

ВОЙНА

БЕСТСЕЛЛЕРОВ

ВЛАДИМИР

БЕШАНОВ



Сталин-

ГРОБОВЩИК
КРАСНОЙ
АРМИИ

ГЛАВНЫЙ ВИНОВНИК КАТАСТРОФЫ 1941



ВЛАДИМИР БЕШАНОВ

**Сталин —
гробовщик
Красной Армии**

**ГЛАВНЫЙ ВИНОВНИК
КАТАСТРОФЫ 1941**

**МОСКВА
«ЯУЗА-ПРЕСС»**

УДК 355/359
ББК 68
Б 57



Оформление серии *П. Волкова*

Бешанов В. В.
Б 57 Сталин — гробовщик Красной Армии. Главный виновник Катастрофы 1941 / Владимир Бешанов. — М. : Яуза-пресс, 2012. — 608 с. — (Война бестселлеров).

ISBN 978-5-9955-0489-4

Вопреки победным маршам вроде «Порядок в танковых войсках» и предвоенным обещаниям бить врага «малой кровью, могучим ударом», несмотря на семикратное превосходство в танках и авиации, летом 1941 года кадровая Красная Армия была разгромлена за считанные недели. Прав был командующий ВВС Павел Рычагов, расстрелянный за то, что накануне войны прямо заявил в лицо Вождю: «Вы заставляете нас летать на гробах!» Развязав беспрецедентную гонку вооружений, доведя страну до голода и нищеты в попытках «догнать Запад», наклепав горы неэффективного и фактически небоеспособного оружия, Сталин утробил Красную Армию и едва не погубил СССР...

Опровергая советские мифы о «сталинских соколах» и «лучшем танке Второй Мировой», эта книга доказывает, что РККА уступала Вермахту по всем статьям, редкие успехи СССР в танко- и самолетостроении стали результатом воровства и копирования западных достижений, порядка не было ни в авиации, ни в танковых войсках, и до самого конца войны Красная Армия заваливала врага трупами, по вине кремлевского тирана вынужденная «воевать на гробах».

УДК 355/359
ББК 68

ISBN 978-5-9955-0489-4

© Бешанов В. В., 2012
© ООО «Яуза-пресс», 2012

Воевали на «гробах»!

Упадок в танковых войсках

Предисловие

Жестокость, ненависть и несправедливость не могут и никогда не сумеют создать ничего вечного ни в интеллектуальном, ни в нравственном, ни в материальном отношении.

Питирим Сорокин

Вождь «пролетарской революции» в России Владимир Ильич Ленин интеллигентом не был, хотя происхождения был дворянского и в анкетах называл себя литератором. Согласно марксистским схемам, в ойкумене существовало два основных непримиримо враждебных класса — пролетариат и буржуазия. За первым было будущее, ему на роду было написано стать гегемоном, могильщиком капитализма и установить железную диктатуру над всем земным шаром. Второй класс давно превратился в тормоз на пути прогресса, по сути, был реакционным, эксплуататорским и подлежал поголовной ликвидации, независимо от пола и возраста.

Интеллигенция однозначно относилась к буржуазии, «в силу всей обстановки общественной жизни», из которой она возникла. А еще она была «гнило-либеральная». Для понятности: большевики относили к интеллигенции всех работников умственного труда, не имевших партийного билета.

Кроме того, по крайней мере сам Ильич делил интеллигенцию на две категории. К первой относились абстрактно умствовавшие, без опоры на Маркса и Энгельса, философы, историки, экономисты, социологи, филологи, математики, писатели, композиторы, астрономы, юристы, теоретики всех мастей, просто думающие образованные

люди, определяемые одним емким ленинским словом — «говно».

От этого балласта Советская власть избавлялась решительно и самой «бешеной энергией»: их стреляли в подвалах, оврагах и прямо на улицах, забивали в череп гвозди, душили голодом, терроризировали обысками, реквизициями, «уплотнениями», превентивными арестами, допросами и трудовой повинностью, всячески давали понять, что в грядущем коммунистическом раю места для них не предусмотрено: «Эта социальная группа отжила свой век». Только с марта 1918 года по февраль 1919-го от холода и голода умерли семь действительных членов Российской академии наук, а всего их было чуть больше сорока. В самом начале 1920 года от безысходности сунул голову в петлю профессор права Московского университета В.М. Хвостов — кому он был нужен со своими изысканиями в области этики. В Императорском Московском университете за один 1919/20 учебный год умерли 12 профессоров. Из воспоминаний М.М. Новикова: «Я помню, как А.Н. Сабанин, один из... основателей почвоведения, ослабевший от недоедания, поскользнулся на улице, упал, был принесен к себе на квартиру и скоро скончался от повреждений...

Однажды меня известили о смерти профессора физиологии, любимца студенческой молодежи Л.З. Мороховца, и я нашел его тело лежащим на ящиках, в сарае на задворках... Жалкую картину представляли похороны этих заслуженных работников науки. На простой, громыхающей телеге отвозился скромный гроб на кладбище».

В январе 1920 года Народный комиссариат просвещения расщедрился и отпустил Академии наук 197 продовольственных пайков — на 397 еще живых ученых.

Исключение составляли отдельные деятели культуры, «сочувствовавшие» делу рабочего класса. Но и этих хватало ненадолго. Федор Шаляпин писал наркому просвещения А.В. Луначарскому: «Я с пониманием отношусь к обыскам. Но почему обязательно ночью? Мне же неудобно!»

Русское физико-химическое общество в связи с массовыми арестами ученых обратилось к советскому правительству с ходатайством об освобождении профессора

М.М. Тихвинского и других деятелей науки, попавших в список «врагов народа». Ленин дал указание своему секретарю направить запрос в ЧК, заметив при этом, что Тихвинский арестован не случайно: «Химия и контрреволюция не исключают друг друга». Слово Вождя — руководство к действию. Химика Тихвинского расстреляли 21 августа 1921 года как участника «Петроградской боевой организации», почти одновременно с членом той же организации поэтом Н.С. Гумилевым.

Пуля имела модный чекан
И мозг не вытек, а выпер комом...

По далеко не полным данным, за три года Россия лишилась 17 тысяч деятелей науки, культуры и искусства. Когда летом 1921 года в Праге состоялся первый академический съезд ученых-эмигрантов, то в нем приняло участие около 500 российских ученых.

После Гражданской войны ученых с мировым именем «гуманно» выбрасывали из страны. А чтобы и мысли не возникло вернуться, В.И. Ленин в мае 1922 года предложил наркому юстиции в новый Уголовный кодекс РСФСР «добавить расстрел за неразрешенное возвращение из-за границы», что и было неукоснительно исполнено. Тогда же перед вождем чекистов Ф.Э. Дзержинским была поставлена задача «излавливать растлителей учащейся молодежи» и систематически высылать за границу. Чуть позже Железный Феликс спустил директивное указание: «На каждого интеллигента должно быть дело».

10 августа 1922 года ВЦИК издал декрет «Об административной ссылке», на основании которого Особой комиссией предоставлялось право высылки в административном порядке без суда и следствия «лиц, причастных к контрреволюционным выступлениям», за границу или в отдаленные местности РСФСР. Комиссия незамедлительно приступила к выполнению своих обязанностей. Уже в том же августе она выслала за кордон 160 человек из среды интеллигенции, пытавшихся отстаивать свое мнение. В их число попал ректор Московского университета, выдающийся зоолог, профессор М.М. Новиков и ректор Петроградско-

го университета, историк и поэт, профессор Л.П. Карсавин.

Основания для ареста и последующей высылки чекисты придумывали самые разнообразные: «политически подозрителен», «идеологически вредный», «тип, несомненно, вредный во всех отношениях», «имеет связь с князьями церкви», «внешне лоялен, но, в сущности, крайне вреден» и даже «пользуется громадным авторитетом».

30 сентября немецкий пароход «Обер-бургомистр Хакен» доставил в город Штеттин первую группу изгнанников. 18 ноября «Пруссия» привезла на чужбину вторую группу репрессированных россиян. За пределы «родины победившего пролетариата» были вышвырнуты историки С.П. Мельгунов (он еще за два года до этого был приговорен к расстрелу, но выпущен по ходатайству легендарных революционеров Веры Фигнер и князя П.А. Кропоткина), В.А. Мякотин, А.А. Кизеветтер, А.В. Флоровский, профессор МВТУ В.И. Ясинский, «лучший в России специалист по сахарному делу и технологии органических веществ», профессор Петроградского агрономического института Е.Л. Зубашев.

Такая же участь постигла большую группу математиков во главе с известным астрофизиком, изобретателем астрографа, основателем и директором Российского астрофизического института, деканом физико-математического факультета МГУ, профессором В.В. Стратоновым и профессором Петроградского университета Д.Ф. Селивановым (на допросе он узнал, что преступление его заключается «в буржуазном методе преподавания математики»).

Под особым контролем, осуществляемым лично Лениным (в перерывах между паралистическими припадками), выдворялись из страны «философы-белогвардейцы», не оценившие по достоинству гениальности «Марксизма и эмпириокритицизма»: Николай Бердяев, Иван Ильин, Николай Лосский, Семен Франк, Василий Зенковский, Сергей Трубецкой, Иван Лапшин, Борис Вышеславцев, Лев Шестов. Поездом «Москва — Рига» их догоняли известный экономист и статистик, бывший министр продовольствия Временного правительства А.В. Пешехонов и профессор кафедры социологии Петроградского универ-

ситета П.А. Сорокин. Последний, будучи одним из основных редакторов эсеровских газет «Дело народа» и «Воля народа», автором переведенной на множество языков классической «Системы социологии» и актуального для Советской России труда «Влияние голода на человеческое поведение, социальную жизнь и организацию общества», нагло оппонировал большевикам: «Вы — предатели Родины и революции. Предатели Родины потому, что своими руками открываете путь полчищам германского императора. Предатели революции потому, что погубили и губите ее. Революция не с вами. Если бы вы были революционерами, почему же вся революционная демократия не с вами? С вами — только темные банды».

В декабре итальянский пароход «Жанна» доставил из Одессы в Константинополь украинских изгнанников: ученика Ивана Павлова профессора физиологии Новороссийского университета Б.П. Бабкина, историка Е.П. Трефилева, хирурга А.Ф. Дуван-Хаджи, правоведа А.С. Мумокина, судебного медика Д.Д. Крылова, правоведа П.А. Михайлова, языковеда Ф.Г. Александрова, зоолога С.А. Соболя, киевских академиков С. Ефимова и Корчак-Чепурковского и других.

Всего летом — осенью 1922 года из страны выдворили 225 представителей «свободных», ненужных Советской стране профессий. Каждый лишенец перед отъездом дал подписку следующего содержания:

«Дана сия подписка гр. Айхенвальдом ГПУ в том, что я обязуюсь не возвращаться на территорию РСФСР без разрешения органов Советской власти (ст. 71 Уголовного кодекса РСФСР, карающая за самовольное возвращение в пределы РСФСР высшей мерой наказания, мне объявлена), в чем и подписываюсь».

С собой в дорогу разрешалось взять только 5 английских фунтов, а из вещей — по два предмета каждого наименования. На посадке чекисты отбирали обручальные кольца и нательные кресты.

Ильич, никогда и нигде не работавший, пробавлявшийся в эмиграции нерегулярными пожертвованиями в партийную кассу и экспроприациями, полагал, что все эти неприспособленные к жизни в «мире чистогана» интел-

лектуалы медленно зачахнут от безденежья и ностальгии. Ну, если кто-то рискнет вернуться, его немедленно расстреляют. От таких приятных мыслей Вождю становилось заметно легче, что отмечали даже лечащие врачи.

К этому времени утомили «талантливейшего поэта России» А.А. Блока, выперли в Италию — «подлечиться в хорошем санатории» — много о себе возомнившего, писавшего в Кремль «поганые письма» о гнусности и преступности большевистского террора «буревестника» А.М. Горького. Не дожидаясь ареста, испытывая органическое отвращение к новому строю, своим ходом эмигрировали писатели Иван Бунин и Дмитрий Мережковский (власть доверила ему произнести в Зимнем дворце речь о «декабристах», но докладчик сбежал: «Я должен был прославлять мучеников русской свободы пред лицом свободоубийц. Если бы те пять повешенных воскресли, — их повесили бы снова, при Ленине, так же, как при Николае Первом»), Владислав Ходасевич и Марина Цветаева, Александр Куприн и Иван Шмелев, композиторы Игорь Стравинский и Сергей Рахманинов, художники Марк Шагал и Василий Кандинский, заведующий кафедрой математики Политехнического института Яков Тамаркин, ставший профессором Брауновского университета в США, и будущий чемпион мира по шахматам Александр Алехин...

Великого Ф.И. Шалапина, жертвовавшего гонорары от концертов детям русских эмигрантов, лишили советского гражданства и звания народного артиста.

За спиной изгнанников смрадным ядовитым грибом вздымался «дым Отечества». Это под руководством председателя Главполитпросвета Н.К. Крупской, боевой подружки Ильича, тысячами по всей России жгли книги. Все подряд — книги по психологии, философии, истории и этике, книги о религиозном воспитании и буквари, Библию и Евангелие, Коран и Талмуд, романы и детективы; превращали в пепел «пошлую юмористику» и «мещанскую беллетристику», сжигали тома Толстого и Достоевского, сочинения Платона, Декарта, Канта, Шопенгауэра. Даже «Русские народные сказки» оказались «враждебными передовым идеям». В куцем списке рекомендованных к прочтению пролетариями трудов — брошюры «Всемирный

Октябрь», «Оружием добьем врага» и «Уничтожайте вошь». На этой «литературе» и ленинских откровениях должно было вырасти новое поколение людей — строителей коммунизма.

В.И. Ленин неутомимо ненавидел весь окружающий мир, вся и всех (за исключением своей покойной матери Марии Александровны). Особо лютой ненавистью Председатель Совнаркома пылал к служителям культа, чьи учения — «опиум для народа, род духовной сивухи, в которой рабы капитала топят свое человеческое достоинство, — «находились поперек революции тихой стервой». На заре юности Володя Ульянов исступленно топтал ногами нательный крестик. На пороге могилы, пожираемый сифилисом мозг Владимира Ленина родил людоедское указание: «Произвести секретное решение съезда о том, что изъятие ценностей, в особенности самых богатых лавр, монастырей и церквей, должно быть произведено с беспощадной решительностью, безусловно, ни перед чем не останавливаясь и в самый кратчайший срок. Чем большее число представителей реакционной буржуазии и реакционного духовенства удастся нам по этому поводу расстрелять, тем лучше».

Конечно, все «удалось».

Особо выдающихся деятелей науки, чтобы нажить внешнеполитический капитал, содержали «для витрины», давали им есть и категорически не выпускали за рубеж. Например, всемирно известного физиолога, первого и единственного в стране нобелевского лауреата академика И.П. Павлова, научно доказавшего, что человек есть лишь набор условно-безусловных рефлексов. При том, что академик не скрывал своей неприязни к Советской власти, определяя ее как «худший вид жандармского произвола былых времен, доведенный до неслыханно утрированных пределов». В своем послании на имя Луначарского он, в частности, писал:

«И вот теперь я как стародавний экспериментатор жизни, хотя и элементарной, глубоко убежден, что продельваемый над Россией социальный опыт обречен на непременную неудачу и ничего в результате, кроме политической и культурной гибели моей родины, не даст...

Затем я не захочу и не смогу поневоле переделаться в социалиста или коммуниста, т.е. отказаться от всего своего, сделаться крепостным рабом других».

Павлову вернули у него же реквизированные золотые медали, выписали «особый паек», пожаловали в пожизненную собственность занимаемую им квартиру и все прощали, оправдывая «контрреволюционную» привычку открыто выражать свои мысли, без оглядки на постановления Совнаркома, политическим младенчеством чудакватого старика, не понимавшего «классового антагонизма».

Подобные «роскошные условия» имели немногие. Можно вспомнить композиторов А.К. Глазунова (директор Петроградской консерватории) и Н.К. Метнера (профессор Московской консерватории), на примере которых власть демонстрировала «иллюстрацию заботы о культуре». Однако музыканты, вынужденные зарабатывать на хлеб организацией всякого рода смотров самодеятельности и конкурсов гармонистов, заботы не оценили, при первой возможности убыли в зарубежные гастроли, да так и не вернулись.

«Выброшенным на европейскую свалку» ученым и деятелям культуры, можно сказать, повезло. Они жили и творили на свободе, многие преуспели, издали труды, литературные и музыкальные произведения, прославившие их имена в цивилизованном мире, стали лауреатами, совершили крупные открытия и создали научные школы, руководили кафедрами самых престижных университетов Европы и Америки. Почти о каждом из этих людей можно написать отдельную книгу.

Посмотрев на радостную реакцию Европы, в Кремле спохватились и решили, что все-таки правильной будет высылать ученых «в отдаленные местности». Еще надежнее — пуля в затылок.

Так, в качестве кандидатов на высылку за границу сидели под арестом фигуранты «дополнительного списка»: профессора П.А. Велихов, Н.Р. Бриллинг, П.И. Пальчинский, Н.А. Изгарышев, Т.П. Кравец, И.И. Куколевский, Н.Д. Тяпкин, А.А. Рыбников, Н.П. Огановский. Но билета на пароход они так и не получили. Физика Кравца и спе-

циалиста по гидравлике Тяпкина на три года законопатили в Сибирь. Остальных, вдоволь помытарив допросами, отпустили и разрешили работать. И они работали. Не за страх, а за совесть, потому что по-другому жить не умели. К примеру, проректор Московского института инженеров транспорта, специалист по строительной механике, мостостроитель с мировым именем П.А. Велихов за шесть лет (между третьей и четвертой «посадками») успел издать труды «Теория инженерных сооружений», «Теория упругости» и «Краткий курс строительной механики».

Потом товарищ И.В. Сталин объявил, что по мере продвижения к коммунизму классовая борьба только «обостряется». Недобитых профессоров истребляли по ходу движения как «вредителей» и «врагов народа» — другой Вождь и другая новоречь.

В апреле 1928 года был арестован и год спустя тихо, без суда, расстрелян профессор П.И. Пальчинский. Он был не философом и не юристом — обладателем совершенно никчемных в Советском Союзе профессий, он был геологом, крупнейшим специалистом в области экономики горного дела и производства стройматериалов, постоянным консультантом Госплана.

С 1929 года ОГПУ раскручивало «Академическое дело», по итогам которого во внесудебном порядке к различным срокам заключения и ссылки были приговорены 29 человек, элита русских историков, в том числе директор Института русской литературы академик С.Ф. Платонов (умер в ссылке в 1933 году), профессор Московского университета академик Е.В. Тарле, директор Музея палеографии академик Н.П. Лихачев, директор Древлехранилища академик М.К. Любавский (умер в ссылке в 1936 году), литературовед, хранитель Пушкинского дома Н.В. Измаилов, востоковед, этнограф и лингвист А.М. Мерварт (умер в заключении в 1932 году), С.В. Рождественский (умер в ссылке в 1934 году), Ю.В. Готье, С.В. Бахрушин, Д.Н. Егоров (умер в ссылке в 1931 году), византист В.Н. Бенешевич (расстрелян в 1938 году) и другие, 128 штатных сотрудников Академии наук были уволены с работы.

А разве могла обойтись без участия интеллигентов такая грандиозная провокация власти, как процесс «Про-

мышленной партии» и связанные с ним «отраслевые дела». По одному из таких дел — «О вредительско-шпионской организации в центральном управлении шоссейно-грунтовых путей сообщений» — был арестован и расстрелян в мае 1930 года профессор П.А. Велихов. В очередной раз взяли и вклеили срок крупнейшему специалисту в области двигателестроения профессору Н.Р. Бриллину. По делу мифической «Трудовой крестьянской партии» были осуждены и отправлены в места заключения видный экономист, директор Конъюнктурного института Н.Д. Кондратьев (его уже приговаривали к расстрелу в 1920-м, а в 1938 году приговорят окончательно и расстреляют в Суздальском изоляторе), член комиссии наркомата финансов, профессор Л.Н. Юровский (вновь осужден и расстрелян в Суздальском изоляторе в 1937 году), профессор Тимирязевской сельскохозяйственной академии, экономист-географ А.А. Рыбников (отпущен, вновь арестован и расстрелян в 1937 году) и профессор той же академии, первый в России агрофизик А.Г. Дояренко, член президиума Госплана СССР, статистик В.Г. Громан (умер в тюрьме в 1932 году), социолог и социальный антрополог А.В. Чаянов (вновь осужден и расстрелян в 1937 году), экономист-аграрник Н.П. Огановский (вновь осужден и расстрелян в 1938 году), политический экономист Я.М. Букшпан (выпущен досрочно, вновь арестован и расстрелян в 1939 году).

В 1936—1937 годах подручные Н.И. Ежова взяли за астрономов, физиков и геофизиков. По так называемому «Пулковскому делу» прошло более ста человек. В расстрельные листы попали директор Пулковской обсерватории Б.П. Герасимов, ученый секретарь обсерватории М.М. Мусселиус, заведующий кафедрой физики твердого тела Харьковского университета Л.В. Шубников, харьковские физики А.Н. Розенкевич и В.С. Горский. Получил десять лет директор Астрономического института Б.В. Нумеров (и был расстрелян в тюрьме), приговорен к пяти годам создатель службы Солнца профессор Е.Я. Перепелкин (тоже расстрелян в местах заключения) и к восьми годам директор Украинского физико-технического института И.В. Обреимов, по «десятке» вклеили докторам физико-мате-

матических наук, профессорам Ленинградского университета В.К. Фредериксу (умер в тюрьме), В.Р. Бурсиану (умер в тюрьме), Ю.А. Круткову, П.И. Лукирскому и т.д., и т.д., и т.д.

А скольких, никому не известных, только мечтавших об открытиях, уничтожили без всякого «дела», по спискам, за чуждое социальное происхождение, руководствуясь «здоровым чувством классовой неприязни», по национальному признаку.

Ко второй категории интеллигенции относились инженеры, техники, служащие, организаторы производства, железнодорожники, телеграфисты, военные — «специалисты», согласно ленинской квалификации. В идеале их тоже следовало бы сразу пустить в расход, их и пускали в расход при любой возможности. Однако Ленин понимал, что в XX веке «без руководства специалистов различных отраслей знания, техники, опыта переход к социализму невозможен». Вначале большевикам пришлось привлекать специалистов на свою сторону «по-буржуазному», проще говоря, обещать им хорошее жалованье. Но, во-первых, «платить дань буржуазии», даже в виде зарплаты (всего лишь до тех пор, пока пролетариат не обучится высшей технике труда), противоречило коммунистическим принципам, во-вторых, Ильич считал, что высокие оклады людей развращают — работать все должны за хлебную пайку и пайка инженера не должна быть больше пайки среднего рабочего. Этот период продолжался недолго. Как только новая власть чуть-чуть окрепла, «специалистов» посадили на хлебную карточку. Тех, кто не желал послужить делу пролетариата, или тех, чьи услуги не требовались, оставляли без корма или убивали как «саботажников» и классовых врагов. «Мы голодом заставили интеллигенцию работать», — гордился Л.Д. Троцкий.

«Военспецы» в Красной Армии, дипломаты, работавшие за границей, ставились в известность о том, что «его измена и предательство повлечет арест семьи его и что, следовательно, он берет на себя, таким образом, ответственность за судьбу своей семьи». Кроме того, за лояльностью бывших царских офицеров следили и несли ответст-

венность комиссары: «Комиссар — есть дуло пистолета, приставленное к виску командира!» В 1918 году, по свидетельству Троцкого, «76% всего командного и административного аппарата представляли бывшие офицеры царской армии и лишь 12,9% состояли из молодых красных командиров, которые, естественно, занимали низшие должности».

В конце концов, используя беспощадный террор и обещания всеобщего равенства, мобилизацию всех ресурсов в сочетании с беспримерной лютостью, железную организацию с опорой на самые низменные инстинкты, лозунги самоопределения наций и разлад в стане врагов, позволявший бить их по очереди, большевики победили в Гражданской войне. «Мавров», сделавших свое дело, убирали с исторической сцены.

В 1921— 1922 годах, в период сокращения РККА, «старорежимных» генералов и полковников тихо выпроваживали на преподавательскую работу. В 1924 году их вычищали из учебных заведений и увольняли из армии, в 1930— 1931 годах оставшихся в живых арестовывали по обвинению в монархическом заговоре, в их числе такие крупнейшие военные специалисты и ученые, как А.Н. Снесарев, А.А. Свечин, А.Х. Базаревский, Н.Е. Какурин. Многих расстреляли. В 1937— 1938 годах добивали тех, кто не успел умереть своей смертью, — А.А. Свечина, П.П. Сытина.

Так же целенаправленно Советская власть изводила немногочисленное племя «буржуазных инженеров». На них удобно было списывать аварии и неполадки на производстве, возникавшие в результате безграмотной эксплуатации оборудования, взрывы на шахтах, провалы в экономике — «вредительство», «экономическая контрреволюция».

В начале 1928 года ОГПУ сфабриковало «Шахтинское дело», в рамках которого в Донбассе было арестовано 53 человека — горные инженеры, техники, механики, якобы злодействовавшие в угольной промышленности под непосредственным руководством Парижского центра и являвшиеся агентами французского, польского и английского капитала. В ходе открытого процесса 11 человек

были осуждены на смерть, 37 — приговорены к различным срокам лишения свободы. По делам, связанным с «Промпартией», в 1929— 1930 годах было арестовано более 2000 человек, в основном научно-технической интеллигенции.

В воспоминаниях И.Я. Мандельштама читаем: «Людей снимали пластами, по категориям: церковники, мистики, ученые, идеалисты... люди, обладавшие правовыми, государственными или экономическими идеями». Культурный слой в огромной аграрной стране был тонок, Россия быстро дичала и скатывалась в Средневековье. Ей выжгли мозг и ампутировали совесть, ее диагноз в XX веке — гангрена.

Как в любой тирании, ставка была сделана на посредственность, некомпетентность, безынициативность, исполнимость.

На смену управленцам пришли выдвиженцы с «низшим образованием», на смену «буржуазным профессорам» — «красная профессура», считавшие главной наукой марксизм-ленинизм, на смену профессиональным военным — «красные маршалы» и «красные командиры», не умевшие читать карту, но досконально изучившие устройство лошади. «Спецов» должна была заменить новая советская интеллигенция со свидетельством о политической благонадежности в кармане, любовью к партии Ленина— Сталина в сердце и фанатичным огнем в глазах.

Еще в апреле 1918 года начала реализовываться программа пролетаризации университетов. Для начала в августе того же года отдельным декретом была отменена необходимость среднего образования. Отныне любой желающий, достигший 16-летнего возраста, мог просто прийти в высшее учебное заведение. Отменялись все виды вступительных экзаменов, необязательно было даже уметь читать и писать. Новое студенчество формировалось по классовому принципу: для «трудящихся» были широко распахнуты двери любых вузов, лица «непролетарского происхождения» принимались с ограничениями.

Соответственно учебные программы приходилось адаптировать к уровню катастрофически неграмотного контингента. При этом «сознательные массы» нередко са-

ми решали, чему им надо учиться, а что им «до фени». Если не укладываются в головах «гегемона» ряды Фурье, векторная алгебра или теория вероятностей, — значит, либо науки эти являются «буржуазными», либо старорежимный профессор учит студентов «буржуазными методами». Проблема решалась восхитительно просто: из программы выбрасывали непонятный раздел или из вуза выбрасывали профессора. Так, в Московском высшем техническом училище изъяли из программы курс по сопротивлению материалов; в ряде университетов полностью упразднили физико-математические факультеты. Как «устаревшие и бесполезные для диктатуры пролетариата» были ликвидированы юридические, исторические и историко-философские факультеты. Одновременно вводились такие обязательные дисциплины, как исторический материализм, пролетарская революция, развитие общественных форм.

Из истории МГУ: «Последующее десятилетие было, вероятно, самым трагичным в истории Московского университета. Введенный в качестве основного «бригадно-лабораторный метод» обучения с одновременной полной отменой лекций привел к катастрофическому снижению уровня подготовки специалистов. Студенческие бригады из 3—5 человек самостоятельно «прорабатывали» изучаемый материал, экзамены же заменялись коллективными отчетами, были отменены и дипломные работы. Фундаментальная наука объявлялась ненужной, университет должен был давать минимум теоретических знаний, готовя специалистов-практиков чрезвычайно узкого профиля».

Сами руководители советской системы образования признавали, что «вузы готовят «дефективных» инженеров и врачей, и их дефективность не заметна потому, что эти инженеры ничего не строят, а врачи работают в условиях эпидемий, косящих людей». Ничего не строящие инженеры, никого не лечащие врачи, не умеющие воевать военные — все это стало еще одной советской традицией. Впрочем, идеологи партии понимали, что делают. Просвещение таило в себе угрозу диктатуре, и уже новое племя, в детских садах скандировавшее «Ленин — наша мама!», а в

пионерских отрядах — «Всегда готов!», получив высшее образование, приобретало вредную привычку думать, осмысливать и оценивать окружающую действительность. А осмысление действительности всегда порождает сомнения.

И вот уже «мажут лоб зеленкой» гению теоретической физики, профессору Ленинградского университета Матвею Бронштейну, «известному классическими работами в области релятивистской квантовой теории, астрофизики, космологии и теории гравитации», — все это в 30 лет. А его ровеснику, Льву Ландау, будущему нобелевскому лауреату, следователи ломают ребра. А в другом месте, другой следователь бьет графином по голове мечтающего о космосе Сергея Королева.

Стоит ли удивляться тому, что науки в довоенном СССР не было. Нет, были какие-то академики, сонмы докторов и аспирантов, изображавших кипучую деятельность, бравших обязательства, рапортовавших о перевыполнении, «социалистически» соревновавшихся, писавших диссертации на тему: «Влияние бега по кругу на выращивание свиней швабской породы». Параллельно боровшихся с «буржуазными науками» — теми, которых сами не понимали или которые, по мнению Великого Друга ученых, противоречили догмам марксизма. Например, «буржуазными» были теория относительности, генетика, кибернетика, астрофизика. Средоточием «мракобесия и поповщины» была космология, которая пришла к выводу о сингулярности Вселенной, то есть что у окружающего мира было начало и будет конец. А диалектический материализм считал Вселенную бесконечной и вечной. Так написано у Фридриха Энгельса, а ему сам Карл Маркс сказал. Тех, кто с этим не согласен — к стенке, как М.П. Берштейна, и доморощенных генетиков — к стенке: «Расовый бред извлекается из пробирок с дрозофилами». В противовес «тлетворному» Западу изобретались науки «пролетарские», к примеру агробиология. Или вот астроном Г.А. Тихов с помощью цветных светофильтров, которые он устанавливал на телескоп, «открыл» растительность на Марсе и основал науку астроботанику; целых пятьдесят лет, тща-

тельно зарисовывая цветные пятна на диске планеты, наблюдал он марсианские «сине-зеленые растения наряду с растениями, буреющими уже в середине лета».

В науке главное — не забывать: «Партийность в философии является основным определяющим моментом... Философия диалектического материализма есть орудие изменения этого объективного мира, она учит активно воздействовать на эту природу и изменять ее, но последовательно и активно воздействовать и изменять природу в силах только пролетариат — так говорит учение Маркса — Энгельса — Ленина — Сталина, непревзойденных умов-гигантов».

Главными обвинениями «в деле физиков-теоретиков» были пренебрежение «идеями чучхе» и стремление заниматься «чистой наукой». Из показаний Л.Д. Ландау: «Являясь научным работником, физиком-теоретиком, враждебно отнесся к пропагандируемому в то время партией внедрению в науку диалектического материализма, который я рассматривал как вредное для науки схоластическое учение. Это мнение разделялось научной средой, в которой я в это время вращался... В наших разговорах мы всячески высмеивали диалектический материализм» (кстати, по этому делу проходили два бежавших из Германии немца-антифашиста, так их чекисты передали своим коллегам из гестапо).

Пока сталинские ученые конспектировали «Краткий курс истории ВКП(б)» и, подобно героям комедии Кондрата Крапивы, выясняли, где «мамонтовая свинья», а где «свинячий мамонт», в мире появились реактивный двигатель и газовая турбина, ускоритель частиц и ядерный реактор, пенициллин и электронно-вычислительная машина, крылатые и баллистические ракеты, радары, сонары, инфракрасные приборы. Уже в 1930-х годах работало Берлинское телевидение, в квартирах европейцев (и кабинетах советской партийной номенклатуры) стояли бытовые холодильники, в кинотеатрах крутили цветное кино.

В СССР эти направления либо не заметили, либо убили в зародыше, превратили в труп, который надо «убрать с великого пути развития подлинной, свободной, творческой науки».

В 1937 году П.Л. Капица констатировал: «Развитие нашей промышленности поражает отсутствием творчества... В отношении прогресса науки и техники мы полная колония Запада. Все обычные заверения, которые делаются публично, что у нас в Союзе наука лучше, чем где бы то ни было, — неправда». Ему вторил за рубежом один из пассажиров «философского парохода» М.А. Осоргин: «Больше всего поражает научная отсталость; за немногими (прекрасными, изумительными) исключениями, русские ученые — типичные гимназисты. Я просматриваю академические издания, отчеты о лекциях, восторги «достижений» и поражаюсь их малости и наивности».

Еще через 15 лет П.Л. Капица написал письмо И.В. Сталину — все о том же:

«Если взять два последних десятилетия, то оказывается, что принципиально новые направления в мировой технике, которые основываются на новых открытиях в физике, все развивались за рубежом, и мы их перенимали уже после того, как они получили неоспоримое признание. Перечислю главные из них: коротковолновая техника (включая радар), телевидение, все виды реактивных двигателей в авиации, газовая турбина, атомная энергия, разделение изотопов, ускорители...

Конечно, не сам перечень страшен, а страшно то, что за эти десятилетия у нас не было нужных условий, чтобы могли развиваться новые идеи в науке и технике, и это у нас замалчивается...

Вы исключительно верно указали на два основных все растущих недостатка нашей организации научной работы — это отсутствие научной дискуссии и аракчеевщина... Конечно, аракчеевская система организации науки начинает применяться там, где большая научная жизнь уже заглохла, а такая система окончательно губит ее остатки».

Письмо осталось без ответа.

Советским школьникам и студентам в это время, под знаменем «борьбы за освобождение от низкопоклонства и раболепия перед Западом и утверждения советского патриотизма», внушали сказки о том, что «Россия — родина слонов». К примеру, первый в мире самолет построил русский офицер А.Ф. Можайский еще в 1883 году. Ничего,

что он представлял собой паровоз с крыльями и не мог взлететь в принципе, зато приоритет наш. Террорист-народоволец Н.И. Кибальчич, на воле конструировавший исключительно взрывные устройства для убийства царя и его «сатрапов», оказавшись в камере смертника, «изобрел» заправляемый порохowymi «свечками» реактивный прибор для космических полетов. Ну, и все в том же духе. Маркони украл славу изобретателя радио у русского ученого А.С. Попова, Джеймс Уатт — паровую машину у Ивана Ползунова.

Если без холодильников и телевизоров СССР вполне мог обойтись, то без оружия — никак. Еще до прихода к власти большевики объявили войну всему миру «разнuzданного капитализма». В 1915— 1916 годах В.И. Ленин теоретически обосновал и изложил свою военную программу: для начала захватить власть в одной из стран, затем, всемерно вооружившись, выступить против других государств. Ибо «невозможно свободное объединение наций в социализме без... упорной борьбы социалистических республик с отсталыми государствами». Сталин был «лучшим учеником» и все прекрасно понимал:

«Одно из двух: либо мы рассматриваем нашу страну как базу пролетарской революции... либо мы базой революции не считаем нашу страну, данных для построения не имеем, построить социалистическое общество не можем, — и тогда, в случае оттяжки победы социализма в других странах, должны мириться с тем, что капиталистические элементы народного хозяйства возьмут верх. Советская власть разложится, партия переродится. Вот почему потеря международной революционной перспективы ведет к опасности национализма и перерождения».

Все на защиту социалистического Отечества!

В 1929 году Советский Союз начал разворачивать невиданную по масштабам программу военного строительства. Собственно, ради этого «превращения страны в базу дальнейшего развертывания мировой революции» затевались индустриализация, коллективизация и полная унификация общественной жизни. Предусматривалось перевооружение в массовом масштабе армии и флота новейшими

образцами военной техники; создание новых технических родов войск; модернизация старых систем; моторизация и организационная перестройка старых родов войск; подготовка технических кадров и овладение новой техникой личным составом. Задача архисложная, но, как любил повторять товарищ Г.Л. Пятаков: «Когда мысль держится за насилие, принципиально и психологически свободное, не связанное никакими законами, ограничениями, препонами, — область возможного расширяется до гигантских размеров, а область невозможного сжимается до крайних пределов, падает до нуля».

Применив свой универсальный метод, «партия чудес» быстро и предельно жестоко обобрала крестьян, сделала их колхозниками, работающими за трудодни, и вырученные средства вложила в индустриализацию. Одновременно пополнялся контингент бесплатной рабочей силы, заключенной в исправительно-трудовых лагерях.

Сложнее было с научно-техническими кадрами. Старых инженеров и технологов извели, свежевыпеченные — не умели пользоваться логарифмической линейкой. Проектировать заводы было некому. Что на них производить — не совсем понятно. Остро не хватало специалистов, способных овладеть новой техникой. Малограмотные «герои Гражданской войны» для полной и окончательной победы над «мировым капиталом», с одной стороны, испытывали восторг дикарей перед современными научными достижениями и требовали для армии все «самое лучшее»: вертикально взлетающие самолеты, радиоуправляемые бронепоезда, универсальные орудия, «сухопутные броненосцы», с другой — выражали презрение к любой науке.

Малограмотные инженеры, не знавшие сопромата, и разного рода проходимцы-самородки без колебаний брались за реализацию самых бредовых проектов. Десятки миллионов рублей были потрачены на «военную фантастику»: машину времени, «лучи смерти», электромагнитную пушку, подземные танки, самолеты-невидимки и истребители-перехватчики, распиливающие вражеские бомбардировщики прямо в воздухе, установки для улавливания ар-

тиллерийских снарядов и снаряды «со штопором» для просверливания дотов. Ноль на входе давал ноль на выходе.

Эту проблему решали по трем направлениям:

1. Отняв у крестьянина хлеб, на вырученные деньги предприятия просто купили у тех, кого в перспективе намечали «похоронить», — у американских буржуинов. В 1929— 1932 годах фирма Альберта Кана, расположенная в Детройте, спроектировала для Советского Союза более 520 объектов. Это в первую очередь тракторные заводы в Сталинграде, Челябинске, Харькове; самолетостроительные заводы в Краматорске и Томске, автомобильные заводы в Челябинске, Москве, Сталинграде, Нижнем Новгороде, Самаре; кузнечные цеха в Челябинске, Днепропетровске, Коломне; станкостроительные заводы в Калуге, Новосибирске; Ленинградский алюминиевый завод...

Американцы спроектировали и помогли построить едва ли не всю советскую военную промышленность, ибо, как писала газета «Известия», «производство танков и тракторов имеет между собой очень много общего. Даже артиллерию, пулеметы и пушки можно производить на гражданских промышленных предприятиях».

Одновременно советские военно-технические делегации разъехались по всей Европе заключать соглашения с ведущими итальянскими, французскими и немецкими компаниями о поставке оборудования, техники и технологий, необходимых для военного производства, а также последних военных разработок. В 1930 году на эти закупки выделили почти полтора миллиона долларов. Что не получалось приобрести за деньги, можно было украсть и скопировать без всякой лицензии; так трактор «Фордзон» стал «Красным путиловцем». Иосиф Уншлихт просил председателя ВСНХ Валериана Куйбышева выделить еще семьдесят тысяч долларов на военно-промышленный шпионаж — для получения «из-за границы агентурным путем рабочих чертежей и готовых образцов орудий». Поскольку «состояние наших конструкторских организаций на сегодняшний день не может обеспечить требуемых сроков конструирования и производства новых систем артиллерийского вооружения для РККА».

2. Пришлось допустить существование в рабоче-крестьянском государстве некой интеллектуальной «общественной прослойки» — советской интеллигенции. Теоретическое обоснование летом 1931 года дал И. В. Сталин, выдвинув знаменитые «шесть условий» развития промышленности:

«...наша страна вступила в такую фазу развития, когда рабочий класс должен создать себе свою собственную производственно-техническую интеллигенцию, способную отстаивать его интересы в производстве как интересы господствующего класса.

Ни один господствующий класс не обходился без своей собственной интеллигенции. Нет никаких оснований в том, что рабочий класс СССР не может обойтись без своей собственной производственно-технической интеллигенции».

Были предприняты шаги с целью поднять уровень высшего образования: в университеты вернули сопромат и высшую математику, студентам стали читать лекции и требовать от них знаний. К иностранным специалистам прикрепляли советских, дабы те перенимали опыт. Тысячи молодых инженеров и ученых проходили стажировку и переучивание в ведущих мировых концернах.

Кроме того, Вождь призвал «изменить отношение к инженерно-техническим кадрам старой школы, проявлять к ним побольше внимания и заботы, смелее привлекать их к работе», ибо «активные вредители» из среды «буржуазной интеллигенции» в основном уже разгромлены, а «нейтральные» спецы под влиянием успехов Советской власти перековались в «лояльных».

Тем не менее весной 1936 года, рассказывая комсомольцам о Красной Армии, командарм П.И. Уборевич констатировал: «У нас имеются инженеры, техники, которые не знают, под каким соусом едят термодинамику, не знают дробей, потому что в средней школе черт знает что делалось». И он же заметил, что, хотя западная культура и называется буржуазной, знать «математику, географию, естественные науки — неплохо».

3. Всю страну превратили в военный лагерь и всех заставили работать «по-стахановски», для этого «вольно ды-

шаших советских людей» продолжали сажать и назидательно расстреливать.

Научную мысль также стимулировали регулярными посадками инженеров-конструкторов в учреждения закрытого типа, вынесением им приговоров с обещанием выпустить на свободу в случае изобретения чего-нибудь полезного для страны. Согласно циркуляру от 15 мая 1930 года стали официально создаваться особые конструкторские бюро для рационального использования «вредителей», а 1 апреля 1931 года в составе Экономического управления ОГПУ было организовано Специально-Техническое Отделение по использованию осужденных специалистов, обеспечивавшее «условия для научной работы» и контролировавшее результат.

«Только условия работы в военизированной обстановке, — писал Генрих Ягода Вячеславу Молотову, — способны обеспечить эффективную деятельность специалистов в противоположность разлагающей обстановке гражданских учреждений».

Любопытно, что на тот момент 52% сотрудников Экономического управления имели низшее образование.

Своего расцвета система «шарашек» достигла при Лаврентии Берии. Как и следовало ожидать, КПД подобных заведений оказался невысок, ничего выдающегося в них создано не было создано.

(К концу Второй мировой войны выявилось еще большее отставание советской науки и техники от ведущих капиталистических стран.)

Весной 1945 года наши войска захватили в Германии несколько десятков баллистических ракет ФАУ-2. Для изучения трофеев и документации на немецкие предприятия были отправлены лучшие специалисты в реактивной и авиационной технике, почти все они прошли через тюрьмы, лагеря и рабские «шарашки», почти все — будущие академики.

«Войдя в зал, — вспоминает Б.Е. Черток, — я сразу увидел грязный раструб, из которого торчала нижняя часть туловища Исаева. Он залез головой через сопло в камеру сгорания и с помощью фонарика рассматривал подробности. Рядом сидел расстроенный Болховитинов.

Я спросил:

— Что это, Виктор Федорович?

— Это то, чего не может быть! — последовал ответ.

ЖРД таких размеров в те времена мы себе просто не представляли».

Снова в спешном порядке, прихватив еще немецких специалистов, пришлось копировать западные образцы и приклеивать к ним, как к фордовскому трактору, советские «этикетки».

Американец Джон Скотт, пять лет проработавший на стройках Урала, в своей книге писал:

«В 1940 г. Уинстон Черчилль объявил английскому народу, что ему нечего ожидать, кроме крови, пота и слез. Страна воюет, находится в войне...

Однако Советский Союз уже с 1931 г. находился в состоянии войны, и его народ исходил потом, кровью и слезами. Людей ранило и убивало, женщины и дети замерзали, миллионы умерли от голода, тысячи попали под военные суды и были расстреляны в боевом походе за коллективизацию и индустриализацию. Готов поспорить, что в России борьба за производство чугуна и стали привела к большим потерям, чем битва на Марне в Первую мировую войну. В течение всех тридцатых годов русский народ вел войну — промышленную войну».

Не скажу за русский народ, но Сталин в этой «промышленной войне» одержал победу. Чего это стоило — известно лишь приблизительно. В результате была создана крупнейшая армия мира, вооруженная по последнему слову техники, готовая нести «правду большевиков» во все концы Старого и Нового Света.

И на вражьей земле мы врага разгромим
Малой кровью, могучим ударом!

Тем сильнее при рассмотрении вопросов, связанных с последовавшей катастрофой 1941 года и Великой Отечественной войной в целом, поражает несоответствие между колоссальностью затраченных советским народом усилий, гекатомбами принесенных режимом на алтарь мировой революции жертв, невероятным количеством произведен-

ного оружия, глобальностью поставленных задач и мизерностью достигнутых результатов.

Куда все делось? И главное, почему?

Невольно встает вопрос об эффективности работы советской системы, которая так и не смогла ни победить вооруженным путем, ни догнать, ни перегнать капиталистические страны, ни даже приблизиться к ним в экономическом соревновании. Более того, как Сталин и предсказывал, «Советская власть разложилась, партия переродилась», и система рухнула, пожрав сама себя.

Может быть, не стоило так цепляться за догмы марксизма-ленинизма?

Может, вообще не стоило брать Зимний?

Глава 1

Как известно, до «величайшего события XX века» — Октябрьской революции — российская армия танков не имела. В силу общей «отсталости царизма». Многие советские историки степень «отсталости» или «продвинутости» страны отчего-то измеряли количеством произведенных танков и бомбардировщиков. Хотя по темпам развития промышленного производства, транспортной и энергетической сетей, банковского дела, частной инициативы, уровню демократических свобод (в частности, россияне не знали слова «прописка») и глубине проводимых реформ николаевская Россия и сегодня опережает Россию путинско-медведевскую. И как-то обходились без нефтедолларов. И воровали всяко меньше.

Серийное строительство бронированных гусеничных боевых машин, в целях секретности получивших название «танк», освоили к 1916 году лишь две державы — Англия и Франция. Кайзеровская Германия до конца Первой мировой войны успела сделать лишь 20 «штурмпанцервагенов». В Российской империи имелся свой задел: были созданы интересные проекты (танк В.Д. Менделеева), внедрены оригинальные конструкторские разработки (двигатель А.А. Кегресса и шины А. Гусса), испытаны отдельные опытные образцы («Вездеход» А.А. Пороховщикова и «Нетопырь» Н.Н. Лебеденко). На Путиловском, Ижорском, Обуховском заводах наладили выпуск колесных и полугусеничных бронеавтомобилей, в Рыбинске планировалось производство 12-тонных «полевых крейсеров», а в Петербурге — «самодвигателей» полковника Н. Гулькевича. Возник даже термин — «русский тип танка».

Однако рвавшаяся к власти и безоглядно расшатывавшая устои режима национальная буржуазия, используя трудности затянувшейся войны, смогла в феврале 1917 года свалить монархию, но сама не сумела противостоять захлестнувшей страну анархии. Ураганом сознательно развязанной большевиками Гражданской войны смело всех и вся: «помещиков и капиталистов», кадетов и либералов, заводы и фабрики, финансы и транспорт, науку и образование, инженерные кадры и промышленный пролетариат — «весь мир насилия». Страна оказалась отброшенной на двести лет назад. При этом большевики дудели в уши победившему гегемону о том, что он, на свое счастье, сподобился дожить до торжества самого передового в истории человечества общественного строя, и призывали оказать вооруженную помощь трудящимся всех «отсталых стран», дабы их тоже осчастливить классовой борьбой и диктатурой пролетариата и окружить заботой Советской власти.

Естественно, в таком глобальном, архиважном деле, как мировая революция, без танков было не обойтись. Решение об их производстве председатель Совнаркома В.И. Ленин подписал уже 10 августа 1919 года. Однако в тех условиях удалось собрать всего 15 машин, и на это потребовалось почти два года.

После Гражданской войны вопросами, связанными с созданием бронетехники для Красной Армии, ведало Главное управление военной промышленности ВСНХ, созданное в 1923 году. Годом позже при нем возникло Московское техническое танковое бюро, которое возглавил бывший инженер Путиловского завода С.П. Шукалов. Если раньше разработкой боевых машин занимались отдельные заводы, что не способствовало накоплению необходимого опыта, то теперь все работы сконцентрировались в едином центре. Правда, в коллективе конструкторов не было ни одного человека, ранее занимавшегося танкостроением. Полностью отсутствовала какая-либо техническая документация. К этому времени умер в Екатеринода-ре от тифа Менделеев, сбежал от греха подальше в родную Францию бывший начальник императорского гаража Кег-

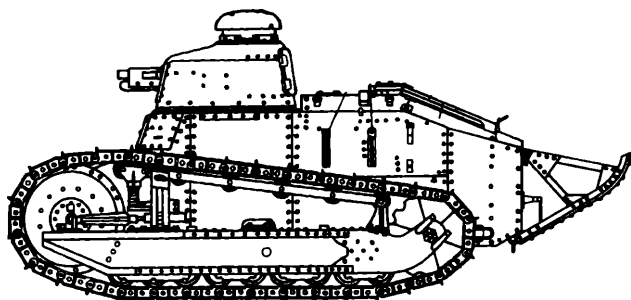
ресс, подался в эмиграцию Лебеденко, а Пороховщиков окончательно ушел в авиацию. Все приходилось начинать с нуля.

Военные товарищи требовали принять экстренные меры по оснащению броневых сил Республики материальной частью, так как в строю оставалось лишь несколько десятков трофейных английских и французских танков — устаревших, предельно изношенных, без запчастей и по большей части не имевших вооружения, — да дюжина собранных полукустарным способом первенцев советского танкостроения, скопированных с французского «Рено» FT-17, типа «Борец за свободу тов. Ленин» и «Тов. Троцкий», тоже, естественно, «борец».

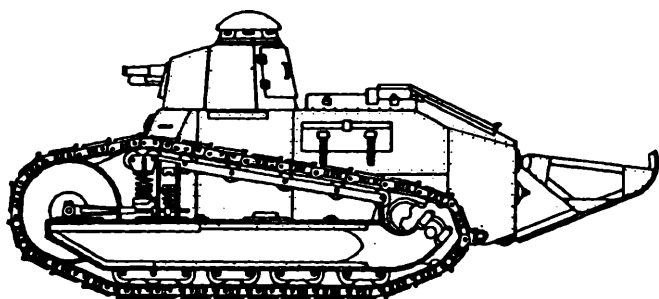
В сентябре 1924 года при ГУВП была создана специальная комиссия по танкостроительству, на основе изучения опыта Гражданской войны и конструкций трофейных танков пришедшая к выводу о необходимости иметь на вооружении три типа танков: «большой», «средний» и «малый». 25 октября 1925 года в Мобилизационно-плановом управлении РККА прошло совещание по проблемам танкового строительства, систематизировавшее уже ведущиеся проектно-конструкторские работы. Решением совещания, ввиду недостатка средств, было свернуто проектирование «позиционного» (тяжелого) танка, а все усилия концентрировались на создании «маневренного» и «малого» танков. Однако до поры до времени все это оставалось чистой воды прожектерством. В стране, едва начавшей самовозрождаться, причем исключительно благодаря тому, что большевики от этого процесса сознательно устранились, объявив НЭП и «временное отступление», фактически не было промышленности и отсутствовали средства для ее восстановления.

Впрочем, передышка длилась недолго. В апреле 1926 года Сталин провозгласил курс на индустриализацию: «Нам нужно превратить нашу страну из страны аграрной в страну индустриальную, и чем скорее — тем лучше». Именно с этого момента слово стало превращаться в дело.

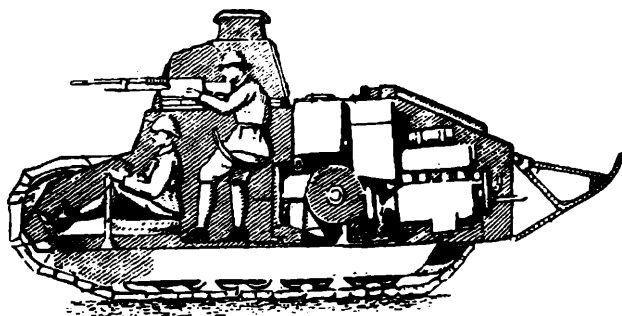
2 июня 1926 года командованием РККА и руководством ГУВП была принята трехлетняя программа танкостроения. Она предусматривала формирование в составе



Французский легкий танк «Рено» FT-17



Первый советский танк М (русский «Рено»)

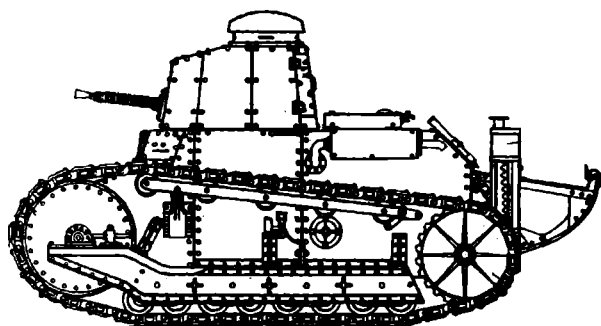


Система внутреннего устройства русского «Рено»

стрелковых дивизий батальонов танков сопровождения, «пулеметок сопровождения» (по 112 единиц в батальоне) и маневренных танков (60 единиц). Задача маневренных танков состояла в нейтрализации и подавлении полевых узлов сопротивления, а также действиях на коммуникациях противника. Танки и танкетки сопровождения должны были развивать успех совместно с пехотой и кавалерией. В сентябре по горячим следам состоялось совещание командования РККА, руководства ГУВП и Орудийно-арсенального треста по вопросу выработки требований к боевым машинам, которые предстояло создать для Красной Армии. Никаких тактико-технических заданий от заказчика тогда не существовало, изобретатели ориентировались на зарубежный опыт и собственные идеи.

Наиболее подходящим образцом для сопровождения пехоты на поле боя был признан итальянский «Фиат-3000А» образца 1920 года, представлявший собой облегченный вариант все того же ставшего классикой «Рено» с пулеметным вооружением. Машину решили взять за основу, но, кроме пулеметной спарки, потребовали установить в башне орудие и уложиться в 5 тонн боевого веса, чтобы иметь возможность осуществлять переброску танка в кузове грузовика.

Проект разрабатывало ГKB Орудийно-арсенального треста (бывшее «танковое бюро») под руководством С.П. Шукалова. Заказ на изготовление машины с индексом Т-16 получил ленинградский завод «Большевик» (бывший Обуховский). Корпус танка представлял собой клепаную конструкцию из собираемых на каркасе броневых листов толщиной 8—16 мм. Конструктор А.А. Микулин разработал компактный 4-цилиндровый двигатель воздушного охлаждения мощностью 35 л.с. в одном блоке с коробкой передач и механизмом поворота. Двигатель устанавливался в кормовой части поперечно, что обеспечило плотную компоновку моторно-трансмиссионного отделения. В шасси, с целью уменьшения габаритов, упрощения и удешевления конструкции, вместо четырех двухкатковых опорных тележек поставили три. В качестве упругих элементов подвески использовали вертикальные спиральные пружины, защищенные кожухами.



Итальянский «Фиат-3000» модель 21

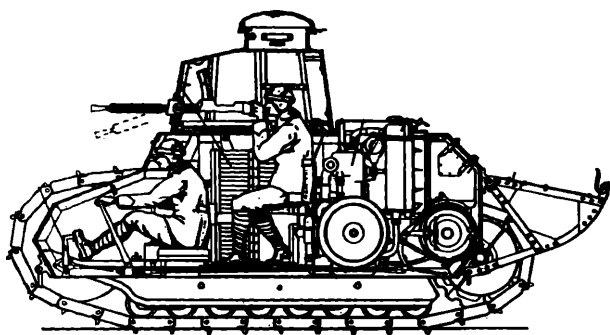


Схема внутреннего устройства «Фиата-3000»

Опытный образец покинул цех в марте 1927 года. После первых же испытаний для уменьшения продольных колебаний корпуса пришлось удлинить ходовую часть на один опорный каток. Это, в свою очередь, привело к необходимости навесить в носовой части удлинитель — металлическую чушку-балласт весом 150 кг. В итоге боевой вес достиг 5,9 тонны, длина — 3,5 м, а скорость составила 16,5 км/ч. Вооружение первоначально состояло из 37-мм пушки длиной 20 калибров и 6,5-мм двустольного пулемета Федорова в шаровой установке (позднее был заменен пулеметом 7,62-мм Дегтярева). Пушку планировали иметь «большой мощности», но в итоге установили все

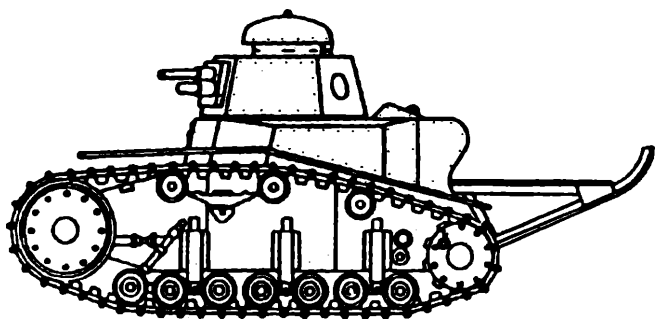
тот же слегка усовершенствованный П.Н. Сячинтовым 37-мм «Гочкис» с плечевым упором и прицельной дальностью стрельбы 300 метров. Прицельное приспособление орудия состояло из мушки и диоптра. Экипаж — из двух человек. Наблюдение за обстановкой велось через смотровые щели. Над местом механика-водителя устанавливался «броневой глаз» — некое подобие монокулярного перископа. Приборы внутренней и внешней связи отсутствовали. Для увеличения проходимости при преодолении окопов и эскарпов танк в кормовой части имел съемный хвост-удлинитель.

Машина получила наименование «Малый танк сопровождения образца 1927 г. МС-1 (Т-18)» и 6 июля решением Реввоенсовета была принята на вооружение. К 1 мая 1929 года завод «Большевик» изготовил первые 30 единиц. Танк поступал в танковые батальоны и полки стрелковых соединений, а также в формируемые механизированные соединения.

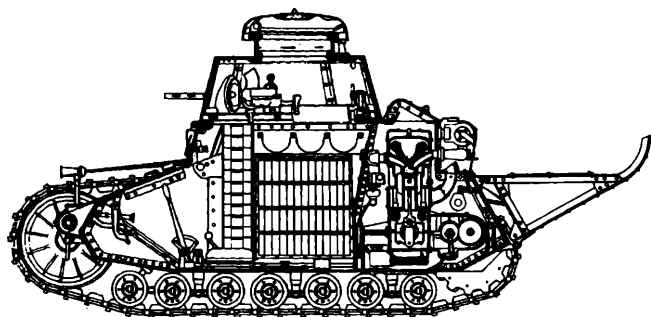
Итальянцы к этому времени установили на «Фиате-3000» двигатель в 63 л.с. и 37-мм орудие, при этом вес машины составил 5,6 тонны, а скорость хода — 24 км/ч. Французы, сконструировав новую ходовую часть, получили «Рено» NC1, развивавший скорость 25 км/ч и имевший толщину лобовой брони 30 мм. К тому же командирские «Рено» оснащались радиостанцией еще с 1917 года. А японцы, купив эту машину у французов, модернизировали ее и к 1929 году имели танк тип 89 «Оцу», вооруженный 57-мм пушкой.

В общем, как русский «Рено», так и русский «Фиат» по многим параметрам уступали своим прототипам.

Параллельно с МС-1 велись работы по одноместной танкетке Т-17 «Лилипут». После двухлетнего бесплодного проектирования было принято решение особо не мудрить и собрать клепаный корпус на шасси опытного танка Т-16. Гусеничная цепь была резинометаллическая тросового типа. В рубке располагался водитель, являвшийся одновременно и стрелком из пулемета. В качестве силового агрегата использовался все тот же двигатель А.А. Микулина, только с двумя цилиндрами и соответственно уполовиненной до 18 л.с. мощностью.



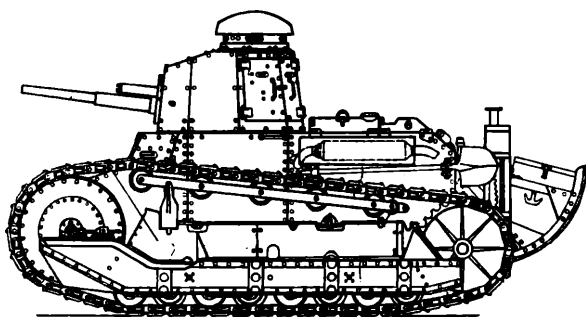
Советский танк МС-1 (Т-18)



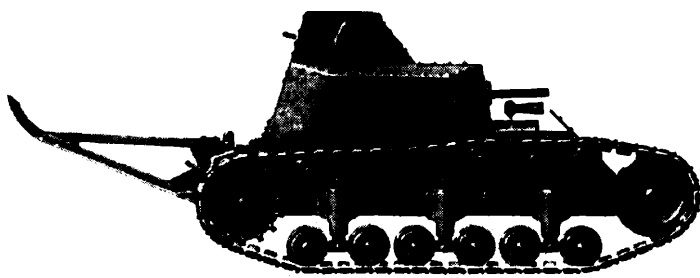
Компоновка танка Т-18

К созданию «маневренного танка» приступили осенью 1927 года. Для освоения его серийного производства был выделен Харьковский паровозостроительный завод имени Коминтерна, в составе конструкторского бюро которого образовали танковый отдел. Завод уже имел опыт производства немецкого гусеничного трактора «Ганомаг», переименованного, самой собой, в «Коммунар».

Общее руководство работами по танку, получившему индекс Т-12, осуществлял главный конструктор ГKB ОАТ С.П. Шукалов; ответственным исполнителем проекта стал ведущий конструктор секции гусеничных машин В.И. Заславский; моторно-трансмиссионное отделение проектировал А.А. Микулин. От ХПЗ за создание танка отвечали



Пушечный вариант «Фиат-3000» модель 80



Советская танкетка Т-17 «Лилипут»

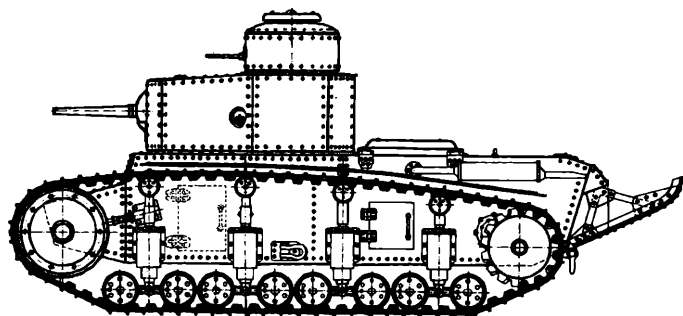
заместитель главного инженера М.И. Андриянов и заместитель начальника танкового цеха И.В. Дудка. Таким образом, в Харькове разрабатывались трансмиссия и ходовая часть, в Москве — корпус и башня. Непосредственное руководство осуществлял начальник специального участка сборки и испытания опытных танков инженер С.Н. Махонин. В разработке ходовой части были заняты будущие «звезды» советского танкостроения И.Н. Алексеев, М.И. Таршинов, А.А. Морозов, Н.А. Кучеренко, В.Н. Дорошенко.

Компоновка Т-12 была заимствована у американской машины Т-1 с многоярусным расположением вооружения — 45-мм длинноствольной пушки или 57-м гаубицы и

трех пулеметов. В конструкции ходовой части вернулись к схеме «Фиата-3000» — четыре опорные тележки (по четыре сблокированных катка малого диаметра в каждой), четыре поддерживающих катка, направляющее колесо с механизмом натяжения гусеницы и ведущее колесо в корме. Принцип бронирования был еще проще — вертикальные листы имели толщину 22 мм, горизонтальные — 12 мм. В качестве силовой установки предполагалось использовать отечественный танковый двигатель мощностью 180 л.с. конструкции А.А. Микулина. Непосредственно к сборке приступили в октябре 1928 года.

Однако к этому времени в души красных полководцев стало закрадываться подозрение, что характеристики заказанной техники не вполне соответствуют реалиям задуманной ими войны с «враждебным капиталистическим окружением». Это подтверждала информация начальника Управления моторизации и механизации Красной Армии И.А. Халепского, совершившего круиз по странам Европы и Америке для ознакомления с разрабатываемыми вероятным противником образцами, а также тщательное изучение германских «тракторов».

В соответствии с тайной советско-германской договоренностью в Казани была создана совместная танковая школа «Кама». Сюда весной 1929 года под видом сельскохозяйственных машин доставили для испытаний опытные образцы танков, построенных немцами в обход Версальского договора. Шесть «гросстркторов», созданных по за-



Советский маневренный танк Т-12

данию рейхсвера тремя разными фирмами, имели различное устройство, разные двигатели, разный тип подвески и вооружение. В этих машинах были внедрены и опробованы последние европейские достижения в области техники и технологии, что вызвало понятный интерес у советских танкостроителей, немало перенявших и позаимствовавших у немецких друзей: методы сварки корпусов, спаренную установку пушки и пулемета, конструкцию ходовой части, боеукладки, танковых прицелов и радиостанций.

В знаменательном апреле 1929 года XVI конференция «партии чудес» одобрила первый пятилетний план. 15 июля вышло постановление Политбюро ЦК ВКП(б) «О состоянии обороны СССР», поставившее задачу к концу первой пятилетки иметь 3000 танков в строю и до 2000 в резерве. Следом, 17—18 июля, состоялось заседание РВС СССР, на котором была утверждена разработанная заместителем начальника Штаба РККА В.К. Триандафилловым «Система танко-тракторно-авто-броневоружения РККА», предусматривавшая создание и принятие на вооружение следующих типов танков:

1. Колесно-гусеничная танкетка весом не более 3,3 тонны. Скорость хода устанавливалась не менее 60 км/ч на гусеницах и 40 км/ч на колесном ходу. Броня должна была защищать от обстрела бронебойными пулями на дистанции 300 метров. Вооружение — один пулемет во вращающейся башне или два пулемета, обеспечивающие круговой обстрел. Радиус действия на гусеницах — 300 км, высота танкетки — не более 1,5 метров, экипаж — 2 человека.

2. Малый танк сопровождения. Вес не более 7,5 тонны, скорость 25—30 км/ч. Толщина брони должна обеспечивать защиту от 37-мм снаряда, выпущенного с дистанции 1000 метров с начальной скоростью 700 м/с. Вооружение — одна 37-мм пушка и два пулемета. Радиус действия — 200 км, экипаж — 3 человека.

3. Средний (маневренный) танк для прорыва укрепленной полосы обороны весом не более 16 тонн, развивающий скорость 25—30 км/ч и выдерживающий попадание 37-мм снаряда на дистанции 750 м. Вооружение — одна 45-мм пушка и три пулемета. Радиус действия — 200 км, экипаж — 3—4 человека.

Выводы:

Во-первых, стало ясно, что ТТХ всего год как поступившего в серийное производство МС-1 не соответствуют требованиям, предъявляемым к танку сопровождения, и годится он к применению лишь на «малокультурных второстепенных театрах войны», вроде того, как китайцев «изумить». Тем не менее, ввиду отсутствия других перспективных образцов, было принято решение продолжить производство устаревшей машины, приняв «все меры к увеличению скорости хода до 24—25 км/ч».

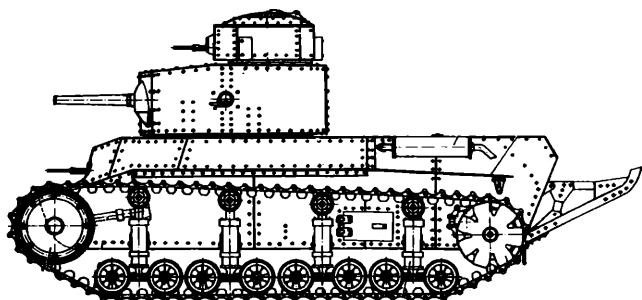
Во-вторых, устаревшими были и те образцы бронетехники, которые только создавались советскими конструкторами.

По результатам совещания перед военной промышленностью поставили задачи: с учетом возросших требований модернизировать МС-1/Т-18, переработать конструкцию маневренного танка Т-12, усилив его вооружение и увеличив запас хода, в кратчайшие сроки разработать новый танк сопровождения Т-19.

Но, как выразился один из дикторов нынешнего косноязычного телевидения, оказалось, что «в жизни все не так, как на самом деле».

Так, новый двигатель для танка Т-12 построить не удалось. Вместо него установили «отечественный» авиамотор М-6 (лицензионная «Испано-Сюиза») с пониженной до 180 л.с. мощностью. Опытный образец, значительно отличавшийся от проекта, без брони и вооружения, был готов к заводским испытаниям в апреле 1930 года. 45-мм пушку Соколова подали только в июле. К этому же времени построили в спешном порядке переработанный вариант маневренного танка, получивший название Т-24. Он имел новые топливные баки, за счет чего запас хода увеличился до 120 км, более тонкую броню, четвертый пулемет в лобовом выступе подбашенной коробки и пятого члена экипажа. Танк весил 18,5 тонны, его высота превысила 3 метра, скорость снизилась с 26 до 22 км/ч.

В июле 1930 года обе машины были испытаны в Кубинке в присутствии К.Е. Ворошилова, И.А. Халепского и начальника Технического управления УММ Г.Г. Бокиса. Особого впечатления новые танки не произвели, но Т-24



Советский танк Т-24

был принят к серийному производству. На Харьковском паровозостроительном и Челябинском тракторном заводах планировалось в течение полутора лет изготовить 300 единиц, но сделали лишь 25. Поскольку предусмотренная по штату пушка Соколова оказалась неудачной, машины оснащались только пулеметами. В 1932 году все они уже числились «в распоряжении учебных заведений».

Производство танкетки Т-17, с которой провозились в общей сложности три года, после испытаний, проведенных также летом 1930-го, сочли нецелесообразным. Результат получился удручающий: одноместный «Лилипут» на приличной дороге развивал максимальную скорость 16 км/ч. Вместо него решили создать двухместную машину с использованием стандартных узлов танка Т-18. Так появилась «большая танкетка сопровождения» Т-23, имевшая двигатель в 40 л.с., массу 3,5 тонны и стоимость (причем без башни и вооружения, которые так и не были установлены), сравнимую со стоимостью полноценного танка. Что начисто исключало возможность ее массового производства.

Полным провалом закончился инициированный И.А. Халепским проект по созданию танка оригинальной конструкции изобретателя-самоучки Н.И. Дыренкова, трудившегося на Ижорском заводе и непрерывно творившего в области вооружений. Сей энтузиаст, имевший неустойчивую страсть к прожектированию, обещал в кратчайшие сроки, буквально за полгода (!), построить боевую машину (в

шести экземплярах), которая будет иметь колесный, гусеничный, железнодорожный ход и «подводную проходимость», нести броню до 20 мм толщиной, три 45-мм пушки в трех башнях, пять пулеметов, развивать скорость до 35 км/ч и при этом весить всего 12 тонн.

Начальник «всей механизации», до революции окончивший уездное училище и работавший «в прошлой жизни» простым телеграфистом, пришел в восторг. «Личная беседа с изобретателем дает понять, — писал Халепский заместителю председателя Реввоенсовета Уншлихту, — что он рассматривает указанный тип танка как универсальное боевое средство взамен гусеничных танков, бронеавтомобилей и даже бронепоездов (в случае сцепки нескольких танков в поезд). Считаю, что соображения автора проекта разумны и должны быть проверены практикой».

Проверили. Выделили средства. В декабре 1929 года организовали Опытно-конструкторское и испытательное бюро УММ РККА во главе с Дыренковым. В течение следующих полутора лет на Ижорском заводе, израсходовав почти миллион рублей, собрали двухмоторное «универсальное боевое средство» под названием Д-4, с двумя диагонально расположенными башнями, гусеничным двигателем, вагонными катками под днищем и четырьмя автомобильными колесами на бортах. У танка сразу обнаружились два недостатка: его вес превышал 20 тонн и еще он не ездил. Тем более не мог продемонстрировать подводную проходимость.

Неутомимый Дыренков немедленно переключился на конструирование более совершенной модели Д-5, без колесного хода, но зато с трехдюймовыми орудиями и 35-мм броней. Одновременно Николай Иванович работал над колесно-гусеничной танкеткой Д-7, бронеавтомобилями Д-8, Д-12 и Д-13, бронированными тракторами, или, как сам автор называл их в служебной переписке, «суррогативными танками» Д-10 и Д-11, десантным танком Д-14, танком «химического нападения» Д-15, который должен был нести 4 тонны боевых отравляющих веществ и устройства для их распыления, танком Д-38, мотоброневагоном Д-2 и рецептурой непробиваемой брони марки «Дыренков». Не владея методикой расчетов и математическим аппаратом,

отказавшись от услуг предложенных ему инженеров, избретатель все теоретические проблемы решал эмпирическим путем, «проверял практикой». Например, для определения степени давления на погруженную в жидкость пустотелую конструкцию он изготавливал стальные коробки, опускал их в воду и смотрел, «что будет».

Осенью 1931 года комиссия УММ, осмотрев недвижимый «универсальный танк» и полюбовавшись на рисунки задуманных Дыренковым перспективных гусенично-железнодорожно-подводных машин, впала в глубокие сомнения по поводу возможности реализации смелого проекта. Как докладывал начальству Г.Г. Бокис: «У меня большие сомнения, что из этой машины что-нибудь выйдет, и не будут ли опять потрачены миллионы рублей, и в результате опять получим коробку с разными недействующими механизмами». Однако в тот период Дыренкова поддержал М.Н. Тухачевский, и еще год и неизвестное количество денег были потрачены на изготовление макета Д-5 в натуральную величину и отдельных его узлов.

Из всех фантазий Дыренкова заказчик принял к серийному производству лишь разведывательный броневики Д-8/Д-12, созданный на базе легкового автомобиля «Форд». Машина представляла собой бронированного «жука», в который с трудом втискивались водитель и командир экипажа в обнимку с пулеметом ДТ. В лобовом, кормовом и бортовых листах бронекорпуса были вырезаны отверстия под четыре шаровые установки — теоретически это обеспечивало возможность круговой стрельбы. На деле, согласно заключению комиссии НТК УММ:

«Имеющиеся на машинах установки для ДТ расположены без учета возможности ведения из них огня. Установка пулемета у водителя вследствие невозможности приведения пулемета до горизонтального положения, так как голова стрелка упирается в крышу, и отсутствие угла снижения допускает возможность ведения пулеметного огня только по высоким целям.

Стрельба из боковых установок также невозможна ввиду трудности приспособления стрелка к этим установкам. Если стрелять с левой установки, то мешает задняя стенка машины и спина водителя. При стрельбе из правой установ-

ки можно стрелять прямо перед собой. При этом стрелку приходится втискиваться между водителем и задней стенкой корпуса. Сектора обстрела из правой и левой установок совершенно отсутствуют. Такое же положение и при стрельбе из задней установки, имеющей те же недостатки, что и бортовой...

Перестановка пулемета из одного гнезда в другое в бою на ходу совершенно невозможна, так как пулемет после стрельбы сильно перегревается и взять его голыми руками совершенно невозможно.

Если иметь не один, а 2— 3 пулемета, установленных в имеющихся установках, то они делают совершенно невозможным ведение огня из машины вследствие стесненности стрелка. Условия наблюдения для командира машины (он же стрелок) совершенно не отвечают тактическим требованиям».

Легенда говорит, что Д-8 был построен за одни сутки, конструкцию срисовали из американского журнала. До конца 1931 года Красная Армия получила 60 таких аппаратов. Да еще ОГПУ для охраны железнодорожных объектов взяло на вооружение три десятка броневагонов, внешне похожих на иллюстрации к романам Жюль Верна. От которых военные отказались по причине того, что они были ненадежны, не вписывались в повороты и были слишком сложны в эксплуатации.

В декабре 1932-го проект «Д» прикрыли, а Опытно-конструкторское бюро расформировали.

Не оправдались надежды и на новый танк сопровождения. По задумке, Т-19 предстояло стать ударным средством мобильных подразделений Красной Армии в условиях маневренного боя. Он должен был на большой скорости преодолевать окопы и проволочные заграждения, выдерживать попадание 37-мм снаряда с дистанции 100 метров, иметь массу не более 7,3 тонны, шестицилиндровый двигатель мощностью 100 л.с., вооружение из 40-мм пушки и двух пулеметов, броневую защиту толщиной 18— 20 мм. Кроме того, предусматривалась установка оборудования для действий в условиях химического заражения и придания танку «плавающих свойств». Один из красных полководцев требовал, чтобы машина заодно была оборудована

«коленчатыми лапами с шипами для перелезания через стенки и движения в условиях гор». Другой теоретик механизированной войны в это же время предлагал «дать танку возможность самоокапываться; а это — раз двигатель есть — не такая уж хитрая штука».

Проектирование осложнялось не только безграмотными требованиями заказчика, но и поднявшейся после процесса «Промпартии» волной доносов по любому поводу с обвинениями конструкторов во вредительстве. Ответственным исполнителем по танку назначили С.А. Гинзбурга. Над проектом работали инженеры А.А. Микулин, В. Симский, Д. Майдель, «пушкарь» П.Н. Сячинтов.

Ходовую часть танка с незначительными изменениями позаимствовали у «Рено NC1» — три тележки по четыре сблокированных катка и два независимых опорных катка, вертикальные пружины в подвеске и трансмиссия с дифференциалом в качестве механизма поворота. По предложению Гинзбурга была разработана оригинальная схема бронирования с большими углами наклона броневых листов, позволявшая уменьшить их толщину и общий вес машины.

Прототип Т-19 был в основном готов к концу августа 1931 года. Однако характеристики танка оказались ниже запланированных, вес же, наоборот, — выше, производство — слишком сложным, а стоимость опытного образца составила 96 тысяч рублей (согласно программе, стоимость маневренного танка не должна была превышать 50 тысяч). При том, что ряд узлов так и не был изготовлен: не удалось закончить в срок пушку, не был доведен двигатель, а спроектированную коническую башню даже не начинали делать.

Поэтому специальным решением в 1931 году было продолжено серийное производство модернизированного Т-18. Правда, сделать удалось немного: до 40 л.с. увеличили мощность двигателя, поставили четырехскоростную коробку передач вместо трехскоростной, в башне появилась кормовая ниша, предназначенная для установки радиостанции. Максимальную скорость хода удалось увеличить до 17,5 км/ч, то есть на один километр. Получился МС-1/Т-18 образца 1930 года.

Таким образом, в результате реализации трехлетней программы танкостроения Красная Армия получила 948 единиц устаревшего легкого танка Т-18 и две сотни бронеавтомобилей БА-27. (Броневики, вооруженные 37-мм пушкой и одним пулеметом, собирали на базе лицензионной фиатовской полуторки АМО-Ф-15 с двигателем мощностью 32 л.с. Они неплохо бегали по ровной дороге и твердому грунту, развивая скорость до 45 км/ч, но на подъеме глохли и имели склонность к опрокидыванию на крутых поворотах.)

В плюс — накопленный опыт, возможность обучения войск на реальной технике и отработке тактических приемов. Гудериану свои теории приходилось обкатывать на обшитых фанерой автомобилях.

Но опыт опытом, а агрессивность империализма неуклонно возрастала. А воевать было нечем.

В конце 1929 года коллегия ГУВП пришла к выводу, что сроки разработки всех отечественных танков сорваны, их характеристики не соответствуют заданным, танковые конструкторы не имеют нужного опыта, промышленность испытывает острый дефицит квалифицированных кадров, станков и инструмента, а качество исполнения серийных боевых машин — ниже всякой критики. 5 декабря комиссия под председательством наркома тяжелой промышленности Серго Орджоникидзе приняла решение о приглашении в СССР зарубежных конструкторов и откомандировании за границу советских представителей для приобретения образцов бронетехники и необходимой документации.

Уже 30 декабря «за бутор» выехала специально созданная решением Реввоенсовета закупочная «авторитетная комиссия» в составе И.А. Халепского, Д.Ф. Будняка, Н.М. Тоскина, С.А. Гинзбурга. Делегация направила стопы в Великобританию, занимавшую место мирового лидера в области разработки бронетанковой техники. Согласно утвержденной в Москве программе здесь предстояло купить образцы танкетки, малого, среднего и большого танков. Фирма «Виккерс», много работавшая на экспорт, с удовольствием предоставила возможность ознакомиться со своими конструкциями.

Наибольший интерес советских специалистов вызвали 6-тонный и 12-тонный танки, по большинству параметров отвечавшие требованиям системы вооружения РККА. Англичане готовы были продать их со всеми сборочными и монтажными чертежами (поскольку они не были приняты на вооружение британской армией) и в течение трех лет информировать обо всех улучшениях конструкции. А вот вести переговоры о продаже большого танка «Индепенденс» фирма категорически отказалась, предложив создать новую машину по заказу СССР. В итоге комиссия приобрела 30 танков и 20 танкеток. На приобретении последних особенно настаивал М.Н. Тухачевский, грезивший «авиа-мотомехборьбой» на земле и в воздухе. Советские представители побывали также в Чехословакии, Франции, Италии, заказали образцы автомобилей и мотоциклов, но из бронетехники ничего интересного не обнаружили.

Затем «купцы» отправились в Северо-Американские Штаты. Там планировалось ознакомиться с танками типа T1.E1 фирмы «Канингэм», однако эти машины сочли хуже уже закупленных «виккерсов», а цена и условия сделки оказались совершенно неприемлемыми. Зато не могли не привлечь внимания колесно-гусеничные машины талантливого конструктора Дж. Кристи, развивавшие на колесном ходу скорость свыше 120 км/ч.

Проблема оперативной подвижности танков, то есть возможности их переброски на театре военных действий на большие расстояния, в те годы стояла весьма остро. Передвигаясь на гусеницах, танковые колонны разрушали дорожное полотно, а сами гусеницы, имевшие малый запас прочности, «летели» через 80—100 км марша. Поэтому боевые машины доставляли к району боевых действий по железной дороге или в грузовиках. В 20-е годы инженеры разных стран разработали ряд конструкций танков с двойным двигателем — гусеницами и колесами автомобильного типа. При движении по шоссе колеса опускались (либо поднимался гусеничный двигатель), и танк мог двигаться со скоростью 50—60 км/ч. Однако машины с такой ходовой частью были громоздкими, ненадежными, сложными в производстве и эксплуатации, и дальше экспериментов дело не продвинулось.

Кристи пошел другим путем. В своих революционных машинах М.1928 и М.1931 он применил индивидуальную подвеску четырех опорных катков большого диаметра без опорных роликов. Гусеница одевалась на передние и задние колеса. Ее верхняя ветвь просто лежала на катках, являвшихся одновременно и опорными, и поддерживающими. На пересеченной местности танки Кристи передвигались как все «нормальные» гусеничные машины, для движения по дорогам гусеницы снимались и укладывались на корпус. Крутящий момент с расположенного в корме ведущего колеса передавался на заднюю пару опорных катков. Передняя пара катков была управляемой, как у автомобиля, ее поворот осуществлялся с помощью обычной «баранки». Упругие элементы подвески — вертикальные пружины — были упрятаны внутри корпуса. Мощный авиационный двигатель обеспечивал удельную мощность более 30 л.с. на тонну. Экипаж из трех человек мог «перелобуть» танк в течение получаса.

Наличие такой машины не предусматривалось системой вооружения РККА. Однако советское руководство заинтересовало великолепные маневренные характеристики танков Кристи. К тому же появился слух, что их планируют закупить поляки, а «панскую» Польшу в Москве считали врагом № 1. Поэтому в апреле 1930 года между фирмой Кристи и «Армторгом» была заключена сделка о покупке двух его танков марки М.1931, а также прав на их производство в течение десяти лет. Военинженеру М.Н. Тоскину поручили освоить управление и обслуживание машин и обеспечить их доставку в СССР. Вся история как нельзя лучше характеризует степень «загнивания» западных демократий. Мало того, что частное лицо в собственном гараже собирает танки, так оно еще и продает их государству, с которым Соединенные Штаты не имеют дипломатических отношений. Попробуйте-ка, граждане «свободной России», у себя в сарае выточить на продажу хотя бы дамский пистолет!

Постановлением Президиума Совета Народного Хозяйства от 19 мая 1930 года при Мобилизационно-плановом управлении было создано постоянное инженерно-конструкторское бюро по танкам под руководством по-

мощника начальника Орудобъединения А. Адамса. Основу бюро составила группа конструкторов ГKB ОАТ и завода «Большевик», имевших опыт разработки и серийного производства танка Т-18. В конце месяца в страну начали прибывать заморские новинки. Они подвергались тщательным исследованиям, проверке и испытаниям. Затем инженерам поставили задачу в течение полугода наладить серийный выпуск закупленных образцов.

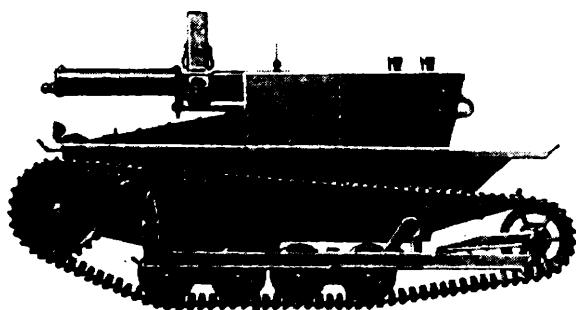
Первыми в СССР были доставлены танкетки «Карден-Лойд» Mk. IV. Надо сказать, что под влиянием воззрений теоретиков, вроде Дж. Фуллера и Б. Лиделл-Гарта, увлечения сверхмалыми «бронированными застрельщиками» с пулеметным вооружением и экипажем из одного-двух человек не избежал в 1920-е годы ни один уважающий себя военный. Энтузиасты механизированной войны прогнозировали, что в перспективе маневренные, простые в устройстве и эксплуатации и, что немаловажно, дешевые мини-танки полностью заменят собой на поле боя кавалерию. В Советском Союзе особой любовью к «самоходным пулеметам», впрочем, как и к любым другим новинкам техники, отличался М.Н. Тухачевский.

Танкетка, созданная в 1928 году Дж. Карденом и В. Лойдом, считалась лучшей моделью в своем классе. Ее закупили 16 стран мира, а Италия, Польша, Франция, Чехословакия и Япония приобрели лицензию на производство. Она была надежной машиной предельно простой конструкции, весившей всего 1,4 тонны и развивавшей скорость до 45 км/ч. Двигатель мощностью 22,5 л.с. размещался в середине корпуса между местами водителя и стрелка, что позволило уменьшить длину машины и увеличить маневренность. Она имела планетарную коробку передач и автомобильный дифференциал в качестве механизма поворота. Поддерживающие ролики отсутствовали, верхняя ветвь гусеницы скользила по желобу. Пулемет помещался в съемной установке по правому борту и мог быть легко снят. Ввиду отсутствия башни и крыши, экипаж от стрелкового огня противника был прикрыт вертикальными броневыми листами толщиной 6—9 мм; крайне невелика была высота танкетки.

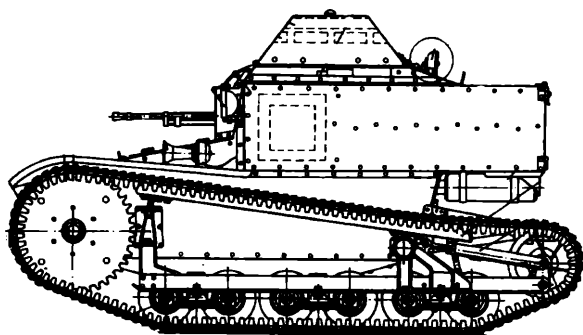
В августе 1930 года последовало решение об организации выпуска таких машин в СССР на базе 2-го автозавода Всесоюзного автотракторного объединения, куда передавались опытные образцы, а также все отечественные материалы по самостоятельному проектированию танкеток. Конструкторскому бюро под руководством Н.Н. Козырева было поручено «улучшить» машину и подготовить ее к серийному выпуску. Модернизация состояла в установке в верхней части корпуса крыши с откидывающимися колпаками, использовании более мощного двигателя, увеличении емкости топливных баков, количества боезапаса и установке более толстой лобовой брони. В результате несколько выросли габариты машины, слегка уменьшилась скорость, а боевая масса составила 3,5 тонны. Подвеска состояла из шести тележек со сдвоенными опорными катками (вместо четырех у прототипа); упругим элементом служили листовые рессоры. Трансмиссию позаимствовали у грузового автомобиля «Форд-АА», моторно-силовой агрегат выполнили на основе двигателя ГАЗ-АА (тоже «Форд») мощностью 40 л.с., вооружение было представлено 7,62-мм пулеметом ДТ.

Опытный образец танкетки Т-27 был готов в январе 1931 года, а уже 13 февраля, еще до окончания государственных испытаний, она была принята на вооружение РККА. И очень быстро превратилась в учебную машину. Реальные боевые возможности танкеток оказались низкими, броневая защита недостаточной, отсутствие вращающейся башни не позволяло эффективно использовать и без того небогатое вооружение. Плотная компоновка, малые внутренние габариты создавали тяжелые условия работы экипажа; расположение двигателя в центральной части корпуса привело к повышенной загазованности боевого отделения, куда заодно сбрасывалось и тепло работающего мотора.

Но в доведенной до людоедства стране танкетки Т-27 исправно клепали почти четыре года с истинно советским размахом. Для сравнения: английская армия заказала себе 325 «карден-лойдов», воинственные поляки по лицензии произвели чуть более 300, итальянцы, модернизировав исходный образец, за семь лет сделали свыше 2500 «малых



Английская танкетка «Карден-Лойд» Mk.VI



Советская танкетка Т-27

танков Фиат-Ансальдо», но они-то их еще и экспортировали в десяток стран.

В миролюбивом СССР построили «всего» 3295 единиц Т-27, а собирались — 16 000!

В один день с танкеткой, 13 февраля 1931 года, был принят на вооружение и танк сопровождения Т-26, которого еще попросту не существовало. Но уж больно сильное впечатление произвел состоявшийся в начале января демонстрационный показ 6-тонного «Виккерса» на наших полководцев. Они буквально хором заявили: «Хотим именно такой и как можно скорее!» Конструкция танка была проста: клепаный корпус и две пулеметных башни из катаных броневых листов толщиной полдюйма; в ходовой

части — по две тележки с четырьмя опорными обрешиненными катками малого диаметра на листовых рессорах и по четыре поддерживающих катка; ведущие колеса находились спереди, а направляющие с механизмами натяжения — сзади; двигатель воздушного охлаждения «Армстронг-Сиддли» мощностью 80 «лошадей» с горизонтально расположенными цилиндрами, что позволило уменьшить высоту моторного отделения; компактные и надежные многодисковые фрикционы. Машина обладала хорошей проходимостью и маневренностью, отличалась плавностью хода и развивала скорость 35 км/ч.

Отечественные инженеры были сдержаннее в оценках, хотя признавали, что 6-тонный «Виккерс», несмотря на недостатки, свойственные всем опытным моделям, является, «без сомнения, лучшим из всех известных в настоящее время образцов заграничных танков». В качестве наиболее целесообразного решения они, в частности группа С.А. Гинзбурга, предлагали создать комбинированный вариант боевой машины, используя корпус, двигатель и вооружение строящегося на заводе «Большевик» перспективного танка сопровождения Т-19, а движитель и трансмиссию — от «Виккерса», обещая сделать все лучше, проще и дешевле.

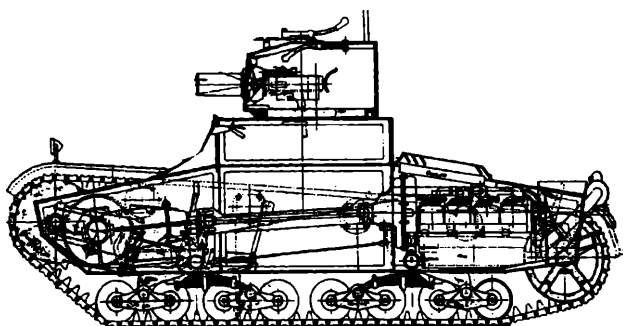
Но, как всегда, «история отпустила нам слишком мало времени». На Советский Союз собирались напасть! Доблестная разведка, проникнув в тайны мировой закулисы, установила, что правительство Польши тоже ведет закупку образцов бронетехники в Англии и Америке и «усиленно готовится к их массовому производству». По мнению Ворошилова и Тухачевского, уже к концу 1931 года поляки могли сделать более 300 легких танков на базе «Виккерса» и до 100 танков Кристи, еще через год — вдвое больше. И тогда, растолковывая Халепский ничего не понимавшим в политике инженерам, «пилсудчики» получают козыри «с точки зрения использования бронесил, которыми они не преминут воспользоваться, так как танки типа Кристи как нельзя лучше подходят для ведения войны на просторах СССР», то есть запрыгнут паны в свои новенькие танки и, «сверкая блеском стали», рванут в яростный поход на Москву или Киев.

Значит, следует немедленно, не дожидаясь окончания опытных работ, начать выпуск 6-тонного «англичанина», до конца 1931 года сделать 500 штук. Как говаривал мой любимый адмирал: «И чтобы через полчаса поросенок бегал!» Советские руководители приказали в точности скопировать «Виккерс» и танк Кристи в том виде, «как они есть», чтобы «при необходимости нанести отпор возможной агрессии». Они считали, что так будет вернее.

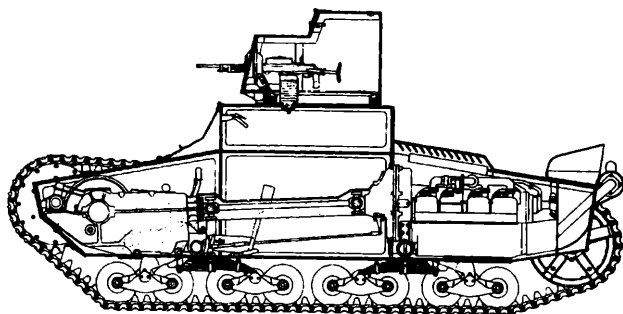
Производство танка сопровождения сначала планировали развернуть на строящемся Челябинском тракторном заводе, затем на Сталинградском тракторном, тоже еще строящемся. Причем на последнем предполагалось создать специальный цех, способный в военное время выпускать до 10 000 танков в год. И кстати, один экземпляр «Виккерса» в Сталинград отправили. Там импортную машину разобрали на детали, вдумчиво изучили, но обратно собрать не смогли. Хорошо, что купили их 15 штук.

В итоге заказ отдали ленинградскому заводу «Большевик» (через год цеха, выпускавшие танки, выделили в самостоятельный завод № 174 имени Климента Ефремовича). Руководить проектными работами по подготовке серийного производства поручили С.А. Гинзбургу. Технологию, на приобретение которой народных денег пожалели, разрабатывал инженер М.П. Зигель. Оригинал следовало воспроизвести в точности по английским чертежам, вносить какие-либо изменения или усовершенствования в базовую конструкцию запрещалось категорически, чтобы не испортить «уникальную вещь». Ну не представлял товарищ Ворошилов, в чем, к примеру, заключается разница между дюймовой и метрической системами измерений и как Ижорскому заводу выделять броню толщиной 12,7 и 9,8 мм.

Техпроцесс был утвержден в середине июня, и началась штурмовщина, кустарщина, очковтирательство и колоссальный брак, в частности по двигателям составивший 65%. Первые двадцать пять танков, изготовленных по временной технологии с широким использованием импортных деталей, просто не смогли сдвинуться с места. Корпуса, ударными темпами изготовленные из сырой брони толщиной 10 мм, бронебойная винтовочная пуля типа АУ-30



Чертеж танка «Виккерс» 6-тонный



Компоновка советского танка Т-26

пробивала с дистанции 200 метров! Английский корпус «из цементированной брони хорошего качества» та же пуля не брала и с 50 метров.

К концу года из заводских цехов выпихнули 120 машин Т-26 образца 1931 года, почти точных копий заморского образца.

Клепанный корпус танка имел коробчатое сечение, толщина броневых листов — 10 мм и 6 мм (13-миллиметровые листы не устанавливались из-за большого количества брака, и вообще первые полгода танки собирались на болтах и винтах с возможностью замены ижорской «некондиции» на что-нибудь более «броневое»). На подбашенной коробке с вертикальным лобовым листом на шариковых опорах

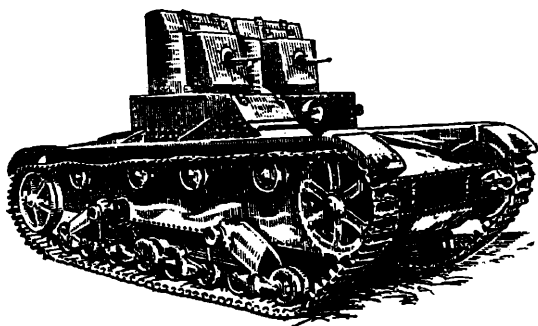
размещались две башни цилиндрической формы. В них предусматривалось место для одного члена экипажа и устанавливался пулемет ДТ (чуть позже в правой башне стали монтировать по-прежнему незаменимую 37-мм пушку Гочкиса). Сектор обстрела каждой башни составлял 240 градусов. Считалось, что такое расположение огневых точек обеспечивает максимально эффективное уничтожение вражеской пехоты при преодолении окопов. Наладить изготовление оптических прицелов не удалось. Механик-водитель находился в передней части корпуса справа. Боевая масса танка составляла 8,2 тонны, скорость по шоссе — 30 км/ч, запас хода — 140 км. Средства внешней связи оставались самыми простыми — сигнальные флаги и ракеты.

Внешне все выглядело очень похоже. Вот только военные не спешили принимать от промышленности столь любимую ими машину, требуя, чтобы она не только походила на «Виккерс» визуально, но и могла хотя бы нормально передвигаться.

Решение о производстве в СССР танка «системы» Кристи под обозначением «БТ» — быстроходный танк — Реввоенсовет принял 21 ноября 1930 года.

13 февраля 1931 года танк, который, кроме комиссии Халепского, никто и в глаза не видел, был принят на вооружение Красной Армии. Образцовые экземпляры прибыли из Америки лишь в марте.

Копирование «быстроходного истребителя» поручили харьковским паровозостроителям. С этой целью 25 мая



Танк сопровождения Т-26 образца 1931 года

было образовано специальное конструкторское бюро под общим руководством С.А. Гинзбурга. Его заместителем назначили начальника танковой секции Технического комитета УММ военинженера 2 ранга Н.М. Тоскина, вскоре сменившего И.Н. Алексеенко на должности начальника КБ ХПЗ. В работах приняли участие А.О. Фирсов, А.А. Морозов, А.А. Молоштанов, М.И. Таршинов, С.Н. Манохин, П.Н. Горюн. Всего в СКБ было занято 22 конструктора, большинство из которых не имело высшего образования. Опытные образцы должны были быть готовы к 15 сентября, до конца года следовало построить 30 машин, из них шесть прислать в Москву к празднику 7 ноября для участия в военном параде. Государственный заказ на танк Т-24 аннулировался.

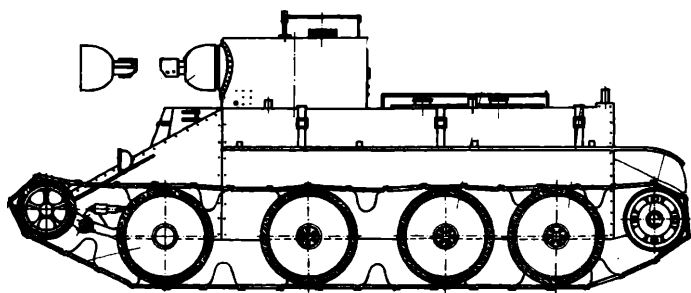
Почти сразу выяснилось, что, несмотря на целый ряд несомненных достоинств, заокеанский образец (к тому же без башни) требует значительной доработки и просто копировать его в том виде, «как он есть», не имеет смысла. К тому же для выполнения поставленной правительством задачи не хватало оборудования, материалов, сырья, кадров. Вдобавок не было двигателей. Дж. Кристи использовал 12-цилиндровый авиационный мотор «Либерти» мощностью 338 л.с. Под отечественной маркой М-5 он изготавливался на заводе «Большевик», но именно в это время его выпуск был прекращен ради создания двигателей для Т-26. Поэтому приняли решение о закупке в САСШ всех оставшихся со времен Первой мировой войны авиамоторов «Либерти». Одновременно на заводе организовали дизельный отдел, поставив ему задачу создать компактный дизель мощностью 300 л.с. «как новый тип двигателя для танка»; работы возглавили молодой и энергичный конструктор К.Ф. Челпан, прошедший стажировку в лабораториях Германии, Швейцарии и Англии, и его сокурсник по Харьковскому технологическому институту Я.Е. Вихман.

При этом спущенный сверху план производства не изменился ни на йоту: к весне 1932 года ХПЗ должен был выйти на выпуск 2000 танков в год. Самое удивительное, что к праздничному параду удалось собрать первые три машины, совершивших под водительством директора завода А.С. Бондаренко пробег из Харькова в Москву.

С другой стороны, ничего удивительного нет — война на носу. Хотя Запад и сотрясал глобальный экономический кризис, а капиталистические страны подписывали Вашингтонские и Лондонские соглашения, ограничивая вооружения и распиливая «на иголки» линкоры, товарищ Сталин прозорливо предостерегал: чем более глубокий кризис испытывает мировой капитализм, тем сильнее ему хочется разрешить «все противоречия, вместе взятые, за счет СССР». А товарищ Ворошилов приказал: бить врага малой кровью на его же территории. Пропаганда неустанно напоминала «пролетарским и крестьянским массам» о том, что «весь мир вооружается до зубов и против нас».

В это время радикально изменились отношения Сталина с командующим Ленинградским военным округом М.Н. Тухачевским. В январе 1930 года Михаил Николаевич передал наркому обороны записку, в которой предлагал кардинально пересмотреть планы строительства вооруженных сил в пользу их кратного увеличения. А именно: в ближайшие три-четыре года подготовить к развертыванию армию «военного времени» в составе 260 стрелковых и кавалерийских дивизий, 50 дивизий артиллерийского резерва РКК и 255 пулеметных батальонов РКГ, на вооружении которой должно состоять 40 000 самолетов и 50 000 танков. В Штабе РККА «оригинальный» проект несостоявшегося покорителя Варшавы подняли на смех. К.Е. Ворошилов идеями мирового господства не бредил, и Россию ему все же было жалко: «...ибо страна тоже живет, она разворачивается, находится в процессе реорганизации, человеческие потребности не удовлетворяются как следует, и если бы мы изъяли те ресурсы, мы бы поставили страну под очень тяжелое положение, под очень тяжелый удар». Но окончательный вердикт нарком предоставил вынести Сталину.

Вождь, которому в принципе безразличны были «человеческие потребности» народа, поддержал тогда Климента Ефремовича, обозвав план Тухачевского фантастическим и канцелярским: «Осуществить такой «план» — значит наверняка загубить и хозяйство страны и армию. Это было бы хуже всякой контрреволюции». Не в том дело, что Иосиф Виссарионович был «красным миротворцем» в проти-



Танк Кристи М.1931

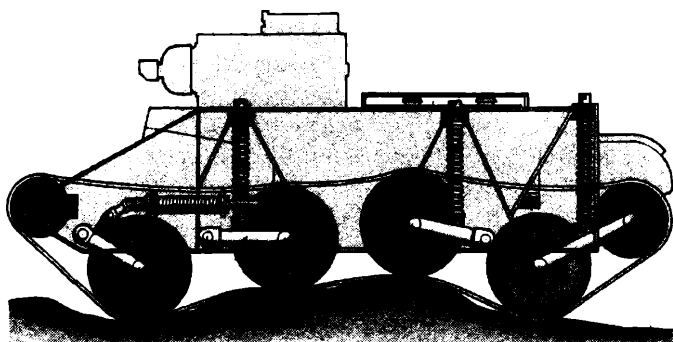
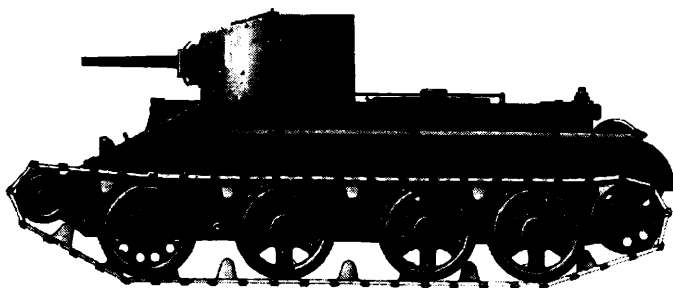


Схема индивидуальной подвески танка Кристи



Советский быстроходный истребитель БТ-2

вовес «красному милитаристу» Тухачевскому. Наоборот, его идеи Сталину весьма импонировали, были созвучны Главной цели. Но, во-первых, Ворошилов был «свой», а Тухачевский — выдвиженец изгнанного из страны «троцкиста» Л.Д. Троцкого, «задвинутый» на должность командующего округом с поста начальника Штаба РККА. Во-вторых, генсек лучше всех ведал состояние советской экономики и потому осторожничал. Есть еще одна тонкость: идея становится правильной, только если ее изрекает Вождь.

Не прошло и года, как опьяненный головокружительными успехами в деле ограбления крестьянства и форсированной «социалистической реконструкции» Сталин изменил свою точку зрения. В феврале 1931 года он потребовал выполнить пятилетку в три года, а в июле М.Н. Тухачевский был назначен заместителем председателя Реввоенсовета и начальником вооружений РККА.

1 августа Совет Труда и Оборона указал, что технические успехи в области танкостроения «создали прочные предпосылки к коренному изменению общей оперативно-тактической доктрины», и на следующий день появилось постановление о программе танкостроения в условиях военного времени. Согласно ей, отечественная промышленность в угрожаемый период (а он уже начался) должна была выйти на уровень производства 40 000 (сорока тысяч) танков в год. Собственно, ради этого и творились чудеса индустриализации, а страна превращалась в гигантский концлагерь, «где так вольно дышит человек», застраивалась бараками, а вышки и колючая проволока лишь отделяли одну «зону» от другой.

«Границы между лагерем и волей стираются все больше и больше, — писал современник. — В лагере идет процесс относительного раскрепощения лагерников; на воле идет процесс абсолютного закрепощения масс. Лагерь вовсе не является изнанкой воли, а просто отдельным и даже не очень своеобразным куском советской жизни. Если мы представим себе лагерь несколько менее голодный, лучше одетый и менее интенсивно расстреливаемый, чем сейчас, то это и будет куском будущей России, при условии ее

дальнейшей «мирной эволюции»... А сегодняшняя Россия немногим лучше сегодняшнего концлагеря».

В сентябре Реввоенсовет без всяких сомнений утвердил стахановский план на 1932 год — построить 10 000 танков. Далее — сплошное «удвоение ВВП».

Это действительно война. Представим, что в 1934 году заводы выдали 40 тысяч танков. С произведенными в предыдущие годы получается около 70 тысяч. Возникает сразу два вопроса.

Что делать с заводами, наладившими выпуск боевых машин в невиданных в мире масштабах? Выпустить еще 40 000? Или Сталин собирался раздать вымпелы передовиков производства и остановить конвейерные линии в ожидании «военного времени»? Или на тех же линиях производить тракторы с шасси Кристи, мотором «Либерти» и броней Ижорского завода?

Второй вопрос: куда девать и как содержать в мирное время такую прорву техники? В конце концов, можно построить 70 000 танков. Но что с ними делать потом? Если война, не дай бог, не началась, куда «поставить» и как долго хранить? Сколько для их эксплуатации необходимо горючего и запасных частей и столь редких в СССР специалистов? Только для того, чтобы укомплектовать экипажи, даже с учетом того, что треть по плану должны были составить двухместные танкетки, требовалось 180 тысяч обученных танкистов, а общая численность бронетанковых войск должна перевалить за 2,5 миллиона человек.

Одним словом, строить 40 000 танков в год можно только при условии непрерывного их «расходования». А ведь кроме танков для ведения боевых действий необходимо соответствующее количество самолетов, пушек, автомобилей и много чего еще. Какая экономика это выдержит?

Определенно, в 1933— 1934 годах кто-нибудь просто обязан был «сунуть свое свиное рыло в наш советский огород» и вынудить Красную Армию к «ответным действиям» на чужой территории. Кроме них, Тухачевский, увлеченно разрабатывавший план нового похода на Варшаву и вторжения в Бессарабию, подозревал в нечестных намерениях «министров Америки, Англии и Франции и других капиталистических стран», которые «непрерывно разъезжают» и

лихорадочно «сколачивают антисоветский фронт», си-
речь — готовят «новую империалистическую интервен-
цию». Во всяком случае — не дружественная Советам Гер-
мания с ее 100-тысячным рейхсвером, не имевшим ни од-
ного танка, ни одного боевого самолета.

В связи с новыми историческими решениями любимой
партии и родного правительства конструкторам завода
«Большевик» разрешили отступать от английского «кано-
на» и вносить любые изменения в технологию и конструк-
цию танка Т-26, лишь бы увеличить выпуск продукции,
«не снижая боевых качеств». Но в советском производстве
на первом месте всегда стоял план по валу, а план требовал
произвести в 1932 году 3000 танков сопровождения. В ре-
зультате вполне закономерно брак по моторам достиг уже
88%, а по поставляемым Ижорским заводом корпусам —
41%.

Харьковчане продолжали маяться с «быстроходным ис-
ребителем». Военинженера М.Н. Тоскина отозвали в Мо-
скву, главой танкового КБ ХПЗ в декабре 1931 года стал
А.О. Фирсов. Анатолий Осипович был настоящим, то есть
профессиональным, инженером старой закалки: учился в
Германии, стажировку проходил в Швейцарии, но работал
на родине в судостроительной промышленности. В об-
щем, интеллигент из «бывших», а потому вполне законо-
мерно зачислен был «органами» товарища Ягоды в заго-
ворщики и вредители, арестован в 1930 году по делу
«Промпартии» и получил конкретный срок. После чего,
как великолепный знаток дизелей, он был направлен кон-
струировать танки. Именно Фирсов в итоге превратил
американский экспериментальный образец в полноцен-
ную боевую машину, ставшую символом советских броне-
танковых войск 30-х годов. А пока...

Полученные из Северо-Американских Штатов далеко
не новые двигатели «Либерти» отличались непомерным
потреблением масла, заводились нехотя, а если начинали
работать, то быстро перегревались и нередко самовозгора-
лись. Испытатель танков Е.А. Кульчицкий утверждает,
что, согласно заводской инструкции, «запускать двигатель
разreshалось в присутствии пожарника с огнетушителем».

Традиционно отвратительно работали отечественные воздухоочистители. Выпускаемые Мариупольским заводом башни из броневой стали «Д» зияли сквозными трещинами (из 12 тонн отлитого металла удавалось получить в лучшем случае одну тонну кондиционной брони). Как печенье, ломались поставляемые Краматорским заводом гусеничные траки из некондиционной стали, отваливались кронштейны «ленивцев», не выдерживали нагрузки шестерни коробки передач. Да и сами харьковские рабочие гнали брак ничуть не хуже смежников. Возможно, они были плохо обучены, а может быть, просто недоедали. Поскольку одновременно с грандиозными успехами коллективизации в стране пропала еда — ее обменяли, в том числе и на моторы «Либерти». Деревенским хлебоборобам приказали терпеть, а если невтерпех — сдохнуть во славу партии Ленина— Сталина; в городах была введена карточная система снабжения, причем нормы неуклонно снижались.

Индустриальный рабочий в 1932 году мог купить по карточке 2 кг мяса в месяц; завербованному иностранцу выписывали 3 кг, к тому же он затоваривался по заниженным ценам в спецмагазине. Один из строителей Сталинградского тракторного завода, лицо «немецкой национальности», писал на родину: «Лишений, которые мы здесь переживаем, не пожелаешь и врагу. У нас животное живет лучше, чем здесь человек. Чего тут только не делают в этом «отечестве»! Для многих было бы неплохо посмотреть, как проводится на практике их теория». А ведь это писал не «освобожденный пролетарий», а наемный квалифицированный специалист, для которого Советская власть, хотя бы даже из идеологических соображений, старалась создать приемлемые условия. В течение двух лет утро в Харькове начиналось с уборки трупов: «...каждую ночь в Харькове собирают по 250 трупов умерших от голода или тифа. Замечено, что большое число из них не имеет печени... из которой готовят пирожки и торгуют ими на рынке».

По плану Харьковский завод должен был построить в 1932 году 2000 танков — больше, чем могла себе позволить любая, самая развитая страна мира.

Все по плану, все по плану,
Надо срать по килограмму.
Жрать дают по двести грамм.
Как же высрать килограмм?

Наконец в апреле 1932 года БТ-2 (этот индекс был ему присвоен уже после снятия танка с производства) начал поступать в войска, но и там по количеству поломок не имел себе равных, в том числе по причине крайне низкого уровня технической подготовки личного состава.

Танк весил 11,3 тонны. Корпус представлял собой броневую коробку, собранную из броневых листов толщиной 13 мм (корма и крыша — 10 мм), соединенных между собой клепкой. Носовая часть сужена для обеспечения поворота передних управляемых колес. Ходовая часть — естественно, Кристи. На корпусе устанавливалась круглая башня с амбразурами для пушки и пулемета. Двигатель мощностью 400 л.с. позволял разгоняться на гусеничном ходу до 52 км/ч, на колесах — до 72 км/ч; запас хода — 200 км. Экипаж состоял из двух человек. Средства связи не предусматривались. В целом БТ-2 немногим отличался от прототипа. И так же, как он, не имел вооружения.

На танк должно было устанавливаться адаптированное к башне по проекту П.Н. Сячинтова немецкое 37-мм противотанковое орудие фирмы «Рейнметалл», осваиваемое заводом № 8 имени Калинина. Но в срок не «освоили», а пушки Гочкиса в стране закончились. Большинство «бэтушек» получили пулеметную спарку Дегтярева либо остались неоружными.

Осенью 1932 года стало ясно, что советская танковая промышленность «доверие Родины» не оправдала и программа «десять тысяч» провалилась.

26 октября приказом наркома тяжелого машиностроения С.Г. Орджоникидзе был создан Трест специального машиностроения в составе Ленинградского завода № 174 имени К.Е. Ворошилова, завода «Красный Октябрь», 2-го завода ВАТО в Москве и Харьковского паровозостроительного завода. Стратегическая задача: строить танки, строить как можно больше, лучше, совершенней. Начальником треста стал К.А. Нейман. В этом же году образовали опытный завод «Спецмаштреста», позднее получивший название №

185 и имя внезапно почившего С.М. Кирова. В 1933— 1934 годах в состав треста включили ремонтные заводы № 104 и № 105, Киевский завод имени В.Я. Чубаря, Харьковский автосборочный завод № 48. Предпринятые организационные меры по тесной кооперации предприятий, закупке новейшего оборудования, повышению квалификации рабочей силы дали результат, хотя в обстановке перманентного «штурма» кустарщина процветала по-прежнему.

В 1932 году в Советском Союзе было произведено 3033 танка и танкетки. Всего в войсках находилось 4524 единицы, в том числе 1036 танков Т-26 и 396 — БТ. «Мы можем считать задачи танкового вооружения Красной Армии разрешенными вполне удовлетворительно», — объявил Ворошилов.

Правда, качество изготовления никуда не годилось, а БТ-2 невозможно было рассматривать как полноценные боевые машины.

Еще одним направлением в использовании заграничного опыта было приглашение в СССР иностранных специалистов.

Так, для реализации ответственного проекта по созданию особо мощного позиционного танка, который должен был прийти на смену Т-24, в марте 1930 года призвали группу немецких конструкторов под руководством «сочувствовавшего коммунистической партии» Эдварда Гроте, составившую костяк сугубо секретного бюро АВО-5 при заводе «Большевик». В него вошли также молодые советские инженеры Н.В. Барыков, Л.С. Троянов, А.Б. Гаккель, Я.В. Обухов, М.П. Зигель, Б.А. Андрихевич и другие. Гроте поручили создать танк массой не более 30 тонн, развивающий скорость до 40 км/ч, с толщиной брони не менее 20 мм, вооруженный одной 76-мм, одной 37-мм пушками и пятью пулеметами. Техническую экспертизу должны были осуществлять представители Орудийно-арсенального треста В.И. Заславский и С.А. Гинзбург. Курировало проект ОГПУ: во-первых, задействованы иностранцы, во-вторых, «танк должен стать неожиданностью для всех возможных врагов». Средств не жалели, и к лету 1931 года была изготовлена совершенно оригинальная, не имеющая

аналогов боевая машина с чрезвычайно мощным многоярусным вооружением.

Танк ТГ имел полностью сварной корпус с толщиной лобовой брони до 44 мм, бортовой — 20— 24 мм. На корпусе размещалась большая главная башня, в которой были установлены три пулемета «максим» в шаровых установках и 76-мм орудие ПС-19, созданное Сячинтовым на базе зенитной пушки Лендера. В верхней, командирской, башне разместили 37-мм пушку ПС-2, которая могла вести огонь и по воздушным целям. Кроме того, в бортах корпуса находились два пулемета ДТ.

Ходовая часть состояла из пяти катков большого диаметра с полупневматическими шинами и индивидуальной пружинной подвеской, четырех поддерживающих катков, гусениц оригинальной конструкции и прикрывалась бронезэкранами. На танк планировалось установить специальный танковый двигатель воздушного охлаждения конструкции Гроте мощностью 250 л.с., но в конце концов использовали авиационный М-6. Управление осуществлялось от штурвала «по типу самолетного» через пневматические сервоприводы. Боевая масса — 25 тонн, радиус действия — 350 км, экипаж состоял из 5 человек.

На испытаниях ТГ продемонстрировал скорость 34 км/ч, очень мягкий ход, неплохую проходимость, маневренность и множество конструктивных недоработок, вполне естественных для опытного образца. Однако дальнейшие работы были прекращены ввиду немыслимой для отечественной промышленности сложности серийного производства и чрезвычайно высокой стоимости машины, обошедшейся казне в полтора миллиона рублей — стоимость 25 «бэтушек». От услуг конструктора Гроте отказались, а танк Гроте отправили на склад.

К счастью, поляки на «отечество рабочего класса всех стран» не напали.

Действительно, в августе 1931 года они закупили в Англии 38 машин типа 6-тонный «Виккерс». Но, не владея секретами организации социалистического соревнования и стахановских методов труда, серийный выпуск собственного варианта танка под названием 7ТР смогли наладить

только в 1935 году и до начала Второй мировой войны построили всего-навсего 135 единиц в двухбашенном пулеметном и однобашенном пушечном (37-мм «Бофорс») вариантах. Кстати, с 6-цилиндровым дизельным двигателем марки «Заурер» мощностью 110 л.с. Быстроходных танков у них не было вовсе, поскольку меркантильный Кристи заломил такую цену, что польские представители вынуждены были аннулировать сделку и откланяться. Раздобыть побольше денег путем применения дармового труда своих граждан или распродажи картин из Бельведера польское правительство не додумалось.

Не очень-то в Кремле и боялись пресловутой «интервенции». Все страшилки о внешней угрозе предназначались для внутреннего употребления и обоснования теории обострения классовой борьбы. Так, в 1932 году с легкостью начали снимать с вооружения все — почти тысяча единиц — танки МС-1, в том числе образца 1931 года. С них демонтировали пушки Гочкиса и установили их на Т-26. Часть машин, сняв двигатели, использовали в укрепленных районах в качестве неподвижных огневых точек. Между тем во Франции до середины 30-х годов основу танкового парка составляли различные модификации «Рено» FT-17, и даже к началу Второй мировой войны они имелись в войсках в количестве 536 штук. По состоянию на 22 июня 1941 года наши историки ни одного «малого танка сопровождения» на вооружении Красной Армии не числят, хотя все румынские «Рено» старательно приплюсовывают к «фашистским полчищам».

А воевать все-таки пришлось — как обычно, с собственным народом. В 1932—1933 годах в СССР произошло более двух тысяч вооруженных выступлений против принудительной коллективизации, подавленных железной рукой. Из деревни хлеб выгребли подчистую, в районах, не выполнивших план хлебозаготовок, отбирали сало, лук, свеклу и соленые огурцы. В результате очередной устроенной большевиками вивисекции в стране начался смертный голод.

Доведенные до отчаяния хлебоборобы, съев все, «чем не положено человеку питаться, начиная с падали и кончая дубовой корой», злостно воровали ими же выращенный

урожай. Власть ответила «законом о трех колосках» от 7 августа 1932 года; за первые полтора года осудили 125 тысяч «расхитителей колхозной собственности» и расстреляли каждого пятого. Поля и зернотоки изукрасились традиционными принадлежностями советского пейзажа — заборами, вышками и фигурами «человека с ружьем». Охранять приходилось не только хлеб от колхозников, но и самих крестьян, которые, спасаясь от голодухи, в нарушение сталинско-молотовского постановления от 22 января 1933 года: «Подыхать на местах!», контрреволюционно поползли из карантинных зон в города, прорываясь через оцепление войск ОГПУ. А «Советское грабительство» отправило на экспорт 34 миллиона центнеров зерна, десятки тысяч тонн рыбы и мясомолочных продуктов.

В своем ответе писателю М.А. Шолохову Сталин сам назвал творившийся в стране беспредел «войной», в которой приняли активное участие и Рабоче-Крестьянская Красная Армия, и «легендарные полководцы» Гражданской войны — С.М. Буденный, И.Э. Якир, И.П. Белов, И.Ф. Федько, Н.Д. Каширин.

В войне 1929— 1933 годов погибли миллионы. Только на Украине погибло до 20% сельских жителей, вдвое сократилось население Казахстана, еще страшнее было в Средней Азии, огнем артиллерии и воздушными бомбардировками были разрушены десятки «злостно-бандитских» аулов Чечни и Дагестана.

Ничто не могло помешать движению «на всех парах по пути индустриализации». Однако Сталин все же понял, что 40 000 танков в год — это слишком, можно и надорваться. Поэтому стали делать по 3000— 4000, не забывая при этом о неукоснительном обеспечении условия, чтобы «Красная Армия смогла бы вести борьбу с любой коалицией мировых капиталистических держав и нанести армиям этих держав решительное поражение» и «закреплении за РККА первого места в мире по всем решающим видам средств борьбы».

В 1933 году численность состоявших на вооружении РККА танков БТ была доведена до 624 единиц, из них на 208 установили долгожданную 37-мм пушку «большой

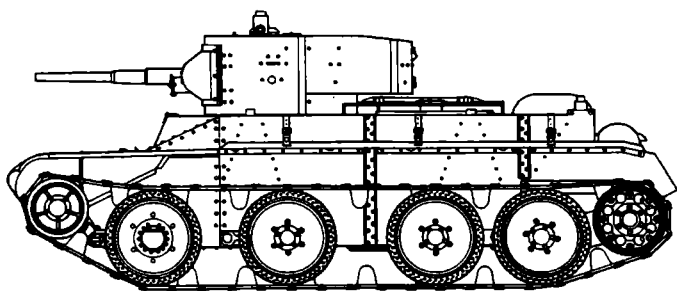
мощности» Б-3 (5К) с начальной скоростью снаряда 800 м/с и дальностью прицельной стрельбы 600 метров. Остальные были оснащены спаренной пулеметной установкой ДА-2. Летом того же года харьковчане начали устанавливать на корпус БТ увеличенную башню с новым 45-мм полуавтоматическим орудием 20К («К» — Калинин) с прицельной дальностью стрельбы 1200 метров и спаренным с ней пулеметом ДТ. Клепаная башня — изделие Ижорского завода — имела цилиндрическую форму и кормовую нишу, в которой на командирских танках размещалась радиостанция, а на линейных — часть боекомплекта. Вокруг башни командирского танка устанавливалась поручневая передающая антенна, как выяснилось в реальных боевых условиях, делавшая такой танк первоочередной целью для артиллерии противника. Конструкция ходовой части осталась без изменений. Боевая масса увеличилась до 11,5 тонны. Машина получила наименование **БТ-5** и за последующие полтора года была растиражирована в количестве около 1900 экземпляров.

Такой же башней, несколько смещенной влево, вооружался Т-26. Кстати, С.А. Гинзбург с самого начала предлагал сделать танк однобашенным, считая такую схему более предпочтительной с точки зрения массы, стоимости и маневра огнем, но военачальникам очень нравилась именно возможность палить во все стороны одновременно.

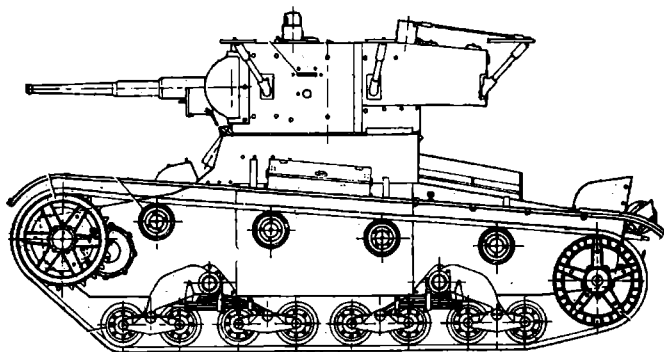
Ижорцы, наконец, наладили выпуск качественной 13-мм брони марки «ПИ» (затем «ИЗ»). Масса танка при этом выросла на 1200 кг, его двигатель модернизировали, увеличив мощность до 95 л.с. Скорость машины осталась прежней, а запас хода вырос почти вдвое. Двухбашенный вариант продолжали производить до конца 1933 года, всего построили 1722 единицы. Еще полсотни машин выпустили в химическом (огнеметном варианте): сняли левую башню, а в правой установили огнемет, спаренный с 7,62-мм пулеметом.

Кроме того, в 1933 году Красная Армия получила на вооружение боевые машины новых типов — плавающие, средние и тяжелые танки.

Первый в мире действительно плавающий танк был разработан и построен фирмой «Виккерс-Армстронг» в



Танк БТ-5



Танк Т-26 образца 1933 года

1931 году. Плавуемость танка обеспечивали малая масса и корытообразная форма корпуса с бальсовыми поплавками, укрепленными над гусеницами. Ходовую часть взяли от 3-тонного трактора той же фирмы. Катерный мотор «Медуза» мощностью 90 л.с. позволял машине развивать скорость на суше до 64 км/ч, на плаву — 9,5 км/ч. Вооружение состояло из одного пулемета, установленного в смещенной к левому борту башне, позаимствованной у 6-тонного танка. Военное министерство Великобритании отказалось от покупки амфибий, а вот наркомат обороны СССР приобрел восемь машин.

К этому времени, основываясь на добытой из-за рубежа информации, у нас уже был построен опытный образец пла-

вающего танка Т-33, представлявшего собой практически точную копию английского прототипа, благо и точно такой же трактор производился в Советском Союзе. Однако в серию он не пошел, так же как и спроектированный конструкторским бюро 2-го завода ВАТО танк Т-41. Параллельно под руководством М.П. Зителя на заводе имени Ворошилова был создан опытный образец Т-37 с ходовой частью, скопированной с «трактора» фирмы Крупп (по две двухкатковых тележки с пластинчатыми рессорами с каждого борта). Он вышел на испытания в июле 1932 года. Как раз очень кстати в июне 1932 года из Англии прибыли плавающие «виккерсы».

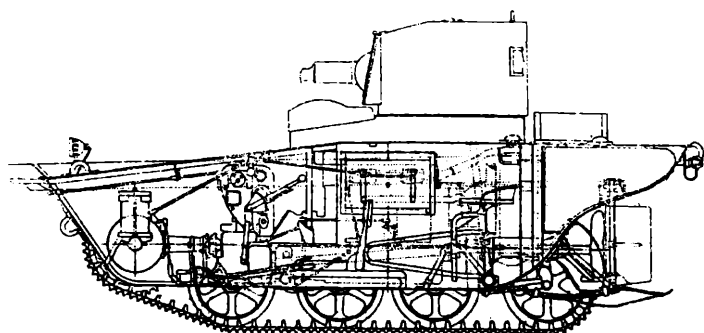
Обобщив все имеющиеся материалы, Управление механизации и моторизации приняло решение о разработке на смену танкетке Т-27 нового плавающего танка, по компоновке аналогичного Т-41, но с подвеской от Т-37, и немедленно приняло виртуальную машину на вооружение РККА. Организовать выпуск должен был 2-й завод ВАТО (№ 37); главным конструктором назначили Н.Н. Козырева. План по производству танка типа Т-37А на 1933 год, спущенный заводу «Спецмаштрестом», предписывал построить 1200 машин. Однако сделать смогли только 138 экземпляров. Причины все те же — недопоставки от смежников, допотопное оборудование, отрабатываемый на ходу технологический процесс, плохая организация, брак. Ввиду неудовлетворительного качества изготовления и множества технических недоработок вся первая партия машин была направлена в учебные учреждения.

Корпус танка Т-37А имел клепано-сварную конструкцию. Толщина брони колебалась от 4 до 8 мм. К бортам крепились поглавки, правда заполненные не дорогостоящей бальсой, а пробкой. Позднее их стали делать пустотелыми, так вышло еще дешевле. Во вращающейся цилиндрической башне, смещенной к правому борту, был установлен пулемет ДТ в шаровой опоре. Двигатель «Форд-АА», он же ГАЗ-АА, мощностью 40 л.с. размещался вдоль правого борта, трансмиссия располагалась в передней части. Гусеничная цепь изготавливалась из ковкого чугуна. Движение на плаву обеспечивалось гребным винтом с поворачивающимися лопастями, это позволило отказаться от механизма реверса для обеспечения заднего хода; поворот осуществ-

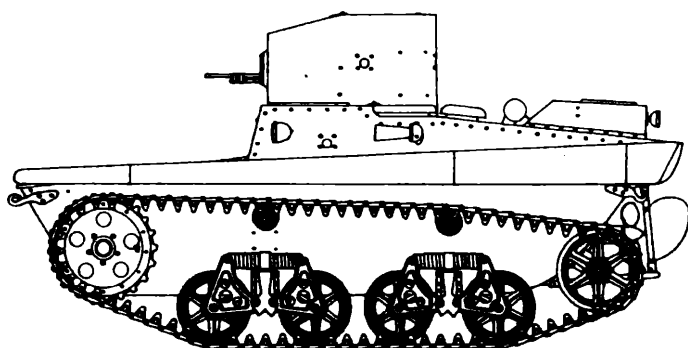
лялся с помощью руля. При боевой массе 3,2 тонны танк развивал скорость на суше 38 км/ч, на плаву — до 6 км/ч. Запас хода достигал 230 км. Экипаж — 2 человека.

Всего за 1932— 1936 годы было изготовлено 1909 линейных и 643 радиальных танка Т-37А. Говорят, был еще и «химический» вариант.

Во время второй поездки в Англию С.А. Гинзбург, действуя, словно заправский Штирлиц, «срисовал» на полигоне опытный образец 16-тонного трехбашенного танка А6 фирмы «Виккерс» и агентурным путем добыл его основные характеристики. Продать машину бритты категорически отказались, но наши военные уже загорелись же-



Компоновка амфибии «Виккерс»



Советский малый плавающий танк Т-37А

лением иметь подобную машину «для преодоления сильно укрепленных оборонительных полос противника».

«Нетрудно понять, — убеждал Тухачевский, — что двухбашенная и трехбашенная схемы потому и приняты англичанами, что очень перспективны и наиболее выгодны для преодоления вражеской обороны среди своей пехоты». К июлю 1931 года Танко-тракторно-конструкторское бюро под руководством Гинзбурга разработало проект 16-тонного танка **Т-28** с большим радиусом действия, по компоновке аналогичного английскому образцу, с использованием идей, заложенных в машинах Кристи, «Виккерса» и немецких «гросстракторах».

После утверждения проекта за работу над Т-28 принялся коллектив Опытного конструкторского машиностроительного отдела завода № 174 — бывшее АВО-5. Его начальником стал Н.В. Барыков, набравшийся опыта у Эвальда Гроте, ведущим конструктором — талантливый инженер старой школы Н.В. Цейц. Достаточно сказать, что Николай Валентинович умел пользоваться логарифмической линейкой: «Внешне это был человек среднего роста, чуть больше пятидесяти лет от роду. Очень интеллигентный, скромный. Он никогда не грубил, говорил очень тихо, с улыбкой, и его улыбка всех очаровывала. Часто садился рядом с разработчиком и анализировал его конструкцию не только с точки зрения теоретической механики и сопротивления материалов, но и рассматривал возможные физические явления и тепловые процессы в узле или агрегате. При этом всегда приводил расчетный анализ. Редко пользовался справочниками. При рассуждении сам выводил простую и удобную для расчета формулу и ею пользовался».

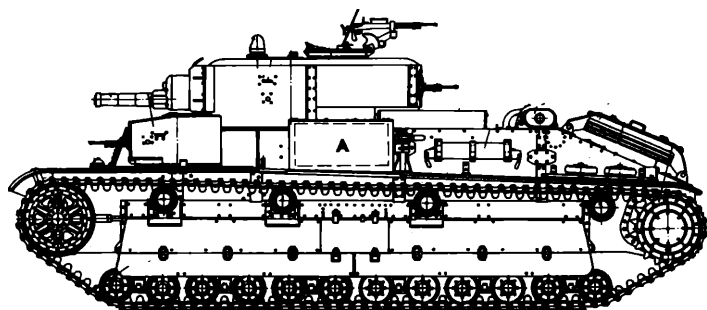
К весне 1932 года был изготовлен опытный образец. В связи с загруженностью завода № 174 программой производства легких танков Т-26 освоение серийного выпуска Т-28 в ноябре поручили наполовину простаивавшему заводу «Красный путиловец», на котором для разработки технологии создали СКБ-2 под руководством О.М. Иванова. Для оказания организационной помощи на завод откомандировали начальника ОКМО Н.В. Барыкова. По результатам испытаний двух опытных образцов практически все узлы были кардинально переработаны.

К 1 мая 1933 года завод выпустил первые 12 танков, принявших участие в парадах в Москве и Ленинграде. К концу года было изготовлено 44 машины.

Корпус танка сваривался из катаных броневых листов толщиной 20—30 мм. В главной башне, оснащенной подвесным полом, размещались курсовой пулемет ДТ и короткоствольная (16,5 калибров) 76-мм пушка КТ-28 с начальной скоростью снаряда 381 м/с и прицельной дальностью стрельбы 2000 метров — танковый вариант полкового орудия образца 1927 года. Орудие имело низкие баллистические характеристики и скорострельность (из-за неавтоматического поршневого затвора) и было допущено для вооружения танков временно, до принятия в массовое производство пушки П.Н. Сячинтова ПС-3 образца 1933 года с начальной скоростью снаряда 520 м/с и полуавтоматическим затвором. Однако за пять лет серийного производства Кировский завод сделал всего 12 штук ПС-3.

Для стрельбы назад в кормовой нише башни Т-28 имела шаровая установка под запасной пулемет. На командирских машинах здесь крепилась радиостанция 71-ТК с поручневой антенной. Впереди и ниже главной башни симметрично устанавливались малые башенки от танка Т-26, вооруженные пулеметами с горизонтальным углом обстрела 165 градусов.

На танке устанавливали 12-цилиндровый двигатель М-17Л, «в девичестве» — немецкий авиамотор БМВ-VI, мощностью 500 л.с., освоенный Рыбинским моторным заво-



Советский средний танк Т-28

дом. Подвеска состояла из двух подвешенных к корпусу тележек. В каждую тележку входили три каретки, соединенные между собой рычагами, а каждая каретка включала две пары катков, связанных балансирами. При весе 27,8 тонны танк развивал скорость до 45 км/ч по шоссе, имел запас хода 220 км и экипаж из 6 человек.

Параллельно в недрах ОГПУ под руководством разоблаченного «члена Промпартии» Н.А. Астрова разрабатывался танк особого назначения ПТ-1 резерва Главного командования. По сути, это был увеличенный в размерах БТ-2, который пытались научить плавать. Получилась машина весом 14,2 тонны, вооруженная 45-мм пушкой и четырьмя пулеметами, с экипажем из четырех человек. Особо выдающихся качеств опытный образец не продемонстрировал, а плавал плохо.

Наконец, для прорыва «особо укрепленных оборонительных полос» предназначался тяжелый танк Т-35, прародителем которого был английский А1Е1 «Индепендент», созданный фирмой «Виккерс-Армстронг» в 1926 году. Танк имел пять башен и представлял собой вариант сухопутного броненосца, теоретически способного вести массированный и высокоманевренный огонь во всех направлениях. В главной башне находилась 47-мм пушка, в расположенных вокруг нее малых башенках — пулеметы. Толщина лобовой брони достигала 28 мм. При массе 31,5 тонны танк развивал скорость 32 км/ч.

В 1932 году коллектив под руководством Н.В. Барыкова и М.П. Зигеля разработал техническую документацию для организации производства тяжелого танка прорыва. После изготовления на заводе № 174 двух опытных образцов, продемонстрированных на Первомайском параде 1933 года, серийное производство было поручено Харьковскому заводу № 183, который до конца года собрал еще четыре машины.

Тяжелый танк Т-35А представлял собой пятибашенную боевую машину весом 37,5 тонны с двухъярусным расположением вооружения. Он был сложен по устройству и довольно примитивен технологически. Сварной и частично клепаный корпус из броневых листов толщиной 20 и 30 мм четырьмя переборками делился на пять изолированных отсеков: передних башен с местом механика-водителя

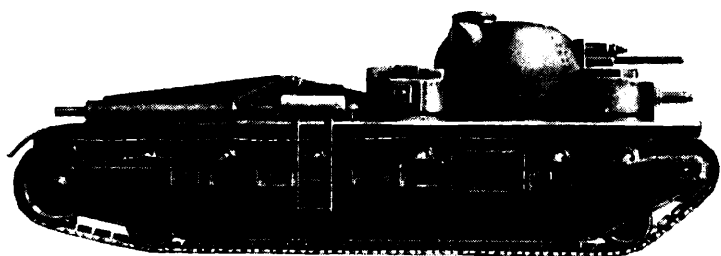
ля, главной башни, задних башен, моторно-силового, трансмиссионного. В центральной верхней башне, унифицированной с башней танка Т-28, устанавливались 76-мм пушка длиной 16,5 калибра и пулемет. Еще один пулемет мог быть установлен в кормовой нише, здесь же крепилась радиостанция. Отделение главной башни занимали четыре человека — командир, башнер, радист и моторист. Главная башня оснащалась подвесным полом.

Две диагонально расположенные средние башни с 45-мм пушкой и пулеметом были аналогичны применявшимся на БТ, только без кормовой ниши. Две пулеметные башни — идентичны малым башням танка Т-28. Передние и задние башни попарно сообщались между собой. Поворот башен, в том числе главной (со всем оборудованием весившей 1870 кг), осуществлялся вручную с помощью ступенчатого механизма.

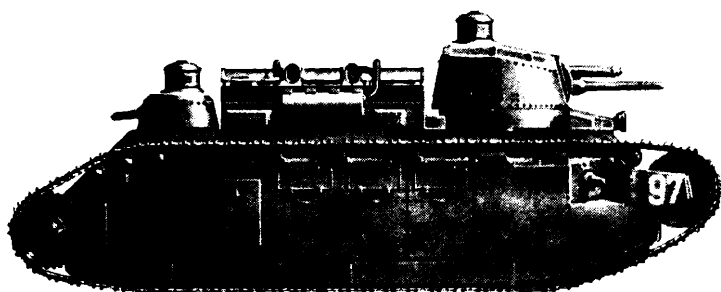
Ходовая часть, прикрытая 10-мм экраном, представляла собой видоизмененный вариант, примененный на «гросстракторе» фирмы «Крупп»: четыре тележки по два опорных катка в каждой, шесть верхних и один передний поддерживающие катки, «ленивец» с винтовым механизмом натягивания цепи в передней части, в корме — «звездочка» (ведущее колесо). На танке устанавливался двигатель М-17Т мощностью 500 л.с., позволявший на шоссе развивать скорость до 30 км/ч, на местности — порядка 12 км/ч. От разработанной Гроте системы пневматического управления отказались. Запас хода по шоссе составлял 120 км. Экипаж — 11 человек, которые, несмотря на внушающие размеры машины, едва в ней умещались.

Танки Т-28 и Т-35 поступали на вооружение отдельных танковых полков РКК, которые в декабре 1935 года были развернуты в отдельные тяжелые танковые бригады. Если первый оказался вполне приличной машиной, то второй оставался чрезвычайно сложным в производстве, ненадежным и трудным в эксплуатации: перегревался двигатель, ломалась коробка передач, рвались гусеницы. Не говоря о стоимости, ну да за ценой мы не постоим.

Большую часть своей службы «тридцатьпятые» либо ремонтировались, либо дефилировали на парадах, олицетворяя грозным видом мощь Советской Страны.



Английский тяжелый танк A1E1 «Индепендент»



Французский тяжелый танк 2С

Обычно их сравнивают с тем же «Индепендентом» и французскими танками серии 2С, доказывая, что «наша техника» была намного лучше. На самом деле сравнивать нечего, поскольку никто таких машин в 30-е годы не строил. За ненадобностью.

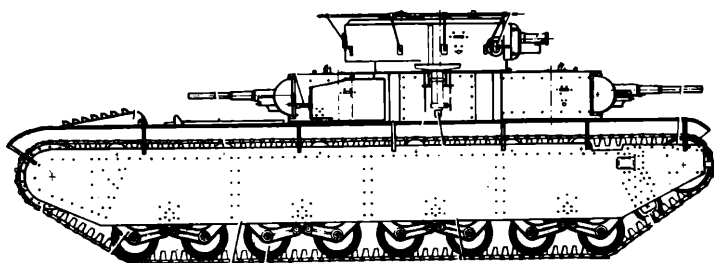
Британцы на вооружение своей армии их не приняли. Обладавший приличной подвижностью «Индепендент» остался в единственном экземпляре и после шести лет экспериментов и доработок отправился прямым ходом в танковый музей.

Что касается 70-тонных танков FCM 2С, то этот пережиток Первой мировой войны французы начали проектировать в 1917 году для преодоления «линии Гинденбурга», планируя построить 300 «прорывателей». Но война закончилась раньше, в результате до 1923 года изготовили лишь 10 машин. Они были малоподвижны, на шоссе развивали

максимальную скорость до 12 км/ч, несли броню толщиной до 37 мм, были вооружены одним 75-мм орудием и четырьмя пулеметами «Гочкис», размещавшимися в носовой и кормовой башнях, а также в боковых стенках корпуса. Причем башни не могли вести круговой обстрел. В 20-х годах на отдельных машинах 75-мм пушку заменили короткоствольными 105-мм и 155-мм гаубицами, установили новые двигатели, усилили элементы подвески. Танк обслуживался экипажем из 12 человек и скорее годился для усиления обороны, чем ее прорыва. Но, кстати, эти архаичные машины имели электромеханическую трансмиссию.

Концепция громоздкого, слабобронированного, ошетилившегося пушками и пулеметами гиганта, представлявшего собой тихоходную большеразмерную цель для вражеской артиллерии, к этому времени себя исчерпала в пользу маневренной, подвижной, хорошо защищенной однобашенной машины. Теоретически Т-35 мог сосредоточить огонь двух орудий и трех пулеметов в любом направлении. Непонятным оставалось, каким образом этого добиться в реальной боевой обстановке? Конкретно, как командиру танка управлять всем этим «ползучим арсеналом», вести наблюдение за обстановкой, давать команды механику-водителю, башнеру, целеуказания остальным четырем башням, стреляя при этом из своей табельной «трехдюймовки»?

Вдобавок довольно странно выглядят представления советских полководцев об «особо сильно укрепленной оборонительной полосе». К примеру, немецкая 37-мм противотанковая пушка «Рейнметалл», компактная и низкорослая, полуавтомат со скорострельностью до 15 выстр./мин, поя-



Советский тяжелый танк Т-35А

вилась на свет в 1926 году, тайно была испытана в СССР, состояла на вооружении РККА и, естественно, вермахта и пробивала 30-мм броню с дистанции 500 метров. К 1937 году такие же и более мощные противотанковые орудия имелись в польской, чехословацкой, французской армиях.

Первый серийный Т-35А еще не успели собрать, когда по настоянию Штаба РККА и УММ было принято решение о замене его еще более могучим монстром весом 90—100 тонн. Машина, заказанная М.Н. Тухачевским и И.А. Халепским, получила индекс Т-39 и должна была иметь в четырех башнях 152-мм и 107-мм орудия, бронирование 40—60 мм, двигатель мощностью 1000 л.с. Однако, осмотрев изготовленные макеты, товарищ Ворошилов засомневался, «нужна ли нам вообще такая боевая машина» стоимостью 3 миллиона рублей?

(В этот период Л.Н. Троянов выдвинул на конкурс свой проект тяжелого танка, как сообщает восхищенный биограф конструктора, «до сих пор не имеющего аналогов в мире»: «Он предложил танк массой 300 тонн собрать из двух гусеничных «полутанков» и поперечной платформы с главной оружейной башней и гаубицей 203 мм. На каждом «полутанке» располагались две «малые» оружейные башни с пушками калибра 152 мм. Соединенные в одну громадную машину, все три элемента образовывали 4-гусеничный агрегат длиной 17,5 м, шириной 6,52 м и высотой 5 м, защищенный 150-мм корабельной броней. В качестве силовой установки могли быть использованы два паровых двигателя по 1500 л.с. или дизель-электрические агрегаты от подводной лодки. Каждый «полутанк» имел возможность действовать самостоятельно (*и поперечная платформа с «главной гаубицей» тоже?*). Эти три работающих элемента (*на четырех гусеницах!*) могли быть также смонтированы на железнодорожных платформах и образовывать бронепоезд. Чем-то это напоминает фантазии Дыренкова. Неясно лишь, как там было задумано с «подводной проходимостью».)

Проектирование сухопутных дредноутов прекратили и вплоть до 1939 года малыми партиями — от 7 до 15 танков в год — продолжали выпускать стремительно устаревавшие «тридцатьпятые».

В 1933 году было сочтено, что «Система» 1929 года успешно выполнена. На вооружении Красной Армии имелось пять основных типов танков: малый разведывательный Т-37А, идущий на смену танкетке Т-27, легкий танк сопровождения Т-26, легкий танк оперативного типа БТ, средний танк качественного усиления Т-28 и тяжелый танк особого назначения Т-35.

Однако первые же летние учения первых механизированных соединений РККА выявили недостатки практически всех гусеничных танков. Красные командиры на практике столкнулись с проблемой оперативной маневренности: перегревались и ломались двигатели, летела трансмиссия и беспрерывно рвались гусеницы. Например, в 45-м механизированном корпусе за один день маневров по причине обрыва гусениц вышла из строя четверть боевых машин. Очумевшие ремонтные бригады не успевали устранять поломки. Представители различных КБ откомандировывались в воинские части, помогая личному составу осваивать эксплуатацию новой техники. Но гусеницы все равно рвались просто потому, что это были плохие гусеницы, сделанные по устаревшим технологиям, к тому же халтурно. Лишь «переобувшиеся» БТ, уложив гусеницы на полки, гордо проносились мимо матерящихся коллег.

Как уже говорилось, существовало два способа решения проблемы: повышать ресурс гусениц либо строить машины с двойным двигателем. Абсолютное большинство танкостроителей в 30-е годы сделали выбор в пользу первого пути. Так, уже 6-тонный «Виккерс», закупленный советской стороной в 1931 году и скопированный в точности, имел от Т-26 одно существенное отличие — его «родные» мелкозвенчатые гусеницы из марганцовистой стали выдерживали 4800 км пробега. На 16-тонном «Виккерсе» этот показатель достиг 6000 км. Кроме того, для доставки легких боевых машин непосредственно к линии фронта широко применялись грузовые автомобили и платформы. Но советской промышленности никак не давались секреты отливки качественных траков и термозакалки пальцев. Поэтому у танка Т-26 ресурс гусеницы до поломки составлял 40—60 км, у Т-28 — около 400 км. А разработать приличный грузовик оказалось труднее, чем танк.

Летом 1933 года, принимая программу танкостроения на вторую пятилетку, с удовлетворением констатируя, что «специальная производственная база по танкостроению» обеспечивает производство 11 000 танков в год, советское руководство приняло два принципиальных решения. Во-первых, перевести практически все танки на колесно-гусеничный ход; во-вторых, все машины оборудовать дизельными двигателями, как наиболее предпочтительными с точки зрения экономии и пожаробезопасности.

Вместо имевшихся двух легких машин — Т-26 и БТ — начальник УММ (вскоре переименованного в Автобронетанковое управление) И.А. Халепский предложил внедрить единый дизельный колесно-гусеничный танк Т-26А. Вместо среднего Т-28 — новую, тоже колесно-гусеничную, машину «оперативного назначения» Т-28Б с мощным дизель-мотором, а также выпустить малой серией дешевый «мобилизационный танк» Т-34А. Машины марки БТ предполагалось снять с производства, а Харьковский завод переориентировать на выпуск колесно-гусенично-плавающего ПТ-1А.

К этому времени харьковчане запустили на испытательном стенде первый опытный образец 12-цилиндрового «быстроходного дизеля» БД-2 с номинальной мощностью 400—420 л.с. и отработали, что эта машина, построенная «целиком из советских материалов», по своим показателям является одной из лучших в мире. В ноябре 1933 года мотор установили на танке и артиллерийском тягаче, а год спустя два дизельных БТ-5 были показаны на военном параде в Москве. В конце 1934-го появилось правительственное решение: начать — параллельно с доводкой — подготовку к серийному выпуску танковых дизелей, для чего развернуть на ХПЗ строительство новых цехов и создать производство, способное обеспечить выпуск 10 000 моторов в год. На приобретение в зарубежных моторостроительных центрах станков, оборудования, технологий, патентов выделялись колоссальные средства. Группа конструкторов под руководством Г.И. Аптекмана приступила к проработке авиационного варианта БД-2А.

К 1936 году планировалось иметь в производстве пять основных типов танка — разведывательный Т-37А, обще-

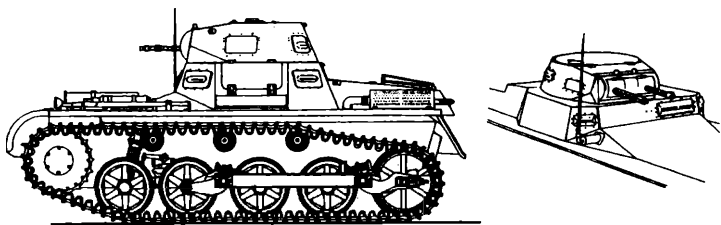
войсковой Т-26А, оперативный ПТ-1, танк качественного усиления Т-28Б, мощный танк особого назначения Т-35А, с последующей заменой его новым образцом. Кроме того, в системе бронетанкового вооружения РККА должны были наличествовать огнеметные, саперные и танки управления, бронемашин разведывательного и «боевого» типов, самоходные артиллерийские установки на базе общевойсковой танка, железнодорожные боевые машины, «быстроходные» и «мощные» тракторы, транспортеры боеприпасов и бронетранспортеры для пехоты на шасси легкого трактора.

Сразу отметим, что обе генеральные задачи остались невыполненными, как и почти все остальное.

Серийный выпуск дизельных двигателей, несмотря на наличие опытных образцов, в течение последующих пяти лет наладить не удалось: мотор потреблял масло и топливо в невероятных количествах, нещадно дымил, вибрировал, плевался газами и саморазрушался. Что касается колесно-гусеничного движителя, то это была дорога в тупик. Никто этим путем уже не шел, кроме, пожалуй, поляков. Англичане, заинтересовавшись подвеской Кристи, приобрели у изобретателя образцы ходовой части, но собственные крейсерские танки строили исключительно на гусеничном ходу.

В июле 1934 года, когда количество танков в Красной Армии перевалило за 8000 единиц, в Германии сошел с конвейера серийный **Pz Kpfw. I Ausf. A** — первая ласточка официально еще не существовавших Панцерваффе.

При проектировании шасси крупновские инженеры Хогельег и Вельферт ориентировались на технические решения, примененные в «малом тракторе» и английской танкетке «Карден-Лойд»: смешанная подвеска — передний каток на индивидуальном узле со спиральной пружиной, остальные блокированы попарно с листовыми рессорами. Задний каток играл роль «ленивца». Тележки катков соединяла балка жесткости. Танк комплектовался 57-сильным четырехцилиндровым двигателем воздушного охлаждения «Крупп» М305. Силовая коробка — механическая, с пятиступенчатой коробкой передач и бортовыми



Немецкий танк Pz.Kpfw.I

фрикционами в качестве механизмов поворота. Корпус собирали при помощи сварки из катаных броневых листов — 13 миллиметров хромоникелевой стали. В смещенной к правому борту башне находилась спаренная установка 7,92-мм пулеметов Дрезе MG13.

Танк обслуживался двумя членами экипажа, имел «рост» 172 см, весил 5,4 тонны, развивал скорость 37 км/ч, запас хода составлял 145 км. На дальние расстояния его транспортировали грузовым тягачом, оснащенным пандусом, или в прицепе. Через год слабосильный двигатель заменили шестицилиндровым мотором фирмы «Майбах» мощностью 100 л.с., добившись увеличения скорости до 40 км/ч. Но для этого пришлось удлинить корпус и добавить еще один каток. В результате вес модификации «В» вырос до 5,8 тонны, хотя вооружение и бронирование остались без изменений.

С самого начала Pz. I — по сути, танкетка — рассматривался немецкими генералами как учебная машина «до того времени, пока не будут готовы боевые танки».

«Никто, конечно, не думал, — вспоминает Г. Гудериан, — что с этими небольшими учебными танками нам придется в один прекрасный день вступить в бой с противником». Однако так получилось, что к началу Второй мировой войны именно пулеметный «Панцер I» был самым массовым танком Вермахта, он же составлял основу парка немецких танковых войск и во время Французской кампании. На 1 сентября 1939 года в германских войсках имелось 1145 таких машин.

2 августа 1934 года умер президент Веймарской республики фельдмаршал Гинденбург. Через час после его смер-

ти нацистское правительство издало указ о слиянии постов президента и канцлера. Армия была приведена к присяге с клятвой верности лично Адольфу Гитлеру. Он официально стал «фюрером и канцлером германской нации». Ряд фирм получил задание на проектирование 10-, 15- и 20-тонных танков. В 1935 году Гитлер денонсировал Версальский договор и публично объявил о создании танковых частей.

Вслед за этим национал-социалисты приступили к реализации своего четырехлетнего плана.

В СССР под фанфары и здравицы делегатов съезда «победителей» началась вторая пятилетка, целью которой ставилось еще больше усилить Страну Советов «как опорную базу мировой пролетарской революции».

Итак.

«Мобилизационный» танк Т-34 массой 4,7 тонны был разработан еще в 1932 году. Он представлял собой практически копию машины Т-37, только не плавал. С другой стороны, танк имел более простую конструкцию, усиленную до 10 мм броневую защиту, приличную подвижность, двигатель в 70 «лошадей» и в перспективе (опытный образец имел один пулемет) более мощное, чем у «плавунца», вооружение — 20-мм автоматическую пушку. В случае войны на автомобильных заводах страны из освоенных агрегатов предполагалось развернуть его массовое и дешевое производство. Однако в конце 1934 года работы по подготовке к производству «мобилизационного танка» на заводе АМО-ЗИС были полностью прекращены.

Провалилась и затея повысить «оперативную подвижность» плавающих танков. Изначально их переброску предполагалось осуществлять в кузовах грузовиков, но освоить производство подобных грузовиков отечественная промышленность не смогла. Тогда было принято решение о разработке под индексом Т-43 плавающей машины с колесно-гусеничным ходом, предназначенной для оснащения «разведподразделений мотомехвойск». Делали ее на конкурсной основе сразу два предприятия — ленинградский завод № 185 имени Кирова и московский № 37 имени Орджоникидзе. Первый проект разрабаты-

вался инженерами Зигелем, Симским и Максаковым под руководством Гинзбурга, второй — конструкторами Сазоновым, Брусенцовым, Козыревым, Зориным под водительством Астрова. В качестве двигателя предполагалось использовать мотор «Форд V-8», производство которого осваивал ГАЗ.

Оба танка были собраны к весне 1935 года, оба — с мотором ГАЗ-АА (поскольку тот «Форд» упорно не осваивался, использовали другой «Форд»), установленным поперек корпуса в кормовой части, одинаковой броней толщиной 4 — 10 мм и пулеметом ДТ во вращающейся башне.

Т-43-1 представлял собой машину весом 3,6 тонны. Ходовая часть состояла из трех пар опорных катков большого диаметра, двух ведущих и двух направляющих колес, трансмиссию заимствовали у грузовика ГАЗ. Для движения по воде вместо гребного винта использовались поперечные лопасти на ведущих колесах.

Танк москвичей — Т-43-2 — весил 3,7 тонны, имел аналогичную ходовую часть, традиционный гребной винт для движения на плаву и турель для зенитного пулемета на крыше башни.

Испытания показали, что обе машины одинаково непригодны для принятия на вооружение. Обе были чрезвычайно сложны по устройству, дороги в производстве и ненадежны в эксплуатации. Кроме того, имелись и индивидуальные недостатки: первый образец плохо плавал, второй — не желал ездить на колесах. Впрочем, бесперспективность этого направления конструкторы понимали еще на стадии получения задания на проектирование. Поэтому в конце 1935 года работы по плавающим колесно-гусеничным танкам были окончательно свернуты.

Однако еще до принятия этого решения коллектив Астрова в инициативном порядке проработал вариант гусеничной машины на базе Т-37А, которая была бы надежнее, имела бы больший запас хода и плавучести, и к июню 1935 года изготовил первый образец.

Новый танк по компоновке повторял Т-37А, только место механика-водителя теперь сдвинули к правому борту, а башню — к левому. Он имел более широкий корпус, зато без надгусеничных поплавок, сохранил почти такой

же вес, идентичное бронирование, двигатель и трансмиссию от автомобиля ГАЗ-АА, конструкцию башни и вооружение — 7,62-мм пулемет ДТ. Небольшим изменениям подверглась ходовая часть, в которую добавили дополнительную пару поддерживающих катков, дифференциал заменили бортовыми фрикционами и упростили конструкцию тележек.

29 февраля 1936 года танк под индексом Т-38 приняли на вооружение Красной Армии взамен Т-37А, серийное производство началось в марте 1937-го. Машина стоила значительно дороже, чем Т-37А, и, как показал опыт эксплуатации, тонула охотнее и чаще. Уже осенью 1937 года танк Т-38, ввиду множества выявленных в процессе эксплуатации дефектов, был объявлен небоеспособным и его приемка была ограничена.

Всего за шесть лет в войска поступило около 4000 плавающих машин.

Танки Т-37А и Т-38 состояли на вооружении до начала войны с Германией и использовались в качестве разведывательных. В частности, в 1937 году в штат механизированного корпуса входило 67 танков Т-37. Имелись они и в штате танковых батальонов стрелковых дивизий и в разведротях отдельных танковых бригад (штат танковой роты — 22 машины). Один из двух эскадронов механизированного полка кавалерийской дивизии был укомплектован 30 плавающими танками. Накануне войны танковый полк из 50 единиц Т-38 входил в штат воздушно-десантных корпусов.

Советские танки-амфибии участвовали в боевых действиях в районе реки Халхин-Гол (из имевшихся в наличии 22 единиц были потеряны 17), во время Освободительных походов в Западную Белоруссию и Западную Украину (когда выяснилось, что при движении вне дорог «плавунцы» отстают от «пешего пехотинца» и теряют гусеницы), в период войны с Финляндией. Они не оправдали себя ввиду недостаточной проходимости, маневренности, малого запаса плавучести, слабой бронезащиты и вооружения. Уже в Финской кампании Т-37 и Т-38 использовались главным образом для охраны штабов, подвоза боеприпасов, эвакуации раненых, в качестве тягачей и для связи.

В работе остальных КБ до 1937 года генеральной линией также оставался перевод существующих боевых машин на двойной движитель.

Проблемой «приспособления» танка Т-26 к передвижению на колесах еще с 1932 года занимался коллектив самородка Дыренкова, однако его проект признали сложным и неграмотным.

В академии моторизации и механизации под руководством М. Данченко в 1933 году разработали проект КТ-26 с пятискоростной коробкой передач и ходовой частью с тремя парами опорных катков вместо четырех, сочетавшей колесный и гусеничный ход. Проект был отвергнут даже без изготовления опытного образца.

Конструкторское бюро завода имени Ворошилова вело проектные работы над машиной Т-26А, получившей индекс Т-46. Проект выполнялся под руководством С.А. Гинзбурга, ведущим конструктором был В. Симский. Конструкция танка предполагала установку либо дизель-мотора ДТ-4, либо одинакового с ним по габаритам бензинового двигателя МТ-4 мощностью 200 л.с. Оба мотора проектировались на том же заводе. По компоновке Т-46 мало чем отличался от «двадцатьшестого». Он был крупнее по размерам, нес более просторную башню, в которую в перспективе можно было установить 76-мм пушку ПС-3. Опытный образец был построен в 1935 году и превосходил исходный вариант по весу в полтора раза. В результате коробка передач и бортовые редукторы не справлялись с возросшими нагрузками. Работы над Т-46 продолжила конструкторская группа завода имени Кирова под руководством О.И. Иванова.

29 февраля 1936 года постановлением СТО на вооружение РККА был принят колесно-гусеничный танк Т-46-1, который и пошел в серийное производство. Он весил 17,5 тонны (напомним, что Т-26 — 9,2 тонны), получил новый двигатель воздушного охлаждения МТ-5 мощностью 330 л.с., усиленную до 15 мм броню (шиток механика-водителя — 22 мм), увеличенную башню с возможностью установки «трехдюймовки», пневматический огнемет КС-45. Танк очень хорошо зарекомендовал себя в войсках, был легок в управлении, имел отличную подвижность и прохо-

димось на гусеницах лучшую, чем у БТ. Вот только по цене он сравнился с трехбашенным Т-28. Поэтому серийно произвели лишь 4 единицы. Выпуск танка Т-46-1 и все работы по нему были прекращены в начале 1937 года.

Параллельно технический отдел Экономического управления ОГПУ силами тюремного КБ под руководством Астрова и при участии ОКМО пытался усовершенствовать ПТ-1. Образец танка ПТ-1А был изготовлен на Опытном заводе Спецмаштреста под руководством ведущего инженера Н.В. Цейца, однако испытания, проведенные в октябре 1934 года, показали, что и здесь овчинка не стоит выделки.

Особые надежды возлагались на колесно-гусеничный вариант трехбашенного танка Т-28, который при боевой массе 17,5 тонны должен был развивать скорость до 70 км/ч, иметь 20-мм броню и вооружение из 76-мм пушки и четырех пулеметов. За основу решили взять шасси ПТ-1А, но без плавательных «принадлежностей». Ведущим конструктором машины был Н.В. Цейц. Эталонный образец танка Т-29 изготовили на Кировском заводе в 1936 году, и со следующего года планировалось запустить машину в серию. Однако не сбылось. Новый танк от Т-28 только тем и отличался, что на колесном ходу имел лучшую подвижность и маневренность, зато оказался сложным и ненадежным, а стоил почти вдвое дороже.

Основными боевыми машинами Красной Армии оставались хорошо освоенные промышленностью Т-26 и БТ. Их удалось сделать не только более дешевыми, но, главное, значительно улучшить качественно. В 1935 году в СССР освоили литье стали Гарфилда, начали изготавливать траки методом горячей штамповки, успехом закончились опыты по закалке гусеничных пальцев токами высокой частоты, соответственно на порядок удалось увеличить ресурс гусениц.

Завод № 174 имени Ворошилова продолжал выпускать танк Т-26, совершенствуя его боевые характеристики.

В конце 1935 года был установлен дополнительный бензобак, что позволило поднять запас хода до 240 км, а в кормовой нише башни, согласно приказу наркома обороны, стали монтировать шаровую установку с «ворошилов-

ским» пулеметом ДТ. Были внесены изменения в ходовую часть. Потрясающий результат дало использование новых траков: опытный образец на гусеницах прошел 200 км без единой поломки. Танк отличался легкостью управления и удобством в эксплуатации. Корпус начали изготавливать с применением электросварки, удалось освоить штамповку маски пушки, над стволом орудия стали крепить два мощных прожектора — так называемые фары боевого света, придавшие танку характерный, узнаваемый вид. Масса машины возросла до 9,6 тонны. В 1935—1936 годах выпустили 55 экземпляров дистанционно управляемых «теле-танков» ТТ-26, которые оснащались приборами пуска отравляющих веществ и съемным огнеметом. В 1937 году были разработаны легкие и дешевые бакелитовые бензобаки, на крыше башни появилась вращающаяся турель для зенитного пулемета, а в самой башне — переговорное устройство ТПУ-3. Машина получила новую коническую башню, сваренную из 15-мм бронелистов. Но в целом конструкция себя исчерпала.

Одновременно на ХПЗ, при горячей поддержке военных, мечтавших иметь в мехчастях «танк артиллерийского сопровождения», велись работы по установке 76-мм орудия на БТ, которые привели в итоге к появлению машины БТ-7. Чтобы поставить усиленное вооружение, харьковчане расширили до 440 мм носовую часть корпуса, что позволило сдвинуть вперед механика-водителя с органами управления и улучшить обзорность. Справа от водителя предусматривалось наличие четвертого члена экипажа и курсового пулемета. Многие броневые листы соединялись посредством сварки, а верхний лобовой имел толщину 22 мм. Вместо снятого с производства двигателя М-5 установили М-17Т, ограничив его мощность до 400 л.с. В корме разместили дополнительный топливный бак емкостью 480 литров, доведя запас хода до 500 км.

Поскольку новая танковая пушка задерживалась, «семерка» в начале 1935 года пошла в серийное производство с башней от БТ-5 с 45-мм пушкой 20К и пулеметом ДТ. Курсовой пулемет упразднили. Машина весила 13 тонн и развивала скорость 73 км/ч на колесах и 53 км/ч на гусеничном ходу.

С 1937 года начался выпуск БТ-7 с конической башней. На части машин устанавливался зенитный пулемет. На линейных танках имелся пулемет в кормовой нише. Четырехскоростная коробка передач была сменена на трехскоростную. Толщина лобовой брони возросла до 22 мм, боевая масса — до 13,8 тонны. На базе БТ-7 пытались создать мостоукладчик, бронетранспортер, ракетный, телеуправляемый, химический и огнеметный танки, минный заградитель и минный тралщик, самоходную артиллерийскую установку, однако до серийного производства ничего довести не удалось. Особой оригинальностью отличался проект летающего танка-трансформера ЛТ-1 с выдвижными крыльями, хвостовым оперением и складывающимся винтом. Автор идеи инженер М. Смалько обещал, что это чудо-оружие будет порхать со скоростью 200 км/ч на дальность 800 км.

Не была забыта и идея «ударного колесно-гусеничного танка дальнего действия»: на корпус БТ установили модернизированную башню Т-26-4 с «трехдюймовкой» КТ-28, получив артиллерийский **БТ-7А**. С 1936 по 1938 год их выпустили 154 экземпляра.

Ввиду того что на колесном ходу танки БТ имели привод лишь на одну пару колес, без гусениц их можно было использовать только на дорогах с твердым покрытием. На проселке ведущие колеса врезались в грунт и буксовали.

Летом 1934 года к командующему войсками Киевского военного округа И.Э. Якиру с предложениями по улучшению конструкции танка БТ обратилась группа рационализаторов 4-го танкового полка под руководством командира взвода Н.Ф. Цыганова. Он предлагал, во-первых, синхронизировать работу гусеничного и колесного движителей; во-вторых, сделать ведущими не одну, а три пары катков, для подвода мощности к которым внутри танка были продолжены карданные валы, от которых мощность уже передавалась через конические шестерни по вертикальным валам непосредственно к колесам.

Работая в течение четырех месяцев по 16—18 часов в сутки, энтузиасты к апрелю 1935 года изготовили чертежи и модель танка с новым движителем. Поскольку сам Цыганов инженерного образования не имел, за него расчеты

проводили молодые конструкторы В.Г. Матюхин и Л.А. Бессонов. По личному указанию Ворошилова для изготовления машины, обозначенной индексом БТ-ИС (Иосиф Сталин — естественно), были выделены необходимые средства, место на Харьковском танкоремонтном заводе № 48 и экземпляр танка БТ-2. Постройка опытного образца велась ударными темпами, и уже в июне он был готов к испытаниям. Машина, доработанная по предложениям Цыганова, показала хорошую проходимость не только на проселочной дороге, но даже на пашне. Причем танк сохранял подвижность и маневренность при потере одной гусеничной цепи и до двух опорных катков с одного борта. В результате Ворошилов и Орджоникидзе подписали совместный приказ о совершенствовании колесно-гусеничного движителя и изготовлении 10 машин пробной серии на базе танка БТ-5.

Несмотря на выявленные недостатки — слабость шестерен синхронизаторов, перегрузку ошиновки задних катков, срыв резьбы штоков вертикальных свечей и плохой доступ к дополнительным приводам, — армейская комиссия рекомендовала принять танк БТ-5-ИС на вооружение. Начальник АБТУ РККА Г.Г. Бокис отдал распоряжение: изготовить в 1937 году на ХПЗ установочную партию танков БТ-7-ИС, а заводу № 48 с января 1938 года приступить к переоборудованию по методу Цыганова 300 машин БТ-5.

Однако до конца 1937 года была изготовлена только одна машина «системы ИС».

В СКБ-2 Кировского завода (бывший «Красный путиловец») серьезным доработкам подвергся серийный танк Т-28. Был проведен комплекс мер по совершенствованию конструкции трансмиссии, повышена надежность ходовой части. «Скоростной вариант» марки Т-28А на испытаниях продемонстрировал скорость около 60 км/ч.

Для «тридцатьпятого», словно для заправского корабля, создали танковую систему ПУС (приборов управления стрельбой) для централизованной выдачи целеуказания и наводки орудий. С этой системой, непрерывно ее совершенствуя и периодически испытывая в идеальных полигонных условиях, носились шесть лет, чтобы прийти к печальному выводу: «Прибор ПУАТ-35 является опытным и

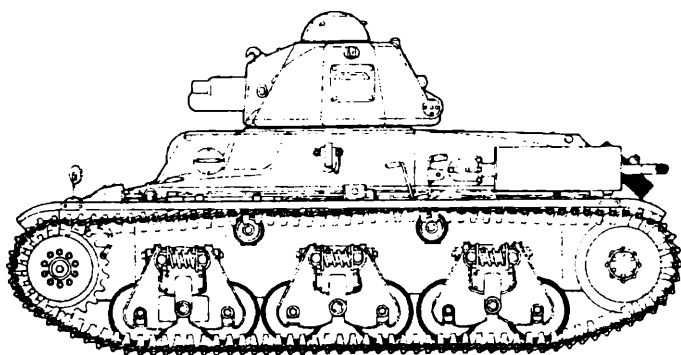
негодным для войсковой эксплуатации... К числу недостатков прибора следует отнести большие габариты, вес и малую надежность работы... Серийная переделка танков Т-35 под установку ПУАТ не представляется целесообразной из-за малого их количества, высокой стоимости самого прибора и его сомнительной боевой ценности в условиях современной маневренной войны».

К началу 1936 года практически всем танкостроителям стало ясно, что в связи с насущной необходимостью усиления бронирования боевых машин концепция перевода танков на колесно-гусеничный ход себя не оправдывает. Ходовая часть могла вынести что-нибудь одно — либо мощную броню и усиленное вооружение, либо дополнительный колесный движитель. Советских военачальников по-прежнему очаровывали скоростные качества «бэтүшек». А в Европе появилось новое поколение чисто гусеничных танков.

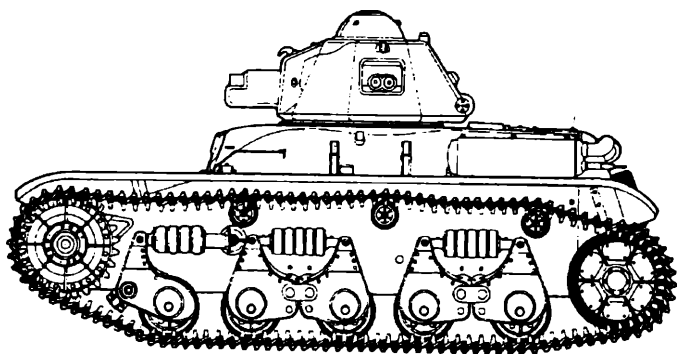
Качественно новые машины всех типов и весовых категорий в 1935—1936 годах приняла на вооружение французская армия.

Двухместный легкий танк «Рено» R-35 при весе 9,8 тонны нес во вращающейся цельнолитой башне 37-мм короткоствольную пушку, один 7,5-мм пулемет и броню толщиной до 45 мм с рациональным наклоном листов. Корпус состоял из литых деталей, собиравшихся при помощи болтов на каркасе, что ускоряло и облегчало производство. Двигатель мощностью 82 л.с. позволял развивать скорость до 20 км/ч, но большего от танка сопровождения пехоты не требовалось. Всего до конца мая 1940 года было выпущено 1880 машин R-35/R-40 (модификация с измененной подвеской и более мощной пушкой). Параллельно для действий в составе кавалерийских подразделений фирма «Гочкис» произвела около 1000 танков H-35/H-39, по конструкции схожих с новыми «Рено» и в значительной степени с ними унифицированных, с броней до 40 мм, имевших более мощный двигатель и при боевой массе 12 тонн развивавших скорость 36 км/ч.

Еще один вариант танка для пехоты предложила фирма FCM. При аналогичном вооружении он был быстроход-



Французский легкий танк «Рено» R-35



Французский легкий танк «Гочкис» H-39

нее, чем R-35, имел полностью сварной корпус из 40-мм бронеплит, причем корпус и башня не имели ни одной вертикальной детали, 90-сильный дизельный двигатель и вдвое больший запас хода.

Один из лучших танков в мире сваяла французская фирма «SOMUA». 20-тонная машина S-35 развивала скорость 40 км/ч и имела запас хода 260 км, что позволяло ей действовать в составе подвижных соединений. Он стал первым танком, башня и корпус которого отливались целиком. Бронирование корпуса состояло из трех частей, соединявшихся при помощи болтовых соединений, и достигало 41 мм, а лоб башни — 58 мм. В моторном отсеке устанавливал-

ся 8-цилиндровый двигатель водяного охлаждения мощностью 190 л.с. Управление осуществлялось с помощью двойного дифференциала. Вооружение состояло из 47-мм пушки SA35 с длиной ствола 34 калибра и начальной скоростью снаряда 760 м/с и одного пулемета. Башня имела электрический привод. Всего изготовили около 500 танков.

Совместными усилиями фирм «Рено» и FCM был создан 32-тонный танк прорыва **В1**. Во вращающейся башне находилась 47-мм длинноствольная пушка, спаренная с пулеметом, а в лобовой части корпуса — 75-мм орудие фирмы «Шнейдер» с длиной ствола 17 калибров и еще один пулемет. Гаубицу по горизонтали наводили поворотом машины с помощью дифференциала с гидростатическим блоком. Толщина брони составляла 20—40 мм. В конструкции было много оригинальных технических решений: протектированные топливные баки, автоматическая централизованная система смазки, противопожарные переборки, гирокомпас. Улучшенная и самая массовая модификация **V1bis** отличалась усиленным до 60 мм бронированием, новой башней, более мощным двигателем в 307 л.с., большим запасом хода — 150 км, скорость достигала 28 км/ч. Экипаж — 4 человека. На последних экземплярах ставили 300-сильный авиационный мотор. В войска поступило 365 таких машин.

Общим недостатком всех французских танков была тесная башня, в которой помещался только один человек — командир, наводчик, заряжающий, а на легких машинах и радист — в одном лице, что неизбежно затрудняло управление в бою.

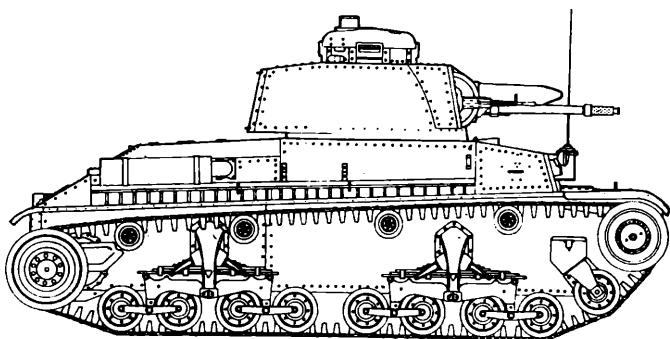
Весьма удачную легкую машину запустили в серию чехословацкие фирмы ЧКД и «Шкода». В конструкции **LT-35** было реализовано немало новшеств, которые на образцах бронетехники других стран появились лишь спустя несколько лет. Так, ведущее колесо поставили сзади, повысив тем самым живучесть ходовой части. Трансмиссия управлялась пневматическими сервоприводами и планетарной коробкой передач. Сжатым воздухом запускался двигатель, приводились в действие тормоза. Схема подвески позволяла равномерно распределять массу машины на катки, поэтому средний пробег гусениц в 3—4 раза превы-

шал общепринятый для того времени ресурс. Танк оснащался 6-цилиндровым карбюраторным двигателем мощностью 120 л.с. и развивал максимальную скорость 34 км/ч. Недостаточная удельная мощность отчасти компенсировалась наличием трехступенчатой 12-скоростной коробки передач. Броневые листы толщиной от 8 до 25 мм крепились на заклепках. Лобовая броня выдерживала обстрел из 20-мм пушки «Эрликон» с дистанции 250 метров. Вооружение LT-35 состояло из скорострельной 37-мм полуавтоматической пушки с высокой начальной скоростью снаряда и двух 7,92-мм пулеметов. Имелась командирская башенка с четырьмя триплексами и перископом. 10-тонная машина была технически надежной и легко управляемой. Экипаж состоял из 4 человек.

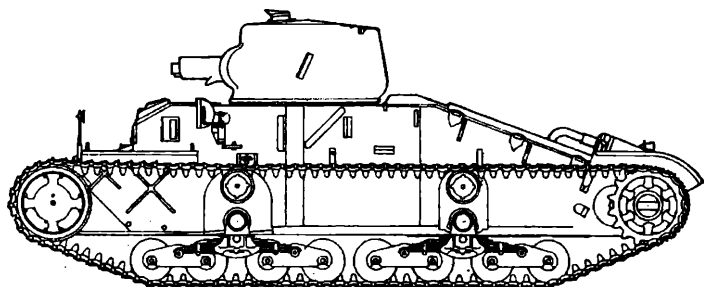
Даже в Англии, увлекшейся крейсерскими танками с противоположным бронированием, в сентябре 1936 года из цеха фирмы «Виккерс» выполз прототип знаменитой «Матильды» с 60-мм броней, которая не пробивалась снарядами противотанковой артиллерии.

На этом фоне бледнее выглядели немцы. Ввиду того, что производство основных танков затягивалось, с весны 1937 года в серию запустили промежуточный тип 9-тонной разведывательной машины, вооруженной 20-мм автоматической пушкой и одним 7,92-мм пулеметом в шестигранной вращающейся башне. Танк **Pz. Kpfw. II** имел ходовую часть от фирмы «Хеншель» из пяти опорных катков среднего диаметра на индивидуальной подвеске в виде четверть-эллиптических рессор, карбюраторный двигатель «Майбах» мощностью 140 л. с. и развивал скорость 40 км/ч. Корпус состоял из каркаса, сваренного из стальных профилей, и приваренных к нему гетерогенных бронеплит. Толщина брони различалась в зависимости от того, какие узлы она прикрывала, но нигде не превышала 15 мм. Экипаж — 3 человека. До апреля 1940 года было выпущено 1088 машин модификаций А, В и С, имевших между собой незначительные конструктивные отличия, направленные в сторону отдельных усовершенствований и удешевления производства.

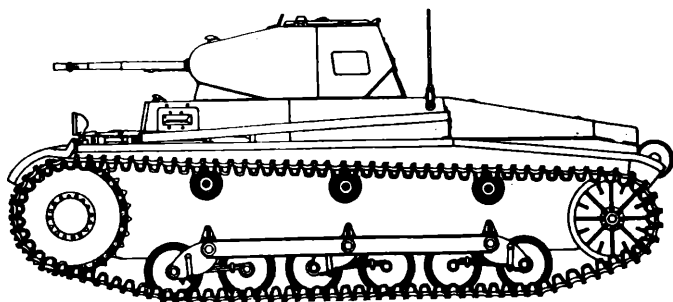
Для вооружения танковых дивизий германские генералы заказали два типа танков: легкий, вооруженный



Чехословацкий легкий танк LT vz.35



Английский пехотный танк Mk. I «Матильда»



Немецкий легкий танк Pz. Kpfw. II Ausf. B

броневой пушкой и двумя пулеметами, и средний, весом не более 24 тонн, с короткоствольным орудием калибра 75 мм. Вес машин диктовался грузоподъемностью мостов на дорогах Германии. Скорость для обоих типов была определена в 40 км/ч. Экипаж должен был состоять из пяти человек — командира танка, наводчика, заряжающего, водителя и радиста. Для командира требовалось устройство отдельной башенки с возможностью вести круговое наблюдение. Обязательным условием было наличие радиостанции.

Таким образом, в европейском танкостроении произошла своего рода революция, о чем еще в мае 1936 года сообщал советскому военному руководству С.А. Гинзбург: «В настоящее время лучшие иностранные танки по всем характеристикам, кроме вооружения, обгоняют отечественные образцы, являющиеся развитием конструкций, разработанных шесть-семь лет назад...

В настоящее время развитие отечественных танков идет по пути наращивания массы без изменения двигателя и конструкции ходовой части. Это приводит к тому, что ходовая часть и подвеска отечественных танков являются перегруженными и склонными к выходу из строя во время их боевой эксплуатации...

Считаю, что мы должны, не откладывая, развернуть опытные работы по созданию корпусов танков с толщиной стен не менее 40 мм, а также провести разработку нового типа подвески для танков малого размера большой массы».

Однако именно в это время принимать адекватные решения оказалось некому и некогда. Не до того было.

После процесса над Зиновьевым и Каменевым и другими заговорщиками из «Объединенного центра», разыгранного в августе 1936 года, по всей стране развернулась полномасштабная охота на людей. Советский Союз, как объяснил товарищ Сталин, оказался битком набит шпионами иностранных разведок, диверсантами, врагами народа, проникшими во все государственные и партийные структуры, сколотившими десятки контрреволюционных организаций, готовившими переворот, поголовное убийство любимых вождей и «реставрацию капитализма».

«Вредителей» выявляли везде, а среди недобитых «бывших» — в первую очередь. Дальше шли по отработанной схеме: «Как только двух-трех сволочей поймает, эти две-три сволочи дадут еще двух-трех сволочей».

На Харьковском заводе № 183 оказались «сволочами», были арестованы и расстреляны (ст. 58 пункты 6, 7, 8 и 11 — шпионаж, подрыв экономики, террор, членство в антисоветской организации) наладившие выпуск быстроходных танков в невиданных в мире масштабах директор завода И.П. Бондаренко, главный инженер Ф.И. Ляш, главный металлург А.М. Метанцев, наконец, начальник танкового КБ А.О. Фирсов — это днем он строил знаменитые БТ-5 и БТ-7, а по ночам, выполняя задание швейцарской разведки, ломал на них шестерни, выводя из строя коробки перемены передач. Злодеям удалось сорвать выпуск получивших высочайшее одобрение машин Н.Ф. Цыганова. Отчаявшийся изобретатель сигнализировал Центральному Комитету партии о том, что задание на производство танков БТ-ИС было загублено вследствие козней: «...вредителя Фирсова, бывшего начальника КБ на заводе ХПЗ, куда оно было передано вредителем Нейманом, бывшим начальником Спецмаштреста; на заводе № 48 (Харьков), где тех. директором был вредитель-фашист Симский, который перетащил на завод № 48 фашиста Гаккеля и поставил его во главе производства БТ-ИС».

Славное было время!

К этому моменту на ХПЗ вышла на финишную прямую работа по танковому дизелю. Правда, мотор продолжал дымить и жрать масло ведрами. К решению проблем подключился Украинский институт авиадвигателестроения, включенный в состав завода в качестве внутреннего НИИ. Из Москвы в помощь харьковчанам прислали дизелистов ЦИАМ М.П. Поддубного и Т.П. Чупахина, начальника кафедры двигателей Военной академии механизации и моторизации профессора С.А. Степанова и доктора технических наук М.А. Хайлова. Непосредственной доводкой двигателя для серийного производства занимались конструкторы под началом И.Я. Траштутина. Последний, кстати, магистерскую диссертацию на тему «Оптимальное проектирование основных деталей дизеля» защитил в

Массачусетском технологическом университете. В конце 1937 года бдящие органы установили, что дизельный отдел завода является гнездом «греческой национальной диверсионно-повстанческой организации», и выжгли заразу каленым железом. Были расстреляны «умышленно создававший дефекты» К.Ф. Челпан и его сотрудники — М.Б. Левитан, З.Б. Гуртовой, Г.И. Аптекман. По десять лет исправительных лагерей получили И.Я. Трашутин и Ю.А. Степанов. 21 декабря 1937 года комиссия АБТУ по перспективным работам пришла к выводу, что «в настоящее время РККА не имеет ни одного образца современного танкового двигателя... Количество разработок велико, но в серийное производство в период 1933— 1937 гг. не принят ни один». Доводка танкового дизеля, получившего индекс В-2, растянулась еще на два года, и лишь 1 сентября 1939 года двигатель был передан в серийное производство.

С Кировского завода навсегда исчезли в «тюрьмах» главный инженер М.Л. Тер-Асатуров, старший инженер М.П. Зигель, начальник СКБ-2 О.М. Иванов, застрелился директор завода К.М. Отс. Главным танковым конструктором Кировского завода в мае 1937 года стал Ж.Я. Котин, молодой человек 29 лет от роду, не блиставший инженерными талантами и не имевший опыта руководства, недостаток технической квалификации заменявший высокой требовательностью и грубостью, но имевший одно несомненное «достоинство» — он был женат на воспитаннице наркома обороны К.Е. Ворошилова. А в заместителях у него ходил приемный сын «первого маршала» Петр Ворошилов. Котин был типичным представителем советской генерации главных конструкторов, которые сами ничего не изобретали, теорий не выдумывали, учебников не писали. Они администрировали, организовывали, пробивали свои проекты, давали обязательства, рапортовали, в общем, руководили. В позднейших биографиях так и напишут: «Под его руководством создавались...» Нигде не укажут, что изобрел инженер Котин, какую «простую и удобную для расчета» формулу вывел, зато сослуживцы вспомнят: «Котин очень хорошо ориентировался в быстро меняющихся вкусах высших политических сфер, он прекрасно угадывал, что когда и кому было нужно».

На заводе № 174 неудачей закончилась попытка оснастить в 1937 году танк Т-26 более мощным двигателем. Работы по созданию дизеля ДТ-26 были прекращены, а форсирование уже существующего бензомотора до мощности 105 л.с. привело к массовому выходу машин из строя по причине обрыва клапанов при движении под нагрузкой. Дело дошло до того, что на месяц выпуск танков Т-26 был прекращен. Последовали отстранение от работы и аресты десятков «вредителей», в том числе многих конструкторов, среди них был Б.А. Андрыхевич, и квалифицированных рабочих. Как удалось выяснить, виноваты были смежники, поставившие заводу «некондиционные» материалы. Однако на всякий случай производство Т-26 возобновили в прежней комплектации. Также провалилась затея вооружить танк 76-мм пушкой КТ (проект Т-26-4): стрельба «трехдюймовки» приводила к разрушению танка.

Большая группа «вредителей» была выявлена и арестована на заводе № 37, в их числе начальник КБ Н.Н. Козырев и его заместитель А.А. Астров.

«Врагами народа» оказались «крестный отец» чуть ли не всех советских танков С.А. Гинзбург («Он был наиболее грамотным из наших специалистов-танкостроителей своего времени», — вспоминал Н.Ф. Шамшурин), начальник кафедры танков и тракторов Военной академии механизации и моторизации РККА профессор В.И. Заславский, старший преподаватель академии Я.В. Обухов. Как и начальник этой самой академии краснознаменец комкор Ж.Ф. Зонберг.

Само собой, сплошь заговорщиками и членами «банды Тухачевского» был коллектив Автобронетанкового управления, арестованный в 1937 году в полном составе, в первую очередь командарм 2 ранга И.А. Халепский, «стоявший во главе «параллельного военного заговора», и комдив Г.Г. Бокис.

Походя стерли в «лагерную пыль» С.П. Шукалова, нашли и расстреляли Н.И. Дыренкова — лицо без определенных занятий, записавшееся в члены «диверсионно-террористической организации», и даже хрестоматийного автора «первого в мире танка» А.А. Пороховщикова в конце

концов тоже вычислили, «разоблачили» и приговорили к «высшей мере социальной защиты».

В 1937-м, по сравнению с предыдущим годом, советская танковая промышленность произвела в 2,5 раза меньше боевых машин. В целом за вторую пятилетку на вооружение не было принято ни одной новой модели танка.

Правда, на Ижорском и Горьковском заводах наладили выпуск бронеавтомобилей. Опыты по их конструированию начались сразу, как только в СССР возникла автомобильная промышленность.

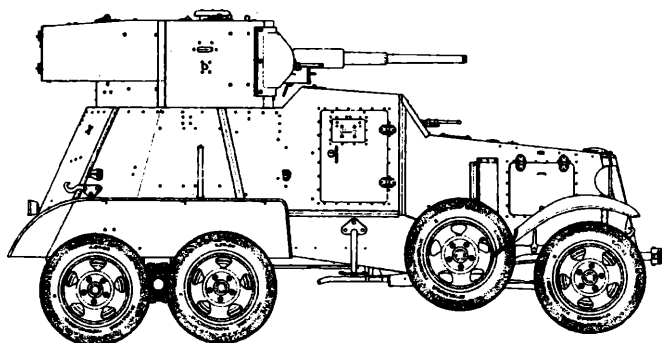
С 1933 года пошли в массовую серию легкие бронеавтомобили ФАИ, а с 1936 года — идентичные по компоновке БА-20. Это были двухосные машины с экипажем из двух человек, весившие чуть более двух тонн, предназначенные для ведения разведки, связи и боевого охранения. Корпус сваривался из броневых листов толщиной 6— 4 мм. В задней части располагалось боевое отделение с вращающейся башней, в которой монтировался 7,62-м пулемет. По шоссе машина развивала скорость до 90 км/ч.

Самыми распространенными версиями среднего бронеавтомобиля стали пятитонный БА-6 на трехосном шасси и с 8-мм броней и пришедший ему на смену БА-10, имевший толщину брони 10— 15 мм. Машина развивала скорость 40— 50 км/ч, экипаж состоял из 4 человек. Главной изюминкой конструкции было мощное вооружение: на бронеавтомобили устанавливалась башня от танка Т-26 с 45-мм пушкой и спаренным с ней пулеметом; еще один пулемет размещался в лобовом листе корпуса справа от водителя. Пушечные БА должны были поддерживать наступающую пехоту, уничтожать огневые точки и бронетанковую технику противника, осуществлять охрану своих коммуникаций — то есть их планировалось использовать наравне с легкими танками, которым они не уступали по вооружению и защите и в то же время были гораздо дешевле. Эти БА состояли на вооружении мотоброневых бригад, механизированных полков кавалерийских дивизий, использовались в танковых и механизированных дивизиях.

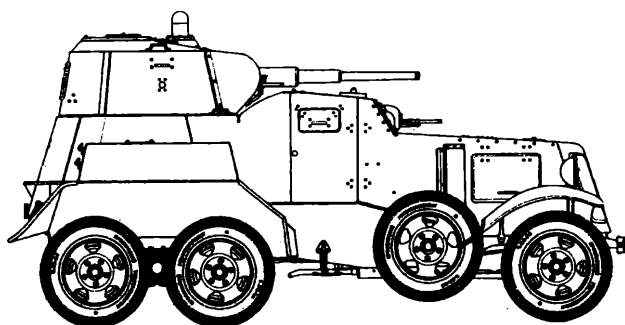
До начала войны РККА получила более 6000 легких и средних бронемашин, причем пушечные среди них преобладали.

Немцы тоже строили бронев автомобили, причем немецкие были лучше. Хотя бы потому, что их делали фирмы «Хорьх» и «Бюссинг», а не Горьковский автозавод.

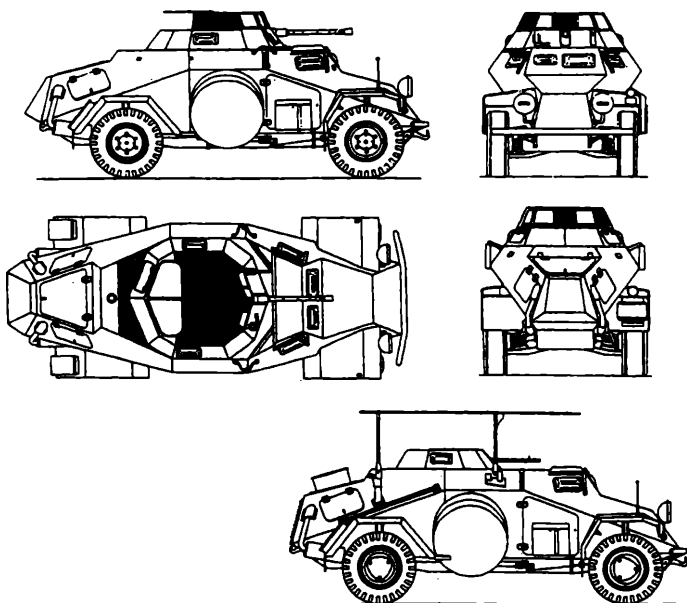
Все советские бронев автомобили создавались на шасси поставленных в 1929 году американцами вполне мирных машин «Форд-А», «Форд-АА» и «Форд-ААА». Освоенные отечественной промышленностью, они превратились в «ГАЗ», но от этого не стали лучше и современнее. Все они оснащались фордовским же двигателем ГАЗ-А мощностью в 40 л.с. и его форсированной версией ГАЗ М-1 — 50 л.с. Фактически наши БА — это одетые в противопульную броню коммерческие легковушки и грузовики с задним



Советский бронев автомобиль БА-6



Советский бронев автомобиль БА-10



Немецкие легкие бронеавтомобили Sd Kfz 221/223

приводом. Опыт боевых действий показал невозможность использования пушечных БА на переднем крае по причине их низкой проходимости. Существенным недостатком являлось слабое бронирование и отсутствие кормового поста управления. Неспроста Советская военная энциклопедия еще в 1932 году обращала внимание на необходимость создания «особого шасси» и невозможность «полностью базировать производство бронеавтомобилей на мирной автопромышленности». Единственным достоинством советских пушечных бронеавтомобилей было не имевшее аналогов вооружение.

Все бронеавтомобили Вермахта были машинами специальной постройки. С 1935 года на вооружение разведывательных батальонов стали поступать легкие двухосные модели 221, 222 и 223, весившие 4,8 тонны. Все четыре колеса у них были ведущими и управляемыми. Двигатель «Хорьх» мощностью 75 л.с. позволял развивать скорость 85 км/ч. Защита экипажа, состоявшего из трех человек, обес-

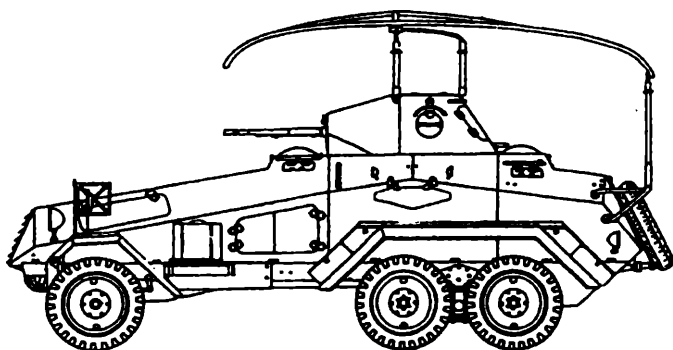
печивалась 8-мм броней. В граненой вращающейся башне устанавливался либо один пулемет, либо противотанковое ружье, либо 20-мм автоматическая пушка.

Тяжелая трехосная «специальная машина» 231/232 предназначалась для ведения разведки и поддержки действий моторизованной пехоты. Она оборудовалась двумя постами управления, двигателем «Бюссинг» мощностью в 150 «лошадей» (самый мощный автомобильный двигатель, производимый в СССР, имел 73 л.с.), 20-мм пушкой и пулеметом.

Кроме того, немецкие фирмы производили весившие 8,4 тонны четырехосные бронев автомобили. Все восемь колес были выполнены ведущими и управляемыми, что обеспечивало высокую проходимость, а две рулевые колонки позволяли двигаться в шестисторостном режиме (до 80 км/ч) как вперед, так и назад. Вооружение состояло из 20-мм пушки и одного пулемета, экипаж — 4 человека.

До середины 1941 года в Германии было построено примерно 1700 бронемашин разных типов, тяжелые составляли примерно четверть от общего количества.

В 1937 году обобщались первые итоги гражданской войны в Испании, где сошлась в открытом бою советская, итальянская и германская бронетехника. Гитлер послал на помощь поднявшему антикоммунистический мятеж генералу Франциско Франко добровольческий легион «Кондор», в составе которого действовал 88-й танковый баталь-



Немецкий тяжелый бронев автомобиль Sd Kfz 232

он, оснащенный 41 машиной Pz I. Чуть позднее на Пиренейском театре прошел обкатку и «Панцер II». Италияцы направили фалангистам свои танкетки «Ансальдо».

«Фашистские машины» во всех отношениях оказались слабее Т-26 и БТ-5, поставленных Испанской республике товарищем Сталиным в количестве 347 штук. «Легкие немецкие танки, — докладывал «генерал Пабло», он же главный советник по танковым делам комкор Д.Г. Павлов, — в борьбе с республиканскими пушечными танками не входили ни в какое сравнение и расстреливались беспощадно». Еще бы, наша «сорокапятка» уверенно проламывала 15-мм немецкую броню с прицельной дистанции 1200 метров; не спасало ситуацию усиление лобовой части Pz II путем наложения дополнительных 15-мм и 20-мм броневых листов. В то время как снаряд немецкой 20-мм пушки KwK-30 сохранял необходимую бронепробиваемость на дальности 300— 500 метров. Итальянские машины Дж. Фуллер вообще называл «эффективно движущимися гробами». К тому же для поражения живой силы противника к советской 45-мм пушке был разработан осколочно-фугасный снаряд, а из германской пукалки (по немецкой классификации она считалась пулеметом) убить человека можно было только путем прямого попадания. Дошло до того, что франкисты объявили денежную премию за каждый захваченный советский танк и через год боевых действий укомплектовали четыре танковые роты трофейными Т-26, БТ-5 и броневыми автомобилями БА-6.

Отечественных танкистов и танкостроителей застал врасплох другой сюрприз — массовое применение на поле боя подвижной, малозаметной и скорострельной противотанковой артиллерии — 37-мм «Рейнметаллов» и «Бофорсов», 20-мм «Солотурнов» и противотанковых ружей. Тогда же немцы впервые использовали против советских танков легендарные 88-мм зенитки.

В материалах совещания НКТА АБТУ, состоявшегося в январе 1937 года, указывалось:

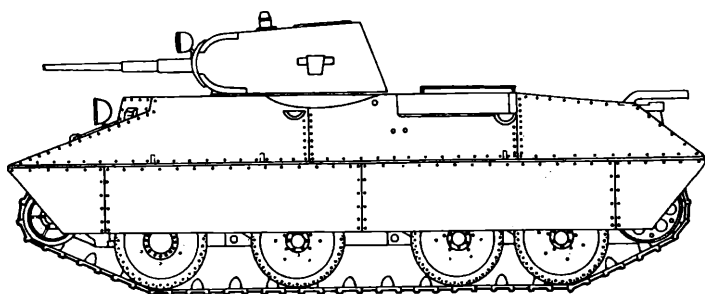
«Значительное увеличение противотанковых скорострельных орудий калибра 17— 44 мм может привести к тому, что удар механизированной бригады может быть отражен с большими потерями для последней... Необходимо

проведение спешных работ по созданию танков прорыва тяжелого бронирования, а также артиллерийских танков, вооруженных орудиями большой мощности для борьбы с огневыми точками и скоплениями боевой силы».

Налицо было отставание от западных держав, строивших машины нового поколения. Ни один из перспективных танков не мог считаться современным, так как не обеспечивал защиту от малокалиберных снарядов, хотя и в Ленинграде, и в Харькове эту проблему пытались решать.

Первый советский танк с противоснарядной броней, или «малый танк тяжелого бронирования» Т-46-5 (объект 111), развивая линию «двадцатых», создали на заводе № 185 под руководством С.А. Гинзбурга и М.П. Зигеля. Получилась 32-тонная машина, вооруженная 45-мм пушкой и двумя пулеметами, развивавшая скорость всего 30 км/ч, зато имевшая лобовую и бортовую броню толщиной 60 мм. Был изготовлен опытный образец, но танк в серию не пошел, в первую очередь потому, что вооружение было сочтено недостаточно мощным, а почти все его разработчики и заказчики оказались «врагами народа».

В Харькове, на заводе № 48, конструкторское бюро Н.Ф. Цыганова, кроме модели БТ-ИС, разработало танк с улучшенной броневой защитой БТ-СВ-2 «Черепаха». Его основным принципиальным отличием стала конструкция бронекорпуса, листы которого располагались под большими углами наклона. Корпус совершенно не имел высту-



Танк БТ-СВ-2 «Черепаха»

пающих частей и вертикальных поверхностей. В целом схема бронирования была срисована с французского FCM-36. Ходовая часть прикрывалась наклонным фальш-бортом, затруднявшим экипажу ремонт гусениц. Опытный образец изготовили с использованием обычных стальных листов толщиной 15 мм, предполагая в перспективе заменить их 25-мм или даже 40-мм броней. В ходе испытаний, проведенных в конце 1937 года, примененный принцип бронирования был признан вполне приемлемым. Вместе с тем отмечалось, что при наличии реальной брони масса танка возрастет до 25 тонн, чего ходовая часть колесно-гусеничного БТ «не потянет». Работы над «Черепашой» свернули в начале 1938 года в связи с арестом Н.Ф. Цыганова, он оказался «фашист», как и другие члены его КБ.

Конструкторское бюро Харьковского завода № 183 после А.О. Фирсова возглавил М.И. Кошкин, ранее работавший в Ленинграде над тяжелыми танками. Конструкторский талант у Кошкина прорезался довольно внезапно и несколько поздневат. Общее образование Михаила Ильича состояло из двух классов церковно-приходской школы, «если не считать самообразования». В возрасте одиннадцати лет он пошел работать на фабрику. В 1917 году был призван в армию, но за веру, царя и Отечество повоевать не успел. Гражданскую войну прошел комиссаром, в 1921—1924 годах учился в Коммунистическом университете имени Я.М. Свердлова, по окончании которого находился на советской и партийной работе в Вятке: был директором кондитерской фабрики, секретарем райкома. В 1929 году партия направила его на учебу в Ленинградский политехнический институт, который Кошкин окончил в 1934 году в возрасте 36 лет. Лишь после этого он занялся конструированием танков на заводе имени Кирова, в короткий срок достигнув должности заместителя начальника КБ. Под руководством Гинзбурга и Зигеля «молодой специалист» Кошкин участвовал в разработке танка Т-46-5, причем если двух первых фигурантов по итогам работы арестовали и посадили, то Михаил Ильич получил орден «за досрочное выполнение задания по модернизации одной из боевых машин». В Харькове нового начальника танкового КБ встретили настроенно.

В августе 1937 года ХПЗ получил техническое задание на проектирование танка БТ-20 массой до 15 тонн, с наклонным бронированием толщиной 20— 25 мм, 45-мм либо 76-мм пушкой, тремя пулеметами, огнеметом «для самозащиты», дизельным двигателем и ходовой частью по типу БТ-ИС (не знаю, чем уж там стукнуло товарищей военных, но и от бюро Астрова они потребовали новый плавающий колесно-гусеничный танк Т-39 с 200-сильным дизелем и огнеметом «для защиты сзади»). Танк должен был пойти в серию 1 мая 1939 года.

Для решения этой задачи, «ввиду чрезвычайной серьезности данной работы и крайне сжатых сроков», в октябре 1937 года на заводе было создано отдельное КБ (подчиненное непосредственно главному инженеру завода, минуя Кошкина). В него вошли местные конструкторы А.А. Морозов, Н.А. Кучеренко, А.А. Молоштанов, М.И. Таршинов, В.М. Дорошенко, М.М. Лурье, П.П. Васильев, Я.И. Баран, а также большая группа выпускников Военной академии механизации и моторизации. Начальником ОКБ стал военный инженер 3 ранга А.Я. Дик. Эскизный проект БТ-20 был утвержден 25 марта 1938 года, с двухмесячным отставанием от сроков, указанных правительством. Виновных вычислили молниеносно: А.Я. Дика и его «сообщников» арестовали, ОКБ расформировали. Дальнейшую работу возглавил М.И. Кошкин. Тогда же К.Е. Ворошилов предложил создать чисто гусеничный вариант танка — это по поводу мифа о том, что Т-34 якобы был «инициативным» проектом гениального Кошкина. К мнению маршала присоединились другие военные, в частности, новый начальник АБТУ комкор Д.Г. Павлов, посоветовавший усилить бронирование лобовой части до 30 мм и предусмотреть установку 76-мм пушки.

В августе 1938 года проект БТ-20/А-20 рассматривался на заседании Главного Военного совета. Вскоре после этого было утверждено решение об изготовлении машины в двух вариантах. К январю КБ-24 выполнило рабочие чертежи танка А-20 и начало проектирование гусеничной машины А-32. В феврале 1939-го на заседании Комитета Обороны Сталин дал окончательное «добро» строить оба танка и испытывать их параллельно.

Ленинградцы должны были представить новый тяжелый танк. Один проект разрабатывался КБ завода опытного машиностроения №185 под руководством М.В. Барыкова, выпущенного из зиндана С.А. Гинзбурга и Э.Ш. Палей; другой — СКБ-2 Кировского завода под руководством Ж.Я. Котина, ведущим конструктором был Н.В. Цейц (его скоро посадят и заменят А.Е. Ермолаевым). В августе 1938 года ЦК ВКП(б) поставил Комитету Обороны конкретную задачу: создать образцы танков с противоснарядным бронированием к июню 1939 года. На заводе № 37 Н.А. Астров трудился над новым плавающим танком (Николая Александровича тоже сначала отстранили от работ, повторно арестовали, но затем отпустили и водворили на прежнее место).

Хотя все конструкторские бюро работали в режиме бешеной гонки, новое поколение советских боевых машин пошло в серию только в 1940 году. До этого времени в возрастающем количестве выпускали обкатанные старые конструкции, стараясь выжать из них максимум возможного.

Еще весной 1938 года испытатели пришли к выводу: «Т-26 является танком устарелой конструкции. Необходимо срочно разработать достойную замену этой машине». Но достойной замены не было. Начиная с 1938 года, на Т-26 начали устанавливать стабилизатор линии прицеливания пушки в вертикальной плоскости. В качестве средства радиосвязи использовали радиостанцию 71-ТК-1 со штыревой антенной вместо поручневой. С февраля 1939 года танк получил подбашенную коробку с наклонными бронелистами, задний башенный пулемет убрали, боекомплект пушки довели до 165 снарядов, подвеску усилили за счет введения пятилистовых рессор вместо трехлистовых, упразднили фары боевого света. С 1940 года подбашенную коробку стали выполнять из 20-мм гомогенной стали вместо цементированной. Наконец, в ходе советско-финской войны около сотни танков оснастили бронезэкранами, доведя толщину лобовой брони до 60 мм. За перегрузку пришлось заплатить снижением маневренности, проходимости и общей надежности конструкции. С 1938 по 1941 год построили еще

4156 машин, каждую десятую — в огнеметном варианте. Танк Т-26 стал самым массовым предвоенным танком Красной Армии, всего промышленностью было выпущено 11 218 единиц.

Харьковский завод в конце 1939 года приступил к выпуску заключительной версии «быстроходного истребителя». Основное и кардинальное отличие БТ-7М заключалось в установке на нем долгожданного танкового дизеля марки В-2, что позволило сократить возимый запас топлива и отказаться от дополнительных баков, почти вдвое при этом увеличив запас хода. Строили их всего полгода, но успели выпустить более 700 машин. БТ-7М стал последним колесно-гусеничным танком в советской истории, да и являлся таковым лишь конструктивно. В реальности он не мог передвигаться на колесах, так как резиновые бандажные опорных катков не выдерживали значительно выросших нагрузок и разлетались в клочья.

Всего «паровозостроители» произвели 8060 танков линии БТ, в том числе (если даже признать «двойку» и «пятерку» ограниченно годными к боевым действиям) 5587 танков типа БТ-7, БТ-7А и БТ-7М — выдающихся машин своего времени.

На Т-28 с 1938 года начали устанавливать 76-мм пушку Л-10 конструкции И.А. Маханова с длиной ствола в 26 калибров и начальной скоростью снаряда 555 м/с, обладавшую значительно большей мощностью, чем КТ-28 (с дистанции 1000 метров Л-10 по нормали пробивала 50 мм брони); появился пулемет в кормовой нише и зенитная турель. Нахлебавшись финского опыта, танки стали оборудовать броневыми экранами. Толщина лобовой брони корпуса и башни была увеличена до 50—80 мм, бортовой — до 40 мм, масса выросла до 32 тонн. Наконец, под занавес была выпущена партия с конической главной башней. До 1940 года произвели 523 танка Т-28.

Последние шесть машин Т-35, выпущенные в 1939 году, также получили конические башни и усиленное бронирование, в результате чего вес машины достиг 55 тонн. За пять лет «со стапелей» сошел 61 пятибашенный монстр.

В том же году построили последнюю серию из 158 «плавунцов» Т-38.

В Третьем рейхе танковые теоретики «блицкрига» получили, наконец, от промышленности весь спектр задуманных ими полноценных боевых машин — от Pz. III до Pz. IV.

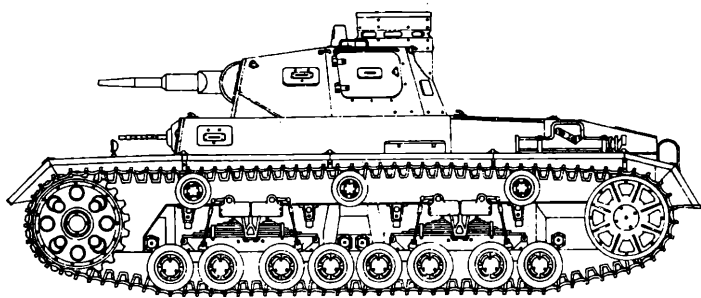
В октябре 1938 года, после выпуска небольших опытных партий, пошел в массовую серию танк прорыва Pz. Kpfw. III Ausf. E, F, созданный фирмой «Даймлер-Бенц». Он имел боевую массу 19,5 тонны. Ходовая часть состояла из закрепленных на торсионах шести сдвоенных обрезиненных опорных катков, первая и последняя пара катков дополнительно имели гидравлические амортизаторы. Запас хода по шоссе — 165 км. Вооружение включало 37-мм полуавтоматическую пушку и три пулемета MG 34.

В 1939 году началось крупносерийное производство танка поддержки Pz. Kpfw. IV Ausf. B, имевшего практически аналогичную компоновку и конструкцию и массу до 19 тонн. В башне устанавливалось 75-мм орудие длиной 24 калибра и спаренный с ним пулемет. Еще один пулемет в шаровой установке находился в лобовом листе корпуса справа. Запас хода — 200 км.

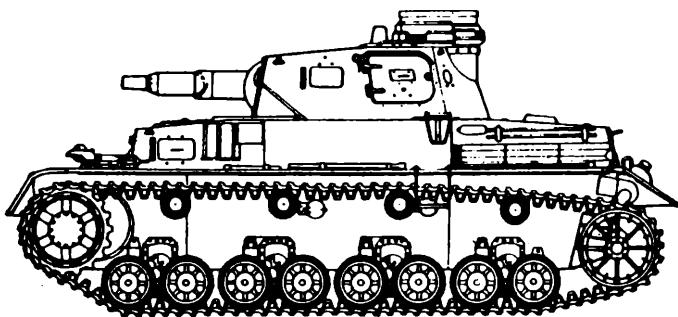
Обе машины имели сварные корпуса, один и тот же 12-цилиндровый карбюраторный двигатель «Майбах» HL120TR жидкостного охлаждения мощностью 300 л.с., развивали скорость 40 км/ч, несли 30-мм хромоникелевую гетерогенную броню, экипаж из пяти человек, наблюдательную башенку для освобожденного от лишних забот командира. На танках нашли применение многие новшества: торсионная подвеска опорных катков, управление с помощью сервоприводов и планетарных механизмов поворота. Особенно хороши были трансмиссия с шестискоростной коробкой передач, средства связи и наблюдения. Машины получились надежные, легко управляемые и комфортные для экипажа. Все дело в принципиальном требовании заказчика: «Танки должны обеспечивать хорошее наблюдение и быть удобными в управлении».

Все немецкие танки были оборудованы УКВ-станцией FuG 5, предназначенными для общения внутри подразделения, а командирские — комплектом радиооборудования, позволявшим обеспечивать связь между батальонами, со штабом дивизии, взаимодействовать с авиацией.

После оккупации Чехии немцам приглянулась удачная



Немецкий танк Pz. Kpfw. III Ausf. B



Немецкий танк Pz. Kpfw. IV Ausf. C

машина LT-38 конструкции А. Сурина, весившая чуть меньше 10 тонн и развивавшая скорость 42 км/ч. На ней устанавливались 6-цилиндровый карбюраторный мотор мощностью 125 л.с., планетарная коробка передач и двухступенчатый планетарный механизм поворота. Опорные катки большого диаметра были заблокированы по два на листовых горизонтальных рессорах с механическими амортизаторами. Корпус был полностью клепаный, бронирование варьировалось от 10 до 25 мм. Вооружение состояло из 37-мм пушки и двух пулеметов. На части машин лобовая броня была доведена до 50 мм. На башне имелась командирская башенка с триплексами. Благодаря хорошо продуманной компоновке внутри танка свободно размещались четыре человека. В танковые части Вермахта чеш-

ские машины под обозначением **Pz. Kpfw. 38(t)** начали поступать в 1939 году. Столь же охотно немцы поставили под ружье «приватизированные» LT-35.

1 сентября 1939 года Гитлер напал на Польшу и тем самым ввязался во Вторую мировую войну, имея 3195 танков, в том числе 1663 Pz. I и 1223 Pz. II. «Тяжелых» Pz. IV было всего 211 штук, «средних» Pz. III, после года серийного производства, — 98. Фактически Вермахт разгромил польскую армию на учебных машинах.

Сообщник фюрера по разделу Речи Посполитой, товарищ Сталин, на защиту от неожиданностей и случайностей «жизни и имущества братских белорусских и украинских народов», которые он тут же начнет отстреливать и раскулачивать, двинул свыше 6000 танков — менее трети от того, что имелось у Кремля.

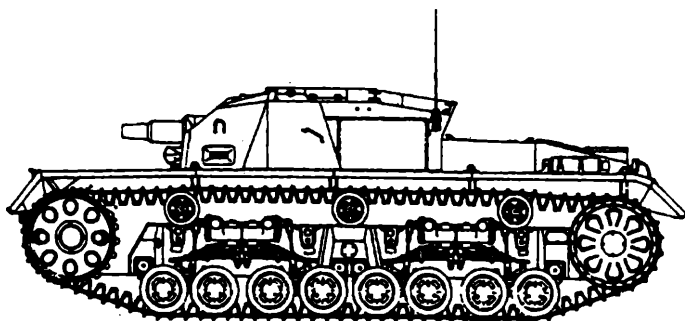
После Французской кампании Гитлер потребовал перевооружить «тройку» длинноствольной 50-мм пушкой L/60. Однако управление вооружений, с целью ускорения процесса, выбрало пушку с длиной ствола 42 калибра и соответственно более низкой начальной скоростью снаряда. Она ставилась в танках **Pz. Kpfs. III Ausf. E, F, G**. На появившейся в 1940 году модификации **H** за счет экранов увеличили толщину брони лобовых и кормовых деталей корпуса до 60 мм. Боевая масса возросла до 21,8 тонны. Танк Pz. IV также получил дополнительную броневую защиту: толщину листов лобовой части корпуса довели до 50, на бортах — до 30, на башне — до 50 мм. Боевая масса модификаций **E** и **F**, выпускавшихся в 1940—1941 годах, выросла до 22 тонн.

На перспективу в конструкторских бюро фирм «Хеншель» и «Порше» отрабатывался проект **VK** — будущий «Тигр».

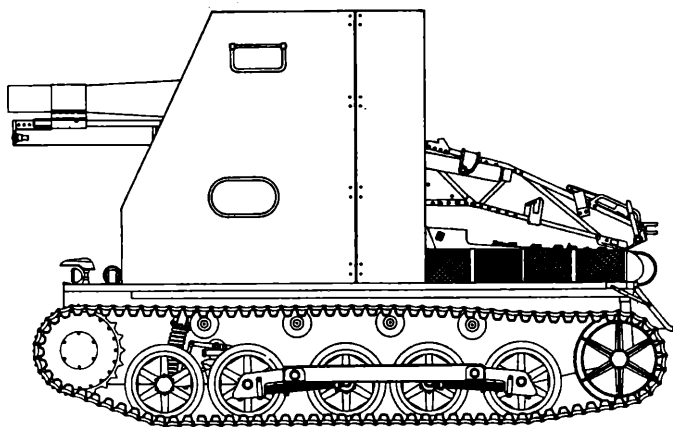
В начале 1940 года на вооружение Вермахта стали поступать самоходные установки, созданные на базе ходовой части танка **Pz. Kpfw. III**. Суть идеи, выдвинутой, как утверждают, генералом Манштейном, была проста: придать наступающей пехоте мобильную бронированную артиллерию, не уступающую танкам в проходимости, действующую непосредственно в боевых порядках, которая с ближней дистанции будет подавлять огневые точки противника. Отсутствие вращающейся башни в таких машинах позволяло упростить и значительно удешевить конструк-

цию, а также устанавливать в боевой рубке более мощные пушки. Штурмовое орудие Stu.G III имело боевую массу 20,2 тонны, толщину лобовой брони 50 мм, бортовой — 30 мм. Вооружение состояло из 75-мм короткоствольной пушки. Все четыре члена экипажа размещались в рубке. «Артштурм» состоял на вооружении батальонов штурмовых орудий моторизованных дивизий и рот штурмовых орудий пехотных дивизий.

С весны 1940 года танковым дивизиям придавались отдельные роты 150-мм самоходных гаубиц, а моторизован-



Немецкое штурмовое орудие StuG III



15-см гаубица на базе танка Pz. Kpfw. I

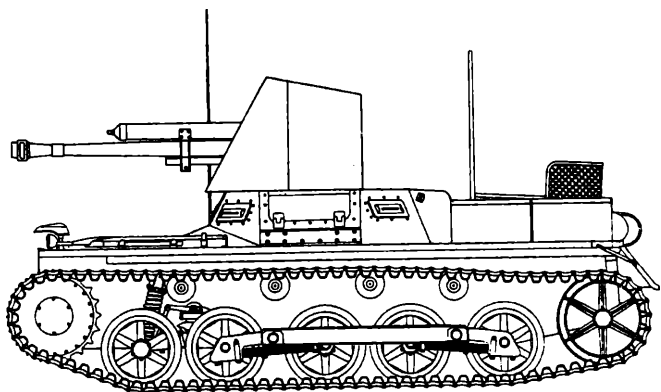
ным корпусам — батальоны 47-мм противотанковых САУ (и те и другие были созданы на базе «единички») — всего построили 240 машин. Для прикрытия подвижных соединений от атак с воздуха во время марша им придавались зенитные самоходные установки, вооруженные 20-мм автоматическими пушками.

Вообще, немцы на базе каждого шасси создавали целый спектр весьма «полезных в хозяйстве» специализированных машин. Кроме многообразных образцов самоходной артиллерии — это транспортеры боеприпасов, мостоукладчики, ремонтно-эвакуационные и саперные машины.

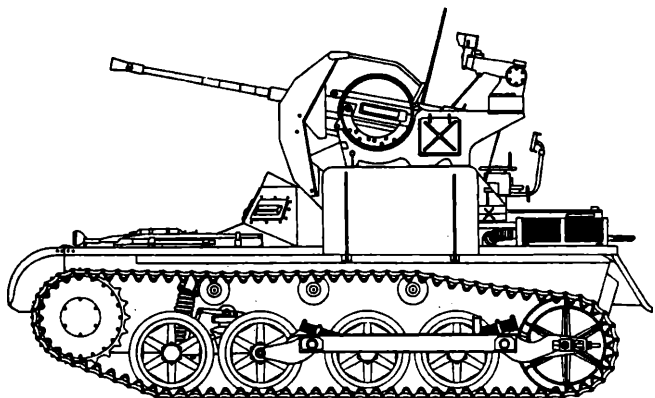
В Советской стране между тем из гусеничной бронетехники массово клепали исключительно танки. Тысячами. Нет, попытки сконструировать что-то еще предпринимались непрерывно. Но в результате все равно получались танки.

Еще в 20-е годы было проработано несколько вариантов придания подвижности артиллерийским системам — от батальонной самоходной гаубицы «на поводке» конструкции Н.В. Каратаева, передвигавшейся со скоростью пешехода, до использования автомобильных и тракторных шасси. На заводе «Красный арсенал» даже было создано специальное «самоходное КБ», впрочем, так ничего пригодного для боевого применения и не создавшее. С развитием отечественного танкостроения работы в области самоходной артиллерии приобрели истинно советский размах.

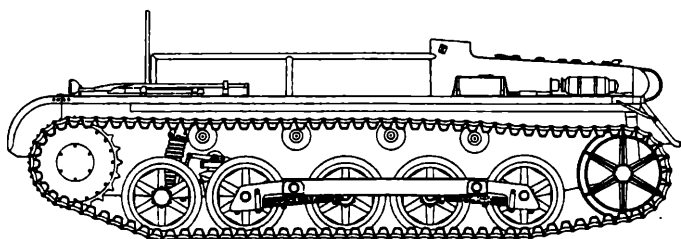
Едва был принят на вооружение первый серийный танк МС-1, как на его базе начали проектировать 76-мм пушечную установку, самоход со спаренной 37-мм зениткой и ЗСУ, вооруженную счетверенной пулеметной установкой. Но МС-1 устарел почти мгновенно, поэтому конструкторов переориентировали на использование шасси ударного танка Т-19. Однако и его на вооружение не приняли, запустив в массовое производство англо-американские образцы. В октябре 1930 года Реввоенсовет принял «Постановление об опытной системе бронетанкового вооружения в части самоходных артиллерийских самоходок», согласно которой для мотомеханизированных соединений требовалось разработать около двадцати типов самоходок,



4,7-см противотанковая СУ на базе танка PZ. Kpfw. I



20-мм зенитная СУ на базе танка PZ. Kpfw. I



Машина технической помощи на базе танка PZ. Kpfw. I

в том числе 122-мм гаубицу на шасси среднего танка, 76-мм пушку сопровождения, 45-мм противотанковую установку и 37-мм зенитную установку — на базе Т-26 и 76-мм динамореактивную пушку на базе Т-27. Поскольку воевать предстояло со всем миром, то, по мысли М.Н. Тухачевского, вслед за 40 тысячами танков во втором и третьем эшелонах на врага должна была двинуться вся продукция тракторостроительных заводов — «суррогативные» танки Дыренкова. Для их сопровождения и поддержки пехоты была заказана «самоходная установка вторых эшелонов» — 76-мм пушка на базе трактора. Кроме того, в 1931 году Спецмаштрест получил задание разработать средства механизации артиллерии большой и особой мощности.

«Скоротечность современного боя, — указывала Советская военная энциклопедия, — требует быстрого реагирования артиллерии на требования других родов войск, что должно отразиться на организации современной артиллерии в виде увеличения удельного веса артиллерии сопровождения, особенно самоходной, в усилении зенитной моторизованной артиллерии...»

Работы по созданию самоходных артиллерийских установок были сосредоточены в основном в ОКМО завода имени Ворошилова и на заводе «Большевик». Первой попыткой установить 76-мм орудие на Т-26, воплощенной в металл, явилась СУ-1 закрытого типа, разработанная в 1932-м под руководством П.Н. Сячинтова и Л.С. Троянова. Но при ударных планах по выпуску танков для САУ лишних шасси не нашлось.

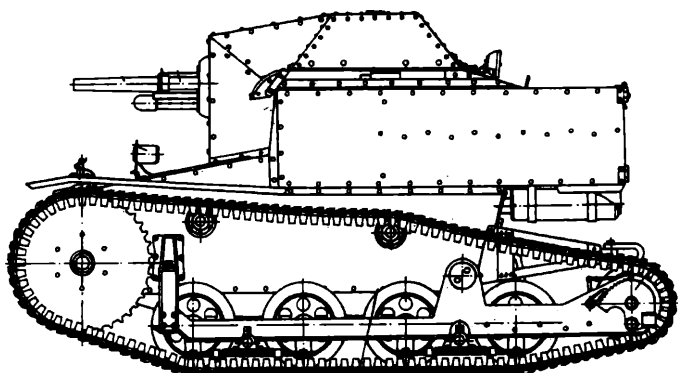
Почти одновременно завод «Большевик» совместно с военным складом № 60 (профильным занятием работников этого «склада» было строительство бронепоездов) представил два варианта самохода «второго эшелона» — трактор «Коммунар» (в немецком отечестве — «Ганомар»), вооруженный полевой трехдюймовкой обр. 1902 года (СУ-2) и 76-мм зениткой обр. 1915 года (СУ-5). Комиссия УММ признала их вполне боеспособными. Была начата постройка опытной серии в двенадцать единиц, но вскоре она была прекращена.

Неудачей окончилась четырехлетняя эпопея по превращению Т-27 в «малый артсамоход». Сначала на танкетку

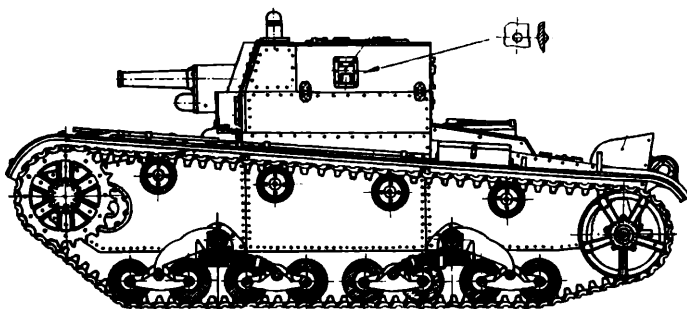
пытались установить 37-мм пушку Гочкиса, но тогда в ней не помещался боекомплект; для его транспортировки предназначался специальный прицеп. В 1933 году была создана СУ-3, вооруженная 76-мм динамореактивной пушкой, но войсковых испытаний одолеть не смогла. Еще через два года появилась артсистема КТ-27. Она состояла из двух переделанных танкеток: на первой размещались водитель и 76-мм полковая пушка, на второй — орудийная прислуга и боеприпасы. Военным такое решение не понравилось.

Одним из пунктов программы танкостроения на вторую пятилетку стояло принятие на вооружение самоходной артиллерийской установки «на агрегатах общевойскового танка». В 1934 году КБ завода № 185 разработало единый «малый триплекс» СУ-5, включавший универсальный лафет с откидными упорами, выполненный на базе Т-26, и устанавливаемые на нем взаимозаменяемые орудия: 76-мм дивизионную пушку (СУ-5-1), 122-мм гаубицу (СУ-5-2) и 152-мм мортиру (СУ-5-3). Ввиду ограничения возимого боезапаса, комплекс дополнялся бронированным патронно-возом на том же шасси. Полигонные испытания дали положительные результаты, но изготовлено было только 34 машины (с мортирой — одна). В 1935 году завод представил АТ-1 — «артиллерийский танк», вооруженный 76-мм пушкой ПС-3 и двумя пулеметами. Он предназначался для сопровождения танков дальней поддержки пехоты и танковых групп дальнего действия и по идеологии, и даже внешне, представлял собой аналог немецкого «Артштурма», правда, с противопульным бронированием. Машина имела боевую рубку с верхним поясом в виде откидных щитов, что улучшало обзор поля боя и условия работы экипажа. АТ-1 выпустили 10 штук и отказались от них в пользу танка БТ-7А.

В качестве средства ПВО механизированных и кавалерийских соединений проектировались самоходки под 76-мм зенитную пушку на удлиненном шасси Т-26 (СУ-6) и 45-мм зенитку на базе Т-28 (СУ-8). Дальше опытных экземпляров дело не пошло. Точно так же сложилась судьба проектов противотанковых СУ-37 и СУ-45 на базе разведывательных танков Т-37 и Т-38.



37-мм малый артсамоход на базе Т-27



Артиллерийский танк АТ-1

Наконец, летом 1934 года в рамках создания самоходной артиллерии РКГ по программе «Большой дуплекс» на основе узлов Т-28 и Т-35 был создан 48-тонный экспериментальный самоход, получивший индекс СУ-14. Корпус машины изготавливался из клепаной брони толщиной 10—20 мм, вооружение состояло из 203-мм гаубицы или 152-мм пушки, установленной на открытой платформе, и трех возимых в боевом отделении пулеметов. Двигатель М-17 позволял машине разгоняться до 27 км/ч. Экипаж — 7 человек. Переделка, доводка, испытания затянулись на два с половиной года. Планом на 1937 год предусматрива-

лось изготовление установочной партии из пяти машин СУ-14-2 с 152-мм орудием Бр-2 в бронированной рубке. За успехи и достижения П.Н. Сячинтова наградили орденом Ленина, через несколько месяцев за вредительство и шпионаж — арестовали и расстреляли. Все работы по подготовке серийного производства СУ-14 были прекращены. Два имевшихся образца сдали на склад.

На этом работы по созданию самоходной артиллерии в СССР прекратились. Единственным результатом за десять лет бурной деятельности на ниве моторизации артиллерии оказались накопленный опыт, небольшая партия машин СУ-5, сотня установленных на автомобильные шасси 76-мм полковушек СУ-1-12 да разработанный И. Магдасиевым гусеничный лафет для 203-мм гаубицы Б-4, позволявшей ей самостоятельно передвигаться со скоростью около 10 км/ч. Кстати, Магдасиева тоже пришлось расстрелять. Как и главного редактора и соредакторов Советской военной энциклопедии и весь ее вредительский редакционный совет, за исключением председателя — К.Е. Ворошилова.

Новая генерация военачальников решила, что самоходные артиллерийские установки не очень-то и нужны. В их понимании САУ представляла собой всего-навсего плохой танк.

Именно в 1937 году из цехов фирмы «Даймлер-Бенц» выкатился опытный образец самоходки «Артштurm», ставшей самой массовой бронированной машиной Вермахта, а после ее вооружения в 1942 году длинноствольным орудием — и основным противотанковым средством. Их выпустили более 10 500 единиц как в штурмовом, так и в противотанковом варианте.

Буквально через месяц после германского нападения советское руководство было вынуждено предпринимать лихорадочные действия в целях компенсировать огромные потери в танках и наладить выпуск простых, дешевых, обладающих хорошей проходимостью и пушечным вооружением бронированных машин. Так, Харьковскому и Сталинградскому заводам 20 июля 1941 года поручили срочно разработать и в течение августа — сентября изготовить 750 тракторов с 25-мм броней, вооруженных 45-мм пушкой. Еще одной импровизацией была установка вращающейся

части 57-мм противотанковой пушки на тягаче «Комсомолец». Когда немцы дошли до Москвы, вспомнили и о СУ-14. Обе машины использовались для стрельбы с закрытых позиций в составе «Отдельного тяжелого дивизиона особого назначения».

Лишь с февраля 1943 года на фронт стали поступать серийные самоходные установки СУ-76 (противотанковая пушка ЗИС-3 на базе легкого танка Т-60) и СУ-122 (с гаубицей М-30 на базе Т-34), из которых немедленно сформировали первые самоходно-артиллерийские полки — 1433-й и 1434-й. Самоходы были сыры, ненадежны, с множеством конструктивных недостатков (неудивительно — от постановления ГКО, предписывавшего начать их проектирование, до принятия на вооружение прошло 48 дней!), но уже после первых боев начальник артиллерии РККА докладывал Государственному Комитету Оборона: «...самоходные орудия нужны, так как ни один другой вид артиллерии не дал такого эффекта в сопровождении атак пехоты и танков и взаимодействия с ними в ближнем бою. Материальный ущерб, нанесенный противнику самоходными орудиями, и результаты боя окупают потери».

Но все это будет через шесть лет после разгрома в 1937 году конструкторского бюро завода № 185.

До «бронетранспортеров для пехоты» руки тоже не дошли. (К тому же идея принадлежала Тухачевскому, еще в марте 1931 года предложившему создать колесный БТР, или, как он его называл, «танк десанта пехоты», который должен был нести командира с 22 бойцами, прикрытыми броней «против крупнокалиберного пулемета».)

В апреле 1941 года советская военная делегация в последний раз посетила Третий рейх. Гитлер, уже подписавший план «Барбаросса», велел показать «товарищам» все, в том числе и танковые заводы. Арийскими «панцервагенами» русские совершенно не впечатлились. Недоверчиво покачивая головами, они ощупали продемонстрированную им технику и убедились в уверенности, что самые лучшие образцы немцы припрятали. Как вспоминает Гудериан, «...русские, осматривая наш танк типа Т-IV, не хотели верить, что это и есть наш самый тяжелый танк. Они неоднократно заявляли

о том, что мы скрываем от них наши новейшие конструкции, которые Гитлер обещал им показать».

«Ага! — сделали вывод самые догадливые. — Кажется, сами русские уже обладают более тяжелыми и совершенными типами танков, чем мы». Но Гитлер никаких выводов не сделал. Как и Сталин, он просто не верил в то, во что верить не хотел.

Немцы не только показали свою технику, но и продали ее образцы. Наши купцы охотно покупали все, что касалось авиации, артиллерии и флота, но из бронетехники приобрели только Pz. Kpfw. III Ausf. F. На полигоне ГАБТУ в Кубинке его подвергли всесторонним испытаниям, высоко оценили качество брони, трансмиссии, подвижность, прекрасную обзорность и комфортабельность, но с удовлетворением отметили, что по бронированию и вооружению «тройка» уступает новейшим советским машинам.

Это дало Сталину повод заявить на встрече с выпускниками военных академий 5 мая 1941 года: «С точки зрения военной в германской армии ничего особенного нет — и в танках, и в артиллерии, и в авиации».

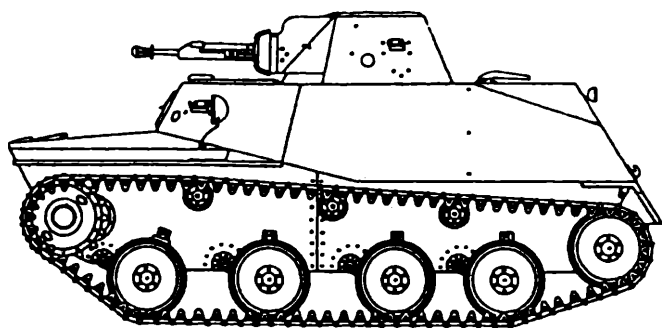
У самого Иосифа Виссарионовича кое-что особенное было. К этому времени танковая промышленность почти на 100% перешла к выпуску машин новейших типов — Т-40, Т-34 и КВ.

Для замены в войсках танков Т-37А и Т-38 коллектив Н.А. Астрова на заводе № 37 создал 5,5-тонную плавающую машину с противопульным бронированием, вооруженную спаренной установкой пулеметов ДШК и ДТ. Чуть позднее в башне устанавливали 20-мм авиационную пушку ШВАК. В ходовой части была использована индивидуальная торсионная подвеска опорных катков, снабженных резиновыми бандажами. Танк комплектовался двигателем ГАЗ-11 (он же «Додж-Д5») мощностью 70 л.с. На суше Т-40 развивал скорость 45 км/ч, на воде — 6 км/ч. Увеличенный внутренний объем позволял разместить на командирских танках радиостанцию 71-ТК-3. В ходе испытаний танк совершил 3000-километровый пробег по маршруту Москва — Минск — Киев — Москва с преодолением всех встречавшихся водных преград.

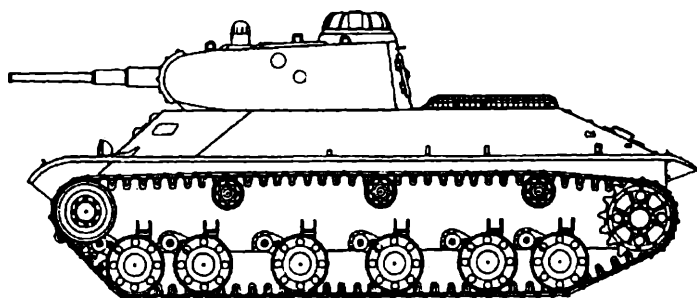
На заводе опытного машиностроения имени Кирова бригада конструкторов под руководством С.А. Гинзбурга спроектировала весьма перспективный легкий танк сопровождения, призванный заменить Т-26. Его ходовая часть состояла из шести опорных катков с торсионной подвеской, направляющего колеса, кормового ведущего колеса и трех поддерживающих катков. Корпус танка, получившего индекс Т-50, сваривался из цементированных броневых листов толщиной 25— 37 мм, имевших углы наклона 40— 57 градусов, надежно защищавших от огня 37-мм орудий. В башне устанавливалась 45-мм пушка 20К и два спаренных с ней пулемета. Шестицилиндровый дизель В-4 мощностью 300 л.с. позволял 14-тонной боевой машине двигаться с максимальной скоростью 52 км/ч. Экипаж состоял из четырех человек, причем трое находились в башне. Впервые после МС-1 на советском танке появилась командирская башенка. По огневой мощи и броневой защите Т-50 превосходил все легкие и большинство средних танков других стран. Его производство весной 1941 года поручили заводу № 174 имени Ворошилова.

Т-50 планировали сделать основным танком РККА. В боях он показал великолепные качества. В письме коллективу завода начальник АБТУ писал: «Ваш новый танк чрезвычайно нужен на фронте. Он безотказен, малозаметен, прекрасно забронирован, имеет прекрасную проходимость и подвижность. Командование Красной Армии просит вас приложить все силы для всемерного форсирования выпуска танков фронта». Однако во втором полугодии 1941 года выпустили всего 50 единиц: развернуть массовое производство машины в условиях военного времени так и не удалось в первую очередь из-за прекращения выпуска дизеля В-4.

К лету 1939 года в Ленинграде изготовили опытные образцы тяжелых машин, предназначенных для качественного усиления общевойсковых соединений при прорыве особо сильных и заблаговременно укрепленных оборонительных полос. Кировский завод представил танк СМК («Сергей Миронович Киров»), завод имени Кирова — Т-100. Хотя делали их разные коллективы, но — под один заказ. В результате по компоновке получились тан-



Легкий плавающий танк Т-40



Легкий танк Т-50

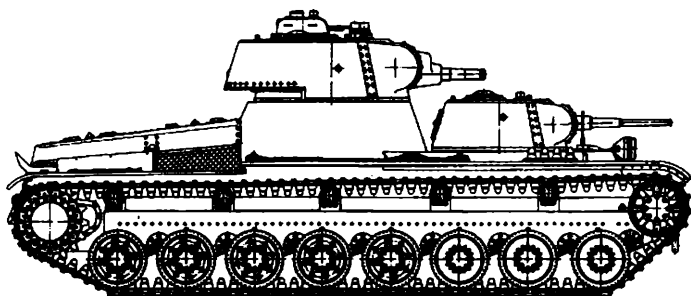
ки-близнецы. Первоначально они должны были иметь по три башни с пушечно-пулеметным вооружением, однако на одном из заседаний Комитета Обороны товарищ Сталин снял с макета СМК кормовую башню и предложил так и оставить. Потакая вкусам вождя, убрали «лишнюю» башню и на Т-100. Сэкономленный вес направили на утолщение брони.

Ходовая часть танка Т-100, весившего 58 тонн, состояла из восьми двускатных опорных катков, четырех поддерживающих катков, ведущих колес заднего расположения с зубчатыми венцами и литых направляющих колес с механизмами натяжения винтового типа. Машина имела индивидуальную балансирно-рессорную подвеску и листовые рессоры без амортизаторов. Корпус был собран из катаных

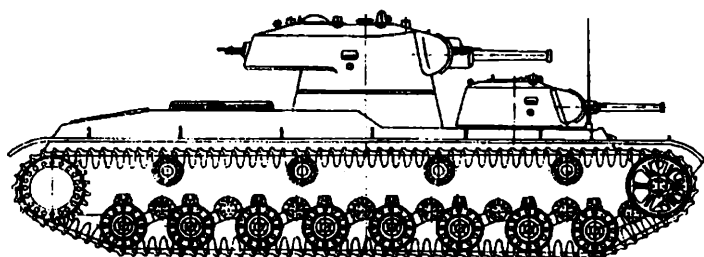
листов и литых деталей, соединенных сваркой, заклепками и болтами. Танк имел бронирование толщиной 50—60 мм, обеспечивавшее защиту от огня противотанковой артиллерии калибра до 47 мм на дальности стрельбы менее 500 метров. Две литые орудийные башни конической формы располагались одна за другой по продольной оси корпуса. В задней башне была установлена 76-мм пушка с пулеметом, в передней — 45-мм пушка и пулемет. Третий пулемет монтировался в шаровой установке в кормовой части верхней башни. Карбюраторный «глиссерный» двигатель ГАМ-34-ВТ (созданный для торпедных катеров и морских охотников) мощностью 850 л.с. позволял развивать скорость до 36 км/ч. Экипаж состоял из 8 человек.

Танк СМК весил 55 тонн, имел торсионную подвеску, тот же двигатель, аналогичные параметры, на один пулемет больше, при экипаже в 7 человек.

Параллельно с СМК группа Н.Л. Духова разработала проект тяжелого танка КВ — «Климент Ворошилов». Или, как осторожно шутили в конструкторском бюро, «Котин — Ворошилову». По сути дела, КВ представлял собой «укороченный» на два опорных катка СМК с одной башней и дизельным двигателем В-2К мощностью 600 л.с. По рекомендации АБТУ на танк собирались установить планетарную коробку передач типа «Шкода» (дело в том, что чехи привезли в Москву танк LT-35, который советское правительство якобы собиралось купить; днем заинтересованные стороны вели отчаянный торг, а ночью дипломники ВАММ им. Сталина дотошно копировали наиболее интересные узлы запертого в ангаре под «надежной охраной» чужеземца — подвеску, коробку передач, механизмы поворота, приборы наблюдения), но потом решили, что сойдет и обычная отечественная, безвозмездно позаимствованная в свое время у американцев. Он весил 47,5 тонны, толщина лобовой и бортовой брони составляла 75 мм (бронирование литой башни — 95 мм); экипаж — 5 человек. Вооружение состояло из четырех пулеметов и 76-мм пушки Л-11 с длиной ствола 30 калибров. Ее 6,5-кг бронебойный снаряд с начальной скоростью 612 м/с вертикальную броню толщиной 52 мм пробивал с дистанции 1000 метров, а 60-мм — с 500 метров. В то время как «шкуру»



Тяжелый танк Т-100



Тяжелый танк SMK

КВ и SMK не брало ни одно из существовавших противотанковых орудий, даже с пистолетной дистанции. Так, немецкая 37-мм пушка с 500 метров могла пробить 30 мм вертикальной брони, при изменении угла встречи — и того меньше, а французские и чехословацкие 47-миллиметровки с того же расстояния — 40 мм. Даже новейшее противотанковое орудие Рак. 38 калибра 50 мм, по свидетельству генерала Э. Рауса, имело шанс пробить броню КВ только «при самых благоприятных условиях с близкого расстояния... Пробоина получалась диаметром с карандаш».

Все новые машины в конце сентября продемонстрировали государственной комиссии, членами которой были Вознесенский, Жданов, Микоян, Павлов. Начальству особенно потрафили танки Кировского завода, один вид которых наглядно выражал мощь пролетарской державы. Однобашенный КВ на показе бодро сносил деревья, раз-

двигал надолбы, расстреливал мишени, показал вполне удовлетворительную маневренность. Первый экземпляр имел в башне два орудия — 76-мм и 45-мм.

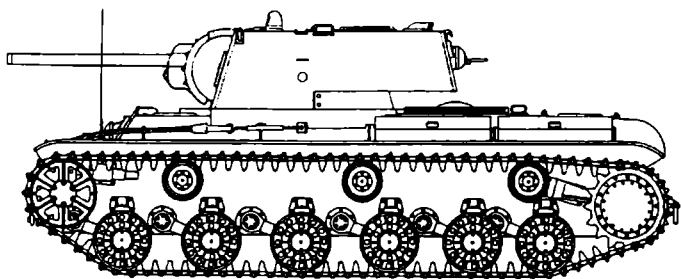
Вскоре очень кстати начался конфликт с «финской козьявкой», угрожавшей безопасности Ленинграда своими «дальнобойными орудиями». «Ленинград мы подвинуть не можем, — вздохнул Сталин. — Придется подвинуть границу». Поскольку правящая клика Финляндии по-хорошему отдала Карельский перешеек отказалась, а главное, отвергла предложенный Кремлем договор о дружбе и взаимопомощи, предусматривавший мирное введение в страну советских войск, 30 ноября красные полки, поддержанные 1569 танками и 251 бронемашинной, рванулись на помощь угнетенному финскому пролетариату. И захлебнулись собственной кровью, пытаясь преодолеть «заблаговременно укрепленную оборонительную полосу», насыщенную инженерными заграждениями, огневыми точками и противотанковыми «бофорсами», без труда прошивавшими застрявшие на надолбах легкие Т-26.

Как следствие, в состав 20-й танковой бригады С.В. Борзунова для «натурных испытаний» были переданы опытные машины Т-100, СМК и КВ (на нем 45-мм орудие заменили на пулемет) с заводскими добровольцами в составе экипажей. 17 декабря отдельная рота тяжелых танков под командованием капитана И.И. Колотушкина приняла участие в попытке прорыва Хоттиненского укрепрайона «линии Маннергейма». За боевым крещением наблюдали командующий Северо-Западным фронтом командарм 1 ранга С.К. Тимошенко, член Военного совета фронта А.А. Жданов, командующий 7-й армией А.М. Мерецков, начальник ГАБТУ комкор Д.Г. Павлов, директор Кировского завода И.М. Зальцман, главный конструктор Ж.Я. Котин и половина его КБ. Атака закончилась неудачно. Танки без особого толка почти два часа утюжили заснеженное поле перед финскими позициями, не видя целей, постреляли в белый свет, но зато стойко выдержали по дюжине попаданий 37-мм пушек противника. В Москву немедленно полетела восторженная реляция. Через день, 19 декабря 1939 года, вышло постановление Комитета Обороны о принятии на вооружение тяжелого танка КВ и быстроход-

ного дизеля В-2. Танк СМК также был рекомендован к производству, однако во время очередной атаки он подорвался на неприятельском фугасе и простоял в глубине финских позиций почти до конца «зимней войны». Принятие на вооружение Т-100 было признано нецелесообразным.

События на Карельском перешейке навели на мысль создать танк с гораздо более мощной пушкой, способный прямой наводкой разрушать доты. В сжатые сроки (для этого двадцать конструкторов артиллерийского КБ под руководством Н.В. Курина перевели на казарменное положение, что дало замечательный эффект: не выходя из помещения и работая по 16—18 часов в сутки, они управились за две недели) был построен уникальный 52-тонный танк «качественного артиллерийского усиления» КВ-2, вооруженный 152-мм гаубицей М-10 во вращающейся башне увеличенных размеров и тремя пулеметами. Гаубица, стреляя 52-кг бронебойным снарядом, с дистанции в полтора километра проламывала броневую плиту толщиной 72 мм под углом встреч 60 градусов. При этом танк сохранил неплохую проходимость и развивал скорость до 35 км/ч.

Серийное производство КВ-1 и КВ-2 началось в феврале 1940 года на Кировском заводе. За успешное выполнение правительственного задания Зальцман, Котин и Духов были награждены орденами Ленина. Согласно постановлению Совнаркома СССР и ЦК ВКП(б) от 19 июня к выпуску КВ подключался и Челябинский тракторный завод. Начиная с ноября на КВ-1 вместо Л-11 начали устанавливать пушку Ф-32 конструкции В.Г. Грабина. В условиях танка практическая скорострельность орудия составляла 2—3 выстрела в минуту. По баллистическим характеристикам грабинское орудие ничем не отличалось от махановского, конструктивно оба имели свои недостатки и достоинства, и оба были приняты на вооружение. Вот только И.А. Маханов оказался членом «военно-заговорщицкой организации» и по заданию этой организации делал «вредительские пушки». Конструктора-вредителя пришлось расстрелять, а Л-11 снять с производства. Еще раньше стали демонтировать с танков и отправлять на склады 76-мм пушки «врага народа» П.Н. Сячинтова.



Тяжелый танк KB-1

Всего в 1940 году было построено 243 единицы KB-1 и KB-2, а в первом полугодии 1941 года — 393. Таких мощных боевых машин не имела ни одна армия мира.

Вдохновленный успехом и поддержкой впавшего в гигантоманию руководства, Котин приступил к созданию танков-монстров KB-3 (объекты 220, 221, 222, 223 с различными вариантами вооружения) весом в 65 тонн и бронированием толщиной до 90 мм, KB-4 (объект 224) — 80 тонн и 130 мм, KB-5 (объект 225) — 100 тонн и 170 мм! На них предполагалось устанавливать дизель-мотор мощностью 1200 л.с. и пушку калибра 107 мм.

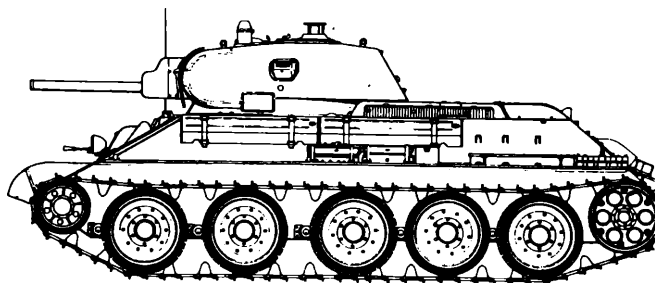
Путь «тридцатьчетверки» в войска оказался более тернистым.

Бюро Кошкина (военинженера А.Я. Дика успели расстрелять и забыть) представило прототипы А-20 и А-32 летом 1939 года. На испытаниях в Харькове и «смотринах» в Кубинке обе машины продемонстрировали примерно одинаковые ходовые качества и максимальную скорость 65 км/ч, в целом превосходя все состоявшие на вооружении отечественные танки. Однако у 19-тонного А-32 за счет отказа от колесного движителя было более мощное вооружение и более толстая броня (30 мм против 25 мм у А-20) при вдвое меньшей трудоемкости изготовления. К тому же А-32 имел значительный запас по увеличению массы, что оставляло возможность его дальнейшего совершенствования. Внешне от А-20 он отличался наличием пяти пар

опорных катков. 19 декабря Комитет Оборона предписал принять на вооружение РККА гусеничный танк Т-34, обязав конструкторов в кратчайшие сроки предоставить усовершенствованный образец с более сильным бронированием.

Первый прототип Т-34 был изготовлен заводом № 183 в январе 1940 года. Новый танк весил 26,3 тонны. Его корпус сваривался из броневых катаных плит. Верхний и нижний лобовые листы толщиной 45 мм располагались под углом 60 градусов; верхняя часть борта имела скос в 45 градусов. Броня кормы и бортов — 40—45 мм, крыши корпуса и башни — 20 мм. Люк механика-водителя находился в лобовом листе корпуса. Весьма совершенная форма корпуса была детищем М.И. Таршинова, принимавшего участие в проекте «Черепаша». Справа от люка водителя имела амбразура, прикрытая броневым колпаком, для установки курсового пулемета ДТ, огонь из которого вел стрелок-радист. Башня была сварная, овальной обтекаемой формы; лоб и борта имели наклон 30 градусов. В башне размещались заряжающий и командир, одновременно исполнявший обязанности стрелка-наводчика. Первоначально в танк ставили спаренную с пулеметом 76-мм пушку Л-11, а затем грабинскую Ф-34 с длиной ствола 40 калибров, прошивавшую 60-мм броню с дистанции 1000 метров.

Дизельный двигатель В-2 мощностью 400 л.с. и силовая передача размещались в кормовой части. Подвеска — индивидуальная, пружинная. В ходовую часть входило по



Средний танк Т-34 образца 1940 года

пять сдвоенных обрешиненных опорных катков с каждого борта. На командирских танках устанавливалась радиостанция 71-ТК-3. Несмотря на патриотические рассуждения об отечественном приоритете и революционности конструкции Т-34, он во многом повторял французский S-35 в улучшенном варианте.

В феврале 1940 года две новенькие «тридцатьчетверки» готовились к высочайшему показу новой боевой техники, который должен был состояться в Москве в середине марта. Однако обладавший недюжинной пробивной силой Кошкин не имел таких могущественных покровителей, какие, к примеру, были у Жореса Котина. В это время маршал К.Е. Ворошилов в качестве основной машины для Красной Армии лоббировал танк имени себя, а его заместитель по вооружению маршал Г.И. Кулик проталкивал танк сопровождения Т-50, который по многим параметрам не уступал Т-34, был почти вдвое легче и втрое дешевле. Параллельно харьковчан обязывали продолжать работы по колесно-гусеничному А-20. В начале марта Григорий Иванович позвонил в Харьков и запретил отгружать опытные экземпляры Т-34 в Москву, мотивируя свое решение тем, что они не прошли заводские испытания в полном объеме, в частности не набрали необходимые 2000 км пробега. Формально Кулик был прав, если забыть, что КВ был запущен в серию, «пробежав» около 600 км.

Директор Харьковского завода Ю.Е. Максарев принял смелое решение: дабы набрать недостающие километры, под водительством М.И. Кошкина направить танки в столицу своим ходом. Во время двенадцатидневного путешествия в тяжелых зимних условиях Т-34 показал высокие результаты: удельная мощность двигателя — 18 л.с. на тонну веса, максимальная скорость — 55 км/ч, удельное давление на грунт, благодаря применению широких гусениц, — 0,64 кг/кв. см (то есть даже меньше, чем у 9-тонного германца Pz. Kpfw. II), запас хода — 300 км. 17 марта в Кремле «тридцатьчетверки» продемонстрировали советскому руководству. После чего они были испытаны на полигоне в Кубинке и двинулись в обратный путь по маршруту Минск — Киев — Харьков. Членам Политбюро танк

понравился, и 31 марта было принято решение о поставке Т-34 в серийное производство.

Серийный выпуск следовало развернуть на Харьковском паровозостроительном заводе, а с октября — на Сталинградском тракторном. План на 1940 год предусматривал строительство 500 танков в Харькове и 100 в Сталинграде. Однако гладко было на бумаге. К июлю на ХПЗ изготовили всего четыре серийных танка, на СТЗ — ни одного. В октябре из-за непоставки заводу № 183 орудий из 55 изготовленных танков заказчику был сдан один, в Сталинграде — ни одного. Судьба Т-34 по-прежнему висела в воздухе. Неоднократно поднимался вопрос о его полной переделке или замене другой боевой машиной. К тому же 26 сентября от воспаления легких скончался М.И. Кошкин — сказались мартовские приключения с купанием в ледяной воде. Место Кошкина занял А.А. Морозов.

В ноябре— декабре серийные машины по указанию Г.И. Кулика подверглись интенсивным испытаниям стрельбой и пробегом по маршруту Харьков — Кубинка — Смоленск — Гомель — Киев — Харьков. Испытания проводили офицеры НИБТПолигона, представившие по итогам сугубо отрицательный отчет. Коллектив комиссии выявил столько конструктивных недостатков и замечаний, во многом вполне справедливых и обоснованных, что появились сомнения в боеспособности испытываемых машин вообще. Маршал отчет утвердил, прекратив производство и приемку Т-34.

Руководство завода не согласилось с мнением заказчика и обжаловало это решение в главке, предложив продолжать производство нового танка с сокращенным до 1000 км гарантийным пробегом. Харьковчан поддержали маршал К.Е. Ворошилов и министр среднего машиностроения В.А. Малышев. Дело закончилось тем, что в 1940 году удалось выпустить только 115 «тридцатьчетверок» вместо запланированных 600. К весне выпуск машин, ставших технологичнее, дешевле и надежнее, получивших литую башню, постепенно налажился.

Одновременно конструкторам поручили разработку новой машины — Т-34М с 75-мм броней, более компакт-

ной, эффективной и менее уязвимой торсионной подвеской, планетарной КПП, с дизелем В-5 мощностью 600 л.с., башней увеличенного размера, с командирской башенкой и экипажем из пяти человек. Максарев и Морозов боролись за то, чтобы присвоить танку имя «Иосиф Сталин», но им не разрешили. Документация на новую машину была подготовлена к марту 1941 года, и началось изготовление двух «усовершенствованных» эталонных образцов; в мае были готовы корпуса, башни, отработаны элементы ходовой части. Утвержденный правительством план предусматривал выпуск в 1941 году 2800 «тридцатьчетверок», в том числе 500 машин Т-34М. Однако ни дизель В-5, ни планетарная коробка передач так и не появились. С началом войны работы над новым танком прекратили, все силы бросив на массовый выпуск базовой модели.

До 22 июня 1941 года успели построить то ли 1225, то ли 1400 «тридцатьчетверок» (Министерство обороны России до сих пор не определилось в этом вопросе), ставших впоследствии самой массовой боевой машиной РККА; всего произвели более 35 тысяч единиц Т-34-76.

Когда после двухлетней дружбы гитлеровская Германия «вероломно» напала на СССР, Вермахт располагал 5262 танками и 377 штурмовыми орудиями собственного производства и примерно 2000 трофейных французских машин. Для реализации плана «Барбаросса» эти нищелюды выделили 3865 единиц.

«Тяжелых» Pz. IV немцы смогли отрядить 439 штук, средних Pz. III — 965, все остальное — легкие и очень легкие машины, в том числе 410 пулеметных Pz. I, прозванных в войсках «спортивным автомобилем Круппа». Из общего числа предназначенных для действий на Востоке «панцеров» 354 танка до сентября 1941 года находились в Германии, в резерве Верховного Главнокомандования. Кроме того, в составе дивизионов и рот сопровождения имелось 246 штурмовых орудий StuG. III, около 140 противотанковых самоходок Pz. Jag. I и пара десятков самоходных 150-мм орудий. Говоря о хилой насыщенности войск бронетанковой техникой, генерал Б. Мюллер-

Гиллебранд сетует: «Их количество было недостаточным. То, что и по своим тактико-техническим данным (вооружение, броневая защита, проходимость) танки имевшихся типов не удовлетворяли требованиям, которые были представлены к ним на Востоке, **выяснилось лишь после начала боевых действий и явилось неприятной неожиданностью**».

Подсчитывать боевые машины союзников Германии пока не стоит, поскольку ни один из них на нас 22 июня не напал, ни внезапно, ни вероломно, а кое-кто и не собирался, пока товарищ Сталин превентивными бомбардировками не «убедил» их присоединиться к Гитлеру.

Миролюбивая Страна Советов на 22 июня 1941 года имела 25 500 танков, в том числе: 1861 единицу (или 2111, тоже вполне официальная цифра) не имевших себе равных по тактико-техническим характеристикам КВ и «тридцатьчетверок», 481 «устаревший», но все равно превосходивший любую вражескую технику, надежный и хорошо отработанный средний танк Т-28, почти 13 000 легких, но все-таки вооруженных 45-мм пушкой, Т-26, БТ-7 и БТ-7М, а также 3258 пушечных бронеавтомобилей.

Причем 15 500 танков (и среди них 1515 Т-34 и КВ) находились непосредственно в западных приграничных округах. Пусть из них около 2800 единиц проходили по 3-й и 4-й категориям, то есть требовали среднего и капитального ремонта. (В этих графах числилось 558 «плавунцов» Т-37, 465 не имевших никакой боевой ценности танкеток Т-27, 266 танков БТ-2 и двухбашенных Т-26, которые, в принципе, и не собирались ремонтировать — прямая дорога в переплавку. Интересно по этому поводу выступление генерала Я.Н. Федоренко на совещании командного состава в декабре 1940 года: «В этом году выбыла из строя масса боевых и вспомогательных машин. 21 000 машин по заявкам округов требует капитального ремонта, а когда проверишь, многие машины требуют всего лишь двух часов времени, за которые их можно привести в порядок».) Все равно советское численное превосходство на Западе получается более чем трехкратным. Еще была у нас такая замечательная машина, сконструированная Н.А. Астровым на базе танка Т-38, — легкий, быстроходный, ма-

невренный, бронированный и вооруженный пулеметом артиллерийский тягач «Комсомолец» Т-20. Он предназначался для буксировки противотанковых и полковых пушек, но мог использоваться и использовался в качестве пулеметной танкетки. У немцев он вообще числился танком. Таких тягачей, мало в чем уступавших «Панцеру-І», было изготовлено 7780.

Самое интересное заключается в том, что на вопрос, сколько же танков было в Красной Армии, точного ответа нет. Исследователи приводят разные данные, ссылаясь на самые точные архивные документы, но расходятся друг с другом не на десятки, а на тысячи боевых машин. Например:

— статистическое исследование Генштаба России в графе «Состояло на вооружении» на **22.06.1941** года дает цифру **22 600** танков (на основе анализа архивных материалов и расчетов по ним);

— почти столько же танков — **22 531** — имелось согласно «Справке об основных показателях мобилизационного плана 1941 г. и обеспеченности по нему Красной Армии», вот только «наличие» показано по состоянию на **1 января 1941 года** и без учета 2376 танкеток Т-27 (ОХДМ ГШ, ф. 16, оп. 2154);

— Институт военной истории Министерства обороны РФ публикует «Сводную ведомость количественного и качественного состава танкового парка РККА на **1 июня 1941 г.**» — **23 106** танков (данные ЦАМО РФ, ф. 38, оп. 11353);

— историк М.И. Мельтюхов указывает «Количество танков в Красной Армии» на **1 июня 1941 года** — **25 508** (РГАСПИ, ф. 71 и так далее).

То есть целые немецкие танковые группы умещаются в нашу «статистическую погрешность»!

(Парадокс имеет простое объяснение. Известный специалист в области танкостроения, видный функционер военно-промышленного комплекса Ю.П. Костенко после крушения Союза решил «переосмысливать события прошлого с высоты прожитых лет» и привести в своих воспоминаниях некоторые цифры, опровергающие жалобы советских маршалов на немецкое превосходство, однако «данные о выпуске бронетанковой техники в СССР, начи-

ная с 1932 г., с грифом «ОВ», хранились более 50 лет и с этим же грифом были уничтожены в Министерстве оборонной промышленности СССР в конце 90-х годов». То есть сначала власть прячет от общества документы за семью печатями, как жутко секретные, потом отправляет их в мусоросжигатель, как «невостребованные», и алчет «правдивой истории войны». Подозреваю, что, когда наступит очередная полоса «гласности», в архивах действительно ничего интересного не останется.)

А ведь маршал С.К. Тимошенко в своих «соображениях» на имя Сталина и Молотова прогнозировал, что враги развернут против Советского Союза 10 550 танков, и все равно собирался воевать на чужой территории. Вот только самостоятельно, без совета Вождя, не мог определиться, что правильнее: мощным ударом захватить Краков и «в первый же этап войны отрезать Германию от Балканских стран и лишить ее важнейших экономических баз» или все-таки сначала «нанести поражение германской армии в пределах Восточной Пруссии и овладеть последней».

При таком соотношении сил Красная Армия, казалось, была способна раскатать в тонкий блин любого противника. Чтобы предотвратить агрессию, хватило бы просто, вместо того чтобы прятать по лесам, построить эту массу боевых машин вдоль советско-германской границы. Однако вышло наоборот: к концу 1941 года немцы взяли Минск, Таллин, Ригу, Смоленск, Киев, ворвались в Крым, стояли у ворот Москвы и Ленинграда.

Неохотно «вспоминая» свои сокрушительные поражения и «размышляя» над их причинами, советские полководцы сокрушенно разводят руками: мол, история «отпустила слишком мало времени», а большинство наших танков «устарели». Не говоря о том, что это — не совсем правда, военачальники вполне определенно намекают, что устаревший — значит небоеспособный. Непонятно, что мешало «устаревшим» танкам стрелять и наносить ущерб противнику. К примеру, генерал Д.Д. Лелюшенко под Москвой «нашел» на Бородинском поле 16 танков Т-28 вовсе без двигателей, но зато с исправными, возможно, устаревшими 76-мм пушками, и, приказав зарыть корпуса в зем-

лю, создал на Можайском направлении натуральный укрепрайон.

Еще, оказывается, совершенно недостаточно имелось «танков новейших типов». Маршал Г.К. Жуков даже точно подсчитал, сколько таких танков ему не хватило, чтобы дать супостату достойный отпор — ровно 16 600 штук (то есть чтобы восемь наших на один немецкий, сразу видно — большой стратег был Георгий Константинович).

А хоть бы и вовсе ни одного «нового типа»!

Моторизованный корпус генерала Манштейна на четвертый день войны, преодолев почти 400 км, вышел к Двинску (Даугавпилсу), не имея в своем составе ни одной «тридцатьчетверки». Основными машинами в корпусе генерала Рейнгардта были собранные на заклепках и вооруженные 37-мм пушкой чешские 35(t) и 38(t).

Кстати, именно против них командование Северо-Западного фронта впервые массированно применило тяжелые КВ.

23 июня 1941 года в районе литовского городка Расейняй 6-я танковая дивизия генерала Франца Ландграфа двумя боевыми группами — группа «Раус» и группа «Зекендорф» — овладела мостами через реку Дубисса и заняла два плацдарма на ее правом берегу. Более слабой дивизии в Панцерваффе просто не было: из общего числа в 254 танка ее главную ударную силу составляли собранные в одно соединение 149 чешских трофеев типа 35(t) и 36 машин типа Pz. III и Pz. IV. Утром 24 июня группа «Зекендорф» была атакована и выбита с плацдарма 2-й танковой дивизией под командованием генерал-майора Е.В. Солянкина — 250 танков (полсотни КВ-1 и КВ-2). Советские танкисты перешли на левый берег и под сосредоточенным огнем сотни «панцеров» принялись утюжить позиции германской артиллерии: «Окутанные огнем и дымом, они неотвратно двигались вперед, сокрушая все на своем пути. Снаряды тяжелых гаубиц и осколки ничуть им не вредили... Основная масса наших танков атаковала с флангов. Их снаряды с трех сторон били по стальным гигантам, но не причиняли им никакого вреда». Немцы были поражены неуязвимостью и мощью «черных монстров», особенно когда один из них мимоходом раздавил гусеницами «но-

вейший» 35(t), а другой без видимых повреждений выдержал выстрел в упор из 150-мм гаубицы. Что и говорить, страху на германца нагнали или, согласно донесениям комиссаров, «навели на них ужас». Но и только. Всего через два дня 2-я танковая дивизия перестала существовать, не уцелело ни одной боевой машины, генерал Солянкин погиб. Дивизия Ландграфа еще неоднократно вступала в бои с «ворошиловыми», но тем не менее, хоть и «охваченная ужасом», к началу сентября оказалась под стенами Ленинграда, за все время наступления безвозвратно потеряв всего 55 танков.

Командовавший 2-й танковой группой генерал Гудериан впервые обратил внимание на новые танки русских лишь в октябре, когда южнее Мценска 15-я бригада полковника М.Е. Катукова, имевшая 49 боевых машин (батальон БТ-7, рота КВ, две роты Т-34), изрядно потрепала 4-ю танковую дивизию генерала Лангермана. Хотя в Белоруссии, в составе вдребезги разбитого Западного фронта, их было полтысячи, еще столько же бесславно сгнули под Смоленском и Рославлем (не считая 4700 «легких и устаревших»).

Тяжелее всех пришлось на Украине командующему 1-й танковой группой генералу фон Клейсту. Против его 728 танков, из которых более трети — 219 единиц — составляли «грозные» машины Pz. I и Pz. II, командующий Юго-Западным фронтом генерал-полковник М.П. Кирпонос только в составе механизированных соединений мог выставить 4808 танков (а всего — около 8000), в том числе 833 единицы КВ и Т-34. Их было трудно не заметить, о чем свидетельствуют многочисленные донесения, посылавшиеся из германских частей артиллерийских и танковых подразделений:

«Совершенно неизвестный тип танка атаковал наши позиции. Мы немедленно открыли огонь, но наши снаряды не могли пробить броню танков, и только с дистанции 100 м огонь стал эффективнее...

...Шесть противотанковых орудий вели беглый огонь по Т-34. Но эти танки, словно доисторические чудовища, спокойно прошли сквозь наши позиции. Снаряды только заставляли броню танков стучать как барабан...

...Лейтенант Штойп четырежды выстрелил по Т-34 с дистанции 50 м и один раз с 20 м, но не смог подбить танк. Наш беглый огонь был неэффективен, и советские танки приближались. Снаряды не пробивают броню и раскалываются на части».

Имея целые «стада» бронированной техники, Кирпос и Жуков предприняли попытку устроить противнику решительный «клейтец», бросив в контрнаступление шесть корпусов... И за две недели потеряли 4381 танк! Вермахту таких «показателей» удалось добиться лишь к августу 1942 года (наши генералы за это время списали почти 30 000 танков). К началу осени 1941-го в группе Клейста числилось лишь 186 «полностью вышедших из строя» боевых машин и 147 «находящихся в ремонте». Оставшихся в строю хватило, чтобы совместно с группой Гудериана замкнуть грандиозный Киевский «котел».

Одним словом, летом 1941 года «лучшие в мире» танки КВ и Т-34 заметной роли в боевых действиях не сыграли. Несмотря на все дифирамбы в их адрес и восторженные подсчеты вмятин от снарядов, на тот момент это были довольно несовершенные боевые машины. Большая пушка и толстая броня — это еще не танк, это — дот. Пушку делал В.Г. Грабин, броню изготовили ижорцы, кто-то упорно доводил дизель. Задача танкового конструктора заключается в расчете оптимальной компоновки имеющих узлов, проектировании подвески, трансмиссии, моторного отсека, системы управления, то есть в создании надежной и маневренной «повозки для пушки». Перефразируя Антона Павловича, в танке «все должно быть прекрасно».

КВ, созданный в конкурентной гонке, избыточно бронированный в угоду идее неуязвимости, принятый на вооружение фактически без испытаний ходовой части, имел отвратительную трансмиссию, выход ее из строя был явлением массовым (схему коробки передач трактора «Хольт», весьма примитивную, ведущий конструктор Н.Л. Духов срисовал из американского журнала). При длительном движении начинала кипеть вода в радиаторе. Не справляясь с возросшей нагрузкой, перегорали электромоторы по-

ворота башни, позаимствованные у танка Т-28. Дело можно было поправить в процессе серийного производства, однако Залыцмана и Котина трансмиссия не интересовала. Ликвидация целого списка недостатков потребовала бы снижения объемов производства, а за это орденов не давали. В СКБ-2 вдохновенно рисовали проекты новых «мастодонтов» весом 80 и 100 тонн. Знаменитый конструктор Н.Ф. Шамшурин на склоне лет назвал КВ-1 танком «не столько для войны, сколько для показа», балластом Красной Армии:

«Хотя КВ имел от рождения очень серьезные пороки, но машину можно было не просто спасти, но к началу войны наладить производство по-настоящему грозных для врага танков. Прежде всего надо было создать работоспособную коробку передач и заменить 76-мм пушку подобающим тяжелому танку орудием... Однако ничего этого сделано не было, а пресса тиражировала восторженные отклики о выдающейся победе советских танкостроителей. Вокруг КВ создавался ореол какого-то чудо-оружия, чему способствовали и отзывы иностранных специалистов, имевших возможность оценить только внешние характеристики танка. Те рекламации, что шли из войск, просто игнорировались, а многочисленные поломки объяснялись в первую очередь плохой подготовкой экипажей. Отказов было так много, что ими занималась специальная правительственная комиссия, обнаружившая самые серьезные упущения в конструкции принятой на вооружение машины...»

Надо сказать, что подобающие тяжелому танку орудия были созданы В.Г. Грабиным. В 1940 году он представил 85-мм танковую артсистему Ф-30 и Ф-32 — калибром 95 мм. Они были испытаны и рекомендованы для принятия на вооружение. Однако Сталину вдруг вспомнился полузабытый калибр 107-мм, и грабинские пушки признали недостаточно мощными.

И комиссия, специальная комиссия, действительно была. Она возникла в октябре 1940 года после письма военпреда Кировского завода Л.З. Мехлису, возглавлявшему, кроме всего прочего, наркомат госконтроля. В письме, перечислив дефекты машины, военинженер 3 ранга Кали-

вода подытоживал: «Исходя из вышеизложенного, считаю, что машина КВ недоработана и требует срочных и серьезных переделок... Целесообразнее снизить программу до конца 1940 года до 5— 8 машин в месяц и перебросить все заводские силы на доработку машины. В настоящее время все силы брошены на выполнение программы, а о качестве машины думают мало. Считаю, что в настоящий момент назвать машину боееспособной нельзя из-за вышеуказанных дефектов. Отправлять ее в армию можно только как учебную, а не боевую». Комиссия полностью подтвердила выводы представителя приемки, а Мехлис немедленно довел их до сведения Сталина. Попутно выяснилось, что директор Кировского завода И.М. Зальцман грешил, впрочем, как все красные директора, склонностью к припискам и очковитательству. (Во время войны талант к победным рапортам и обещаниям катапультировал его в кресло наркома танковой промышленности, в котором он усидел ровно год. За это время особого прогресса в производстве боевых машин Исаак Моисеевич не добился, но успел угробить С.А. Гинзбурга. В начале 1943 года выяснилось, что новые самоходные установки СУ-76 ломаются, не доезжая до линии фронта; а дело в том, что, не имея мощных двигателей, на «сушку» поставили параллельно два карбюраторных мотора ГАЗ-202 с двумя коробками передач, переключать которые надо было синхронно. Надо ли удивляться, что у неопытных водителей выкрашивались не полностью сцепившиеся зубья шестерен. Крайним нарком сделал С.А. Гинзбурга, работавшего заместителем замнаркома Ж.Я. Котина по вопросам создания и внедрения новой техники. Семен Александрович был отстранен от работ и отправлен на фронт начальником ремонтной службы танкового корпуса, где и погиб. Ну, как, к примеру, Альберт Шпеер отправил бы на фронт Фердинанда Порше. После войны, когда евреем в нашей стране станет быть немодно, а Сталин обронит, что каждый еврей — потенциальный агент мирового сионизма, И.М. Зальцмана выкинут на улицу с резолюцией: «Использовать на работе не выше мастера».)

Неоднократно жаловались на плохое качество тяжелых машин маршал Г.И. Кулик и генерал армии Д.Г. Павлов.

Но всем им было не под силу одолеть закон социалистического хозяйствования, когда главным показателем любого предприятия является выполнение установленного количества штук, и Кировский завод продолжал «гнать план». Правда, на 1941 год было предусмотрено принять ряд мер по улучшению KB-1, как то: установить командирскую башенку, планетарную трансмиссию, более совершенные бортовые передачи и поворотный механизм. Но в апреле грянул приказ о срочном — в три месяца — освоении еще несуществующего 70-тонного танка KB-3 со 107-мм пушкой, и чтоб за полгода построить 500 машин. Все работы по устранению недостатков «Клима-1» были свернуты, едва начавшись. Выполняя постановление Совнаркома, Горьковский завод № 92 в кратчайшие сроки выдал 107-мм орудие ЗИС-6 конструкции того же В.Г. Грабина с начальной скоростью снаряда 800 м/с. Но «объект 220» в серию так и не пошел, едва поставленные на поток ЗИС-6 отправили в переплавку.

«Первые же дни Великой Отечественной войны подтвердили, что KB-1 в том виде, в каком он выпускался, воевать по-настоящему не мог, — рассказывает Н.Ф. Шамшурин, — так как не обладал никаким гарантированным моторесурсом. Вот и получился трагический парадокс: броня была крепка, а танка быстрого не получилось. Казалось бы, сама жизнь подталкивала к срочной модернизации KB, к замене неработоспособной коробки передач, но, увы, в самое тяжелое для страны время, с конца лета 1941-го по весну 1942 года, мы продолжали тратить огромные материальные ресурсы и человеческие силы для дальнейшего научно-технического поиска. В первую военную зиму в Челябинске, куда эвакуировали Кировский завод, «изобрели» KB-7, имевший строенную артустановку, три пушки в связке! Совершенно впустую расходовалась энергия отнюдь не бесталанных людей, впустую тратились ценные материалы, впустую выливалась высоколегированная сталь. И до сих пор тот технический авантюризм выдается за некое достижение... KB-1 полностью дискредитировал и себя, и саму идею создания тяжелых машин».

В ходе вышеупомянутого сражения под Расейным имела место почти фантастическая история. Пока группа

полковника фон Зекендорфа отражала атаки танковой дивизии генерала Солянкина, на другом плацдарме, в шести километрах к северу, находилась боевая группа «Раус» с 30 танками, которая, по идее, должна была прийти на помощь своим товарищам. Но сделать этого не смогла, поскольку у нее в тылу, на единственной дороге, ведущей в Расейняй, материализовался танк КВ в количестве одной единицы. Почти двое суток группа «Раус», отрезанная от своих коммуникаций, билась с этим «ужасным монстром», используя танки, 50-мм пушки, зенитную артиллерию и даже саперную диверсионную группу, умудрившуюся ночью заминировать советский танк, пока, наконец, сумела одержать победу. Так вот, во все время этого беспримерного боя КВ вел активную стрельбу по всем целям, появившимся в поле зрения, но ни разу не сдвинулся с места, «он стоял на дороге совершенно неподвижно, представляя собой идеальную мишень». Что, в конце концов, позволило немцам скрытно вывести к нему в тыл 88-мм зенитку и расстрелять танк с дистанции 500 метров (причем из семи снарядов броню пробили только два).

Вместо совершенствования трансмиссии на КВ наращивали бронирование. С началом войны толщину брони башни довели до 105 мм, машины более раннего выпуска усилили 25-мм экранами, которые крепились к корпусу и башне болтами. Танк стал нести минимум 100 мм брони, как лобовой, так и бортовой (интересно, что фотографии таких «болтовых» машин можно найти только в немецких альбомах).

Никаких других явных преимуществ по сравнению с «тридцатьчетверкой» КВ-1 не имел. Вооружение его было таким же, а маневренность хуже, чем у Т-34. «Ворошилов» мог вдребезги разбить любую дорогу так, что колесная техника идти за ним уже не могла, и мало какой мост выдерживал его вес. КВ-2 сняли с производства на второй день войны, поскольку «прорывать» ему было нечего, а для борьбы с бронетехникой его шестидюймовая гаубица совершенно не годилась.

Дело дошло до того, что в 1942 году, после катастрофических поражений Красной Армии под Харьковом и в Крыму, готовилось решение о прекращении выпуска тяжелых

танков. В августе член Военного совета Главного автобронетанкового управления генерал Н.И. Бирюков в заветной тетрадке, куда заносились телефонные указания Верховного, отметил: «Моральный авторитет танка КВ расстрелян, и в этом ГАБТУ виновато».

Но производство КВ не остановили. Вместо этого с конвейера начал выходить модернизированный группой Духова КВ-ИС. На нем часть недостатков была устранена, например, использована трансмиссия, разработанная Шамшуриным для 100-тонных танков. Однако на новой машине в погоне за маневренностью по прямому указанию «Друга всех конструкторов» уменьшили толщину брони, и по своим боевым характеристикам «похудевший» на 5 тонн КВ еще больше приблизился к средним танкам. А с появлением у немцев «тигра» с 88-мм пушкой «ворошилов» моментально и окончательно устарел. Противник мог безнаказанно поражать его на запредельных для советского танка дистанциях.

В 1941—1942 годах танков КВ сделали более 4000 единиц, так и не устранив врожденные пороки. Неспроста в 1943 году на Курской дуге основной тяжелой машиной отдельных танковых полков Красной Армии был британский Mk IV «Черчилль».

Точно так же танк Т-34 сочетал в себе передовые решения в области вооружения и бронирования с архаичными или просто неудачными узлами и механизмами. В частности, он был единственным из новых танков, сохранившим пружинную подвеску Кристи, и заметно отставал от Германии и других стран в конструкции трансмиссии и механизмов поворота — на Западе такое уже «не носили». «Тридцатьчетверка» имела наиболее устаревшую коробку передач из всех на тот момент существовавших. На первых выпусках стояла четырехступенчатая КП, требовавшая перемещения шестерен относительно друг друга с зацеплением нужной пары шестерен ведущего и ведомого валов. Смена скоростей в такой коробке была непростым делом и требовала отменной выучки механика-водителя и немалой физической силы. К тому же трансмиссия располагалась в кормовой части танка, рядом с ведущими колесами. Такое

решение, с одной стороны, позволило освободить боевое отделение от громоздкой коробки передач, карданного вала, бортовых механизмов и уменьшить высоту машины. С другой — опять-таки требовало приложения больших физических усилий к органам управления, соединявшимся с трансмиссией уходящими в силовое отделение металлическими тягами, имевшими к тому же большой мертвый ход. В результате включить рычаг управления одной рукой было невозможно, приходилось помогать себе коленями или использовать помощь стрелка-радиста (для переключения со 2-й передачи на 3-ю требовалось приложить усилие от 46 до 112 кг). Многие механики-водители пользовались киянкой, когда что-нибудь заклинивало.

Сама коробка передач была слаба, ненадежна и часто выходила из строя. При переключении зубцы шестерен ломались и выкрашивались. В 1942 году офицеры НИИБТ, обследовав отечественные, трофейные и ленд-лизские танки, пришли к выводу: «Коробки перемены передач отечественных танков, особенно Т-34 и КВ, не удовлетворяют полностью требованиям, предъявляемым к современным боевым машинам, уступая коробкам перемены передач как танков союзников, так и танков противника, и отстали, по крайней мере, на несколько лет от развития техники танкостроения».

Башня Т-34 была узкой и тесной даже для двух человек. В бою командир, указывая механику-водителю, куда направить или развернуть танк, давая команды заряжающему, какой снаряд послать в казенник, припадая к прицелу, чтобы навести орудие, вычислить расстояние и нажать на спуск, тут же увернувшись от откатывающегося назад орудийного ствола, почти не имел времени посмотреть, что делают другие танки, а тем более руководить действиями нескольких машин. И не только времени, но и возможности.

Во-первых, «тридцатьчетверка» не имела командирской башенки и соответственно кругового обзора. Во-вторых, имевшиеся средства наблюдения были весьма далеки от совершенства и по конструкции, и по качеству — на порядок хуже немецких. Общий обзор должен был обеспечи-

вать панорамный перископ ПТ-6. Прибор представлял собой короб с установленными в нем под углами зеркалами из полированной стали; с превосходной цейссовской оптикой его даже невозможно сравнивать. Причем если первое время перископов в башне было два, то в дальнейшем в целях экономии решили оставить один — у командира танка. Для наведения на цель применяли телескопический прицел ТОД-6. Он обеспечивал увеличение в 2,5 раза и, в общем, был неплох, за исключением одного недостатка — соосной установки с каналом ствола орудия. Производя вертикальную наводку, командир вынужден был приподниматься или опускаться на своем месте, так как прицел перемещался вместе с орудием.

У механика-водителя имелся свой прибор наблюдения: «Триплексы на люке механика-водителя были сделаны из отвратительного желтого или зеленого оргстекла, дававшего совершенно искаженную картинку. Разобрать что-либо через такой триплекс, особенно в прыгающем танке, было невозможно». Поэтому механики-водители даже в бою ездил с приоткрытым люком. Но командир танка не мог сделать даже этого. Башенный люк, общий для командира и заряжающего, был тяжел, неудобен и не откидывался вперед. В открытом состоянии он просто закрывал передний сектор обзора. Временами командир танка не оставалось ничего другого, как управлять машиной, сидя верхом на крыше башни. Плохой обзор из танка облегчал жизнь немецкой пехоте, быстро вычислившей мертвые зоны «тридцатьчетверки» и применявшей для борьбы с ней ранцевые заряды и противотанковые мины. Для сравнения: на «фашистском» Pz. Kpfw. IV приборов наблюдения было десять, даже если считать командирскую башенку с пятью перископами за один, причем немецкий стрелок-радист располагал оптическим прицелом с двукратным увеличением, откалиброванным для стрельбы на дистанции до 1200 метров, а наш имел «дырочку», через которую совмещал глаз, диоптр, мушку и туловище врага.

«Война показала серьезную недооценку роли экипажа в обеспечении максимальной боевой эффективности танка, — пишет Ю.П. Костенко. — Первоначальное стремле-

ние сократить количество членов экипажа, а также объемы и габариты танка ради увеличения уровня броневой защиты привели к тому, что танк в бою оказался практически без командира при живом и боеспособном члене экипажа, который по штатному расписанию числился командиром танка. Это произошло в результате того, что на одного члена экипажа были возложены функции и командира танка, и наводчика орудия... Как только командир-наводчик начинал вести огонь из пушки, он прекращал на все время боя выполнять функции командира. Он физически не мог, ведя дуэльный бой, наблюдать за полем боя, вести круговой обзор, наблюдать за действиями других танков... Такое решение противоречило основам организации боя с применением танков.

Именно этот фактор — «командир — наводчик» — стал одной из важнейших причин огромных потерь наших танков. Именно поэтому, несмотря на огромное превосходство в производстве танков, реально на поле боя немцы имели численное превосходство...

Война подтвердила, что в танке требуется не минимальный по численности экипаж любой ценой, а нужен экипаж, необходимый для максимального использования боевых возможностей танка, только в этом случае потери в танках и, следовательно, потери личного состава будут наименьшими».

Теснота и «слепота» Т-34 закономерно ограничивали его маневренность на поле боя, снижали скорострельность и эффективность огня. Если в полигонных условиях при стрельбе из орудия удавалось достичь показателя 3—4 выстр./мин, считалось, что экипаж хорошо подготовлен. Что касается танкового пулемета Дегтярева образца 1929 года, то по своим характеристикам он уступал немецкому MG 34, и военные неоднократно просили заменить его на что-нибудь более прочное и скорострельное. Характерным недостатком ДТ являлось расположение возвратно-боевой пружины непосредственно под стволом; при перегреве пружина давала усадку и теряла усилие рабочего поджатия. Как отмечал на одном из совещаний в ГБТУ генерал-майор Н.С. Огурцов, «после 2—3 длинных очередей пулемет «плюет», разброс пуль так

велик и пули летят так неправильно, что на щите пули ложатся плашмя».

Еще одной проблемой была повышенная загазованность боевого отделения вследствие проникновения в танк пороховых газов после каждого выстрела из пушки. Для их удаления в передней части башни устанавливался электро-вентилятор, доставшийся в наследство от БТ с 45-мм оружием, маломощный и неэффективный. В бою нередко были случаи, когда заряжающий угорал до обморока. Из выступления генерала Н.С. Огурцова: «Еще в 1940 году был возбужден вопрос о вентиляции в боевом отделении танка и продувке канала ствола пушки после выстрела, однако этому не придали значения, а некоторые даже к этому отнеслись с иронией».

Настолько же плох был воздушный фильтр двигателя, который, в сущности, ничего не фильтровал, он даже чистый воздух пропускал с трудом, приводя к быстрому износу мотора. Из-за неудовлетворительной системы охлаждения мощность В-2 в летнее время падала до 315 л.с., а танк не мог развить скорость больше 30 км/ч.

Установленная только на командирских танках коротковолновая радиостанция 71-ТК-3 в движении обеспечивала уверенную двустороннюю телефонную связь на расстоянии 4—6 км, была неустойчива, сложна и часто выходила из строя. Для связи между членами экипажа предназначалось переговорное устройство ТПУ-3, по воспоминаниям танкистов, совершенно бесполезное. «Внутренняя связь работала безобразно, — вспоминает С.Л. Ария. — Поэтому связь осуществлялась ногами, то есть у меня на плечах стояли сапоги командира танка, он мне давил на левое или правое плечо, соответственно я поворачивал танк налево или направо... Заряжающему под нос сунул кулак, и он уже знает, что надо заряжать бронебойным, а растопыренную ладонь — осколочным».

И уж, конечно, наши танки не блистали «излишним комфортом».

Почти легендой стала пресловутая «несгораемость» Т-34 и КВ, поскольку на них, дескать, стояли дизельные двигатели. На самом деле танки с дизелями горели ничуть не

хуже машин с карбюраторными моторами. Конечно, поджечь солянку спичкой сложнее, чем бензин. Однако от попадания снаряда топливные баки детонируют одинаково, независимо от вида топлива, а на «тридцатьчетверке» они к тому же находились не в корме, а в бортах боевого отделения, прикрытые снаружи не слишком мощной броней, а изнутри — фальшбортом из листового железа. «Как свечи, — писал любимому Вождю из-под Сталинграда политрук 161-й танковой бригады Л.И. Черненко, — горят наши могучие КВ и Т-34, и с ними гибнут кадры готовых на все танкистов».

Кстати, обследовав силовую установку германского «тигра», инженеры полигона в Кубинке пришли к парадоксальному выводу: «Применение немцами на новом танке карбюраторного двигателя, а не дизеля, может быть объяснено: ...весьма значительным в боевых условиях процентом пожаров танков с дизелем и отсутствием у них в этом отношении значительных преимуществ перед карбюраторными двигателями, особенно при грамотной конструкции последних и наличии надежных автоматических огнетушителей; коротким сроком работы танковых двигателей из-за крайне низкой живучести танков в боевых условиях, из-за чего стоимость бензина, сэкономленного в случае применения на танке дизеля, не успевает оправдать необходимого для дизеля повышенного расхода легированных сталей и высококвалифицированного труда, не менее дефицитных в военное время, чем жидкое топливо».

Таким образом, единственным относительным преимуществом использования в танке дизеля являлось удвоение запаса хода, благодаря малому удельному расходу топлива, и возможность работы на дешевых тяжелых сортах. Но это — только теоретически, поскольку сам дизель-мотор В-2 был еще далек от совершенства и не имел гарантированного моторесурса. Его, как многую другую новую технику, приняли на вооружение «авансом». Но и в ноябре 1942 года на технической конференции, посвященной дизельным моторам, представители ГБТУ отмечали, что указанный в формуляре гарантийный срок в 150 часов не соответствует действительности, в реальной жизни он редко превышал 80—100 часов (в то время как «майбахи» имели

ресурс от 300 до 400 моточасов). Советские машины 1941 года длительных маршей не выдерживали.

Весной 1942 года в США и Великобритании были переданы образцы, естественно самые эталонные, советской боевой техники. На Абердинском полигоне американцы провели испытания присланных экземпляров Т-34 и КВ:

«Средний танк Т-34 после пробега в 343 км окончательно вышел из строя и не может быть отремонтирован, — докладывал о результатах испытаний начальник 2-го управления ГРУ генерал-майор Хлопов. — Причина: вследствие чрезвычайно плохого воздухоочистителя на дизеле в мотор набилось очень много грязи, и произошла авария, в результате которой поршни и цилиндры разрушились до такой степени, что их невозможно отремонтировать...»

Форма корпуса наших танков нравится всем без исключения. Особенно хорош Т-34. Все сходятся во мнении, что форма корпуса Т-34 лучше, чем на всех известных американцам машинах, КВ — хуже, чем на любом из существующих в Америке танков.

Броня. Химический анализ брони показал, что на обоих танках броневые плиты имеют неглубокую поверхностную закалку, тогда как основная масса броневой плиты представляет собой мягкую сталь. В связи с этим американцы считают, что, изменив технологию закалки броневых плит, можно значительно уменьшить толщину ее, оставив ту же стойкость на пробиваемость. В результате танки могут быть облегчены по весу на 8—10% со всеми вытекающими отсюда последствиями...

Башня. Основной недостаток — очень тесная. Американцы не могут понять, каким образом наши танкисты могут в ней помещаться зимой, когда носят полушубки. Очень плохой электромеханизм поворота башни. Мотор слаб, очень перегружен и страшно искрит, в результате выгорают сопротивления регулировки скоростей поворота, крошатся зубья шестеренок. Рекомендуют переделать на гидравлическую систему или просто на ручную. (Ручной привод и без того имелся, и в бою наши танкисты предпочитали крутить башню «просто вручную».)

Вооружение. Пушка Ф-34 очень хорошая. Проста, безотказно работает и удобна в обслуживании...

Подвеска. На танке Т-34 — плохая. Подвеска типа «Кристи» давно была испытана американцами, и от нее безоговорочно отказались. На нашем танке из-за плохой стали на пружинах очень быстро проседает и в результате заметно уменьшается клиренс. На танке КВ подвеска очень хорошая.

Двигатель. Дизель хороший, легкий... Недостатки нашего дизеля — преступно плохой воздухоочиститель на танке Т-34. Американцы считают, что только саботажник мог сконструировать подобное устройство. Испытания его в лаборатории показали, что воздухоочиститель вообще не очищает воздух, попадающий в мотор, а пропускная способность его не обеспечивает приток необходимого количества воздуха даже при работе мотора вхолостую. На танке КВ фильтр изготовлен лучше, но и он не обеспечивает притока нормально очищенного воздуха в достаточном количестве. На обеих машинах плохие стартеры — маломощные и ненадежной конструкции.

Трансмиссия. Вне всякой критики — плохая. Произошел интересный случай. Работавший по ремонту трансмиссии танка КВ был поражен тем, что она очень похожа на те трансмиссии, с которыми он работал 12— 15 лет тому назад. Была запрошена фирма. Фирма прислала чертежи своей трансмиссии типа А-23. К всеобщему удивлению, чертежи нашей трансмиссии оказались копией присланных. Поразило американцев не то, что мы скопировали их конструкцию, а то, что была скопирована конструкция, от которой они отказались 15— 20 лет тому назад. На танке Т-34 трансмиссия тоже очень плохая. Во время эксплуатации на ней полностью выкрошились зубья (на всех шестеренках).

Бортовые фрикционы. Вне всякой критики — плохие. В Америке от установки фрикционов даже на тракторах отказались несколько лет тому назад (не говоря уже о танках). Кроме порочности самого принципа, наши фрикционы имеют чрезвычайно небрежную механическую обработку и плохие стали, что ведет к быстрому износу, облегчает проникновение грязи в барабаны и ни в коем случае не обеспечивает надежной работы...

Сравнивая характеристики американских и русских танков, очевидно, что вождение последних значительно труднее.

От русского водителя требуется виртуозность при переключении передач на ходу, особый опыт в пользовании бортовыми фрикционами, большой опыт механика и умение поддерживать танк в ходовом состоянии (регулировка и ремонт непрерывно выходящих из строя деталей), что сильно усложняет подготовку танкистов-водителей.

Судя по образцам, русские при производстве танков мало уделяют внимания тщательности обработки, отделке и технологии мелких частей и деталей, что приводит к потере всех преимуществ, вытекающих из хорошо, в общем-то, продуманной конструкции танков. Несмотря на преимущества применения дизеля, хороших контуров танков, толстой брони, хорошего и надежного вооружения, удачной конструкции гусениц и т. д., русские танки значительно уступают американским по простоте вождения, маневренности, силе огня, скорости хода, надежности механических конструкций и простоте регулировок».

В начальном периоде войны качество боевых машин только ухудшалось. Это было связано с эвакуацией многих заводов, недостатком сырья, снижением квалификации рабочей силы и ставкой на массовость производства, по причине огромных потерь в боевой технике. Танки выпускались без радиостанций, без башенных вентиляторов, с «паровозными» опорными катками — без резиновых бандажей. На них ставили дизель с чугунным картером вместо алюминиевого, или карбюраторный двигатель М-17.

В июне 1942 года «бронетанковый комиссар» Н.И. Бирюков по пунктам конспектировал указания товарища Сталина:

«...2. Основной дефект наших танков в том, что они не могут совершать больших переходов.

3. Слабым местом в танках является ненадежность механизмов передачи, трансмиссии.

4. Танк должен быть простым, грубым, выносливым, рассчитанным на среднего танкиста.

5. Сосредоточить внимание на улучшении танков...».

Дефицит легирующих добавок, нарушение технологий варки стали, термической обработки и раскройки броневых листов влекли за собой ухудшение качества брони. Осенью 1942 года ЦНИИ наркомата танковой промыш-

ленности неоднократно поднимал вопрос о низком качестве производимых танковых башен и бронекорпусов:

«На всех заводах черной металлургии и танковой промышленности, производящих броневую лист марки 8-С, при полигонных испытаниях имеет место значительный брак по хрупкости поражения и низкой бронестойкости...»

На деталях бортов машин Т-34 применяется вырезка конфигураций по закаленному металлу. Всякая огневая резка по таким деталям чревата опасностью образования трещин в местах вырезки. На УЗТМ в результате огневой вырезки по закаленному металлу 50% деталей получают с надрывами и трещинами...»

Примерно в это же время американские специалисты отмечали, что твердость брони советских танков не соответствует паспортным данным и меняется на различных броневых листах.

Проблема качества — отдельная тема. Героические труженики тыла нередко давали армии откровенный брак, как в военное, так и в мирное время, а прикормленные в тылу представители приемки этот брак принимали и под резолюции митингов и клятвы в верности Родине и товарищу Сталину передавали в войска.

К примеру, в 1940 году разразился скандал, когда при обстреле германской «тройки» из родимой 45-мм пушки выяснилось, что штатный бронебойный снаряд БР-240 не пробивает 30-мм цементированную броню с дистанции 400 метров, а должен бы с дистанции вдвое большей. Проведенное расследование выявило, что термообработка снарядов образца 1938 года проводилась по сокращенной программе, чтобы, значит, выполнить и перевыполнить социалистические обязательства по валу. В результате снарядов Красной Армии дали много, но при столкновении с броней, имеющей поверхностную закалку, они просто раскалывались на части. Позже стали выпускать снаряды «нормального качества», но на войсковых складах соседствовали и те и другие, не выбрасывать же добро. Во время войны массовое производство боеприпасов налаживали на непрофильных гражданских предприятиях, кастрюльных и мебельных фабриках, со значительными отклонениями от технологии и использованием эрзацвзрывчатки, напри-

мер мела, или вообще без оной — просто болванка (в осажденном Ленинграде в качестве одного из компонентов ВВ использовали молотые шишки). К концу 1941 года наша «сорокапятка» по бронепробиваемости едва сравнялась с немецкой 37-мм пушкой PaK 35/36, имевшей к тому же в боекомплекте подкалиберные снаряды с начальной скоростью более 1000 м/с.

Поэтому заявленные табличные тактико-технические характеристики советской техники, снятые с эталонных образцов, и реальные параметры серийных машин и другой амуниции — это «две большие разницы».

В войну еще более снизилась строгость приемки, и нередко были случаи, когда прибывающая с заводов техника тут отправлялась в ремонт или «доводилась» в частях. А на артиллерийском заводе № 92 «Новое Сормово» почти год приемки вообще не было! Директор А.Е. Елян пожаловался своему родственнику, члену ГКО Л.П. Берии, на то, что шибко принципиальные военные «не понимают обстановки», и военпредов отозвали с предприятия. В результате на фронт стали поступать удивительные боевые машины, у которых вместо пушек торчали из башен железные трубы.

«Было не до жиру, — вспоминает Л.И. Горлицкий. — Заказчик порой принимал танки, даже если они не ломались при пробеге вокруг завода и своим ходом въезжали на железнодорожные платформы, это чаще всего не мешало танку произвести одну-две атаки, а в тех условиях танк редко жил дольше... В войну средний танк или САУ жили на фронте от трех дней до недели, успевая за это время принять участие в двух-трех атаках и выстрелить из пушки в лучшем случае от половины до одного боекомплекта».

Вот исходя из такой статистики и делались танки — на 2— 3 атаки, зато числом поболее. Такое под силу только стране с неисчерпаемыми ресурсами. Немецкого танка хватало в среднем на 11 атак.

На марше и на поле боя ненадежная и сырая «тридцатьчетверка» по скорости, маневренности и запасу хода уступала хорошо отработанной и обкатанной немецкой «тройке», имевшей не «липовый», а подлинный техпаспорт. Теоретически советский танк превосходил противника в

бронировании и мощи вооружения, но степень этого превосходства и возможность им воспользоваться сильно варьировались и окончательно сводились на нет в зависимости от влияния вышеперечисленных факторов.

Обратим внимание на разницу в подходах, которые закладывались задолго до войны. Постановление Комитета Обороны с заданием на изготовление тяжелого танка нового типа вышло в августе 1938 года. В сентябре 1939-го правительству предъявили танк КВ, а в декабре, не проводя в полном объеме даже заводских испытаний, танк приняли на вооружение. И тут же потребовали от Кировского завода со второго полугодия 1940 года штамповать 12 дотов с колесами в день. О чем еще может болеть голова у директора Залыцмана? Еще интереснее было с принципиально новой моделью Т-34М: танка еще не было в помине, отдельные узлы и детали, изготовленные (и не изготовленные) разными заводами, не успели даже собрать в одну кучу, как 5 мая 1941 года последовало постановление Совнаркома СССР и ЦК ВКП(б): «Начать серийное производство улучшенных танков Т-34 на заводе № 183, не ожидая результатов испытаний на гарантийный километр», и «обеспечить в 1941 году выпуск 500 штук улучшенных танков Т-34».

Германские фирмы начали конкретную разработку проектов основных боевых танков в 1934 году. У немцев были те же проблемы: кругом враги, отсутствие традиций танкостроения, нехватка кадров: «Потеря квалифицированных кадров и отсутствие необходимого оборудования явились причиной того, что наши пожелания в области танкостроения не могли быстро осуществляться. Особенно большие затруднения возникли при производстве специальной стали для танков, которая должна была обладать необходимой вязкостью; первые образцы стальных плит для танков ломались, как стекло. Много времени потребовалось также и на то, чтобы наладить производство радиоаппаратуры и оптики для танков». Поэтому опытные образцы вышли из цехов лишь в 1936 году и больше года проходили испытания, прежде чем последовал заказ от военного ведомства.

Возьмем Pz. III. Это о нем начальник АБТУ Федоренко докладывал Ворошилову: «Считаю, что немецкая армия в лице указанного танка имеет сегодня наиболее удачное сочетание подвижности, огневой мощи и броневой защиты, подкрепленные хорошим обзором с рабочих мест экипажа». Первая партия состояла из 15 единиц и не пошла в серийное производство ввиду недостаточного бронирования (14,5 мм) и дефектов подвески. Модификация «В», с принципиально новой ходовой частью и системой вентиляции, выпущенная в 1937 году, также состояла из 15 машин. Затем последовала третья серия из 15 танков с улучшенными механизмами поворота. В первой половине 1938 года фирма «Даймлер-Бенц» сделала 30 танков, защищенных 30-мм броней и с увеличенной емкостью топливных баков (которые размещались на полу изолированного силового отделения). И только в октябре 1938 года, после кропотливого лечения детских болезней конструкции, началось крупносерийное производство — 15 танков в месяц — моделей Pz. Rpfw. III Aust. E и F, продолжавшееся (именно с таким темпом) до июля 1940 года.

Pz. IV прошел аналогичный путь в войска. В апреле 1942-го, получив на вооружение 75-мм длинноствольное орудие, «четверка» превзошла советский Т-34-76 практически по всем основным параметрам и полтора года занимала первое место среди средних танков.

Разработкой тяжелых машин инженеры Третьего рейха занялись в 1937 году, но принять на вооружение всем известный «тигр» предполагалось в 1942 году, в рамках запланированного перевооружения Вермахта (из этого, кстати, можно сделать вывод, что Гитлер нападать на СССР не собирался и хотел «оттянуть войну» до 1942 года. Хотя каждому понятно: воевать начинают не тогда, когда закончится очередное перевооружение армии, а когда очень хочется и созданы необходимые политические и экономические предпосылки).

Качество советской бронетанковой техники заметно улучшилось лишь к началу 1943 года, когда был решен «количественный вопрос». Только к 1944 году, получив 85-мм пушку, командирскую башню, пятискоростную коробку передач, новые приборы наблюдения, радиостан-

цию 9-Р (лицензию купили у англичан) и пятого члена экипажа, «тридцатьчетверка» стала полноценным средним танком. Это была совершенно другая машина, а на поле боя к этому времени у нее появились достойные противники.

И все равно совершенно избавиться от «родимых пятен» сталинского социализма было невозможно в принципе. Так, продукция горьковского завода № 112 «Красное Сормово» и весной 1945 года на фронте была известна как «сормовские уроды». Когда в победном мае Красная Армия закончила войну с Германией, имея в строю свыше 35 тысяч танков и самоходных установок, все они мгновенно оказались непригодны к эксплуатации в мирное время, когда жизнь машины измеряется не днями, а годами. Послевоенное десятилетие и немыслимые средства были истрачены на программу «устранения конструктивных недостатков» с единственной целью — добиться, чтобы танк ездил хотя бы лет пять.

Все это время «панцеры» нормально эксплуатировались, состояли на вооружении армий Чехословакии, Турции, Франции, Испании, Финляндии, Болгарии и Сирии. Последние «четверки» принимали активное участие в арабо-израильских войнах вплоть до 1967 года.

Конечно, оценивая возможности противоборствующих сторон, нельзя все расчеты сводить к количеству одного вида техники и тупо сравнивать толщину брони и величину калибра орудий. Французская армия тоже имела над Вермахтом превосходство в танках и линию Мажино в придачу, а кампанию 1940 года проиграла вчистую. Как писал Г. Гудериан: «Теоретически мы поставили перед собой цель — сравниться в области вооруженных сил с нашими хорошо вооруженными соседями. Практически же, особенно в отношении бронетанковых войск, мы не могли даже и думать о том, чтобы в ближайшее время иметь такое вооружение, которое хотя бы приблизительно равнялось по количеству и качеству вооружению соседних государств. Поэтому мы прежде всего пытались сравниться с ними в отношении организационной структуры бронетанковых войск и управлении ими».

Главная деталь любого оружия — это голова его владельца. Мало иметь в шкафу «дуру» 45-го калибра, необходимо уметь ею пользоваться. Не стоило нашим маршалам, к примеру П.А. Ротмистрову, сочинять сказки о том, что «танков у нас все же в несколько раз меньше, чем у немцев». Все-таки воевать красным полководцам было чем: танков в Красной Армии имелось не просто много, а больше, чем у всех армий мира, вместе взятых, танков самых разных типов и конструкций, в том числе обладавших уникальными характеристиками.

Ну, разве только без способности «самоокапываться».

Глава 2

Сразу по окончании Первой мировой войны теоретики всех стран приступили к обобщению ее опыта с тем, чтобы определить направление строительства вооруженных сил, характер будущей войны и роль в ней различных родов войск. Сильнейший толчок развитию военной мысли дало появление на поле боя авиации, химического оружия и бронетанковой техники. Энтузиасты новых видов вооружения именно им отдавали пальму первенства в грядущих сражениях. Так, итальянский генерал Дуэ горячо полюбил тяжелые бомбардировщики, а Фрайс всему предпочитал ядовитые газы.

Бывший начальник штаба английского танкового корпуса генерал Дж. Фуллер в 1922 году опубликовал книгу «Танки в великой войне 1914— 1918 гг.», в которой доказывал, что эту войну Антанте удалось выиграть исключительно благодаря танкам, а будущая однозначно будет войной механизированной. Она потребует мало людей и много новейшей боевой техники. Строительство армии должно идти по пути увеличения подвижности, «ибо подвижность важнее численности». Особую важность приобретает повышение индивидуальной мощи отдельного бойца. По мнению Фуллера, идеальная армия, к которой надо стремиться, — это не вооруженное население, а мобильное профессиональное войско. Из призывников должны формироваться лишь подразделения второй линии, назначением которых является оккупация вражеской страны. Главный же удар будет наносить механизированная армия в составе 6— 8 танковых дивизий (до 2400 танков и 100 тысяч наемников).

Германскому генералитету в 20-е годы поневоле пришлось взять на вооружение теорию «малой армии». Для

небольшого по численности, высокоподготовленного рейхсвера развивалась теория мобильной стратегии. «Все будущие способы войны, — писал генерал фон Сект в 1921 году, — похоже, связаны с применением подвижных армий, относительно небольших, но высокого качества и действующих эффективно с поддержкой авиации». Авиацию и бронетехнику немцам пока приходилось имитировать.

Главным приверженцем механизированной войны в рейхсвере стал Гейнц Гудериан. Свои размышления он подытожил выводом: «Из всех наземных средств танк обладает наибольшей решающей силой». То есть той силой, которая «позволит солдату в бою доставить свое оружие как можно ближе к врагу, чтобы уничтожить его». В 1928 году Генеральный штаб возложил на Гудериана задачу по развитию тактики применения танков. Полковник проанализировал работы иностранных военных теоретиков, добавил свои собственные идеи, съездил на стажировку в Швецию, посетил танковую школу в Советской России. Затем он вернулся в Германию, чтобы начать реализацию плана действий, в котором акцент был сделан на бронированную атаку такой силы, какой ни немецкие командующие, ни вероятные противники из других европейских стран не ожидали.

В 1929 году Гудериан пришел к выводу, что «танки могут быть использованы наиболее эффективно лишь тогда, когда всем остальным родам войск, поддерживающим танки, будет придана такая же скорость и проходимость. Танки должны играть ведущую роль в соединениях, состоящих из различных родов войск; все остальные рода войск обязаны действовать в интересах танков. Поэтому необходимо не танки придавать пехотным дивизиям, а создавать танковые дивизии, в состав которых должны входить различные рода войск, обеспечивающие эффективность действий танков... Было ясно, что эффективность действия дивизии в значительной степени зависит от того, как будут двигаться мотопехотные части, артиллерия, а также другие части и подразделения дивизии. Были необходимы полугусеничные легкобронированные машины для перевозки мотопехотных и саперных под-

разделений и подразделений санитарной службы, самоходные установки для артиллерийских и противотанковых дивизионов, а также танки различных конструкций для разведывательных батальонов и батальонов связи».

Гудериан не был абстрактным кабинетным теоретиком. Создатель Панцерваффе в свои 40 лет имел богатый и разнообразный опыт: служил в пехоте, в частях связи (и понимал роль радио в военном деле), прошел школу работы в штабах различного уровня, занимался вопросами организации автомобильных перевозок и организации тыла, разрабатывал и преподавал тактику применения танков и неумоимо обкатывал новые идеи на полигоне, даже если бронетехнику заменяли обшитые фанерой тракторы, а мотопехоту — несколько солдат с плакатами «Я — взвод» на груди, лично изучал устройство боевых машин и сам учился водить танк. Гудериан реально представлял, что он хочет построить и как это должно работать.

Высокопоставленным генералам рейхсвера, большинство из которых никогда не видело «живого танка», идеи пылкого полковника казались утопичными, не учитывающими реальное политическое и экономическое положение Германии. Но через четыре года к власти пришли национал-социалисты. Адольф Гитлер понимал, что в грядущей войне моторизация «будет преобладать и сыграет решающую роль».

В начале 1934 года Гудериан получил возможность продемонстрировать фюреру действия подразделений мотомеханизированных войск. Как представлялось генералу, типичному танковому удару будут предшествовать разведывательные роты на мотоциклах или бронемашинах, нащупывающие слабые места во вражеской обороне и сообщаемые сведения по радио на командный пункт для координации всего наступления. Затем танки атакуют слабые участки с целью прорыва. Как только они проникнут за полосу обороны противника, то не станут укреплять свои позиции или дожидаться отхода неприятеля, а будут продолжать движение, глубоко вклиниваясь на территорию врага, уничтожая пункты командования, связи и снабжения. Противотанковые орудия будут следовать вслед за танками для оказания помощи в борьбе с броне-

частями противника и закреплять захваченные позиции, а пехота будет следовать на грузовиках для прикрытия флангов, пока танки будут продвигаться дальше.

Гудериан предлагал иметь два типа боевых машин: основной танк, сравнительно легкий и подвижный, с противотанковой пушкой, и средний — с короткоствольным орудием для непосредственной артиллерийской поддержки основных танков. Главное оружие бронетанковых войск — сочетание огня и маневра, так как «только маневр обеспечивает полное использование огня для уничтожения противника» (танки «блицкрига» не предназначались для борьбы с бронетехникой противника, и внезапное появление на поле боя советских «тридцатьчетверок» для Панцерваффе было проблемой второго плана, потому и писал генерал Меллентин о «трагедии немецкой пехоты»).

Показ был несовершенным, и участвовало в нем всего пять взводов, но Гитлер все понял. Он верил в доктрину абсолютной войны Клаузевица и стратегию сокрушения. При этом рейхсканцлер понимал опасность для Германии войны на два фронта. Значит, необходимо было разбивать своих противников поочередно, в кратчайший срок при минимальном материальном ущербе, с тем чтобы внезапными мощными ударами сломить их волю к сопротивлению.

Экономические возможности Германии не позволили бы ей вести продолжительную войну с великими державами. Выходом из этой ситуации могла стать стратегия «молниеносной войны», которая должна была обеспечить разгром любого противника до того, как он будет способен в полной мере развернуть свой военно-экономический потенциал. В июне 1934 года были официально образованы танковые войска, возглавляемые генералом Освальдом фон Луцем и Гудерианом в качестве начальника штаба этих войск.

Официальной военной доктриной Третьего рейха стала доктрина «тотальной и молниеносной войны». Вступление страны в войну должно было с первой минуты носить характер внезапного оглушающего удара по врагу со всей доступной мощью: «Стратегия завтрашнего дня должна

стремиться к сосредоточению всех имеющихся сил в первые же дни начала военных действий. Нужно, чтобы эффект неожиданности был настолько ошеломляющим, чтобы противник был лишен материальной возможности организовать свою оборону». Таким образом, в Берлине сделали ставку на максимально эффективное использование наличных экономических возможностей для подготовки вооруженных сил к отдельным молниеносным кампаниям, паузы между которыми позволяли накопить новые резервы для следующего удара. Решительную цель планировалось достигнуть, окружив и уничтожив врага, с помощью танковых клиньев и клещей.

Авиации ставилась задачи завоевать господство в воздухе в первые же дни войны, разрушить железнодорожные узлы, полностью изолировать район решающих боевых действий от тыла противника, оказать непосредственную поддержку своим войскам на поле боя. Для полного уничтожения врага и более высоких темпов наступления подготавливались воздушно-десантные и моторизованные войска.

Принципы подготовки и проведения операций сводились к следующему: массирование сухопутных сил, в первую очередь танковых и моторизованных соединений, а также авиации на направлении главного удара с целью быстрого прорыва оборонительных линий противника и стремительного продвижения в глубь его территории, нарушение связи и взаимодействия, захват коммуникаций и стратегических пунктов, охват, окружение и уничтожение крупных группировок. В конечном счете имелось в виду достигнуть полного разгрома вооруженных сил противника в самом начале войны. Все другие стратегические, политические и экономические задачи решались сообразно с ходом таких действий.

Основная особенность тактики наступательного боя заключалась в стремлении к одновременному подавлению силами авиации и танков тактической зоны вражеской обороны. Отдельные танковые бригады войскового усиления и пехотные дивизии предназначались для прорыва тактической глубины обороны противника. Одновременно авиация должна была подавлять артиллерийские пози-

ции и ближние резервы врага. После прорыва планировался ввод в сражение танковых групп в составе танковых дивизий и корпусов, а также моторизованных дивизий для разгрома подходящих резервов противника в оперативной глубине.

Таким образом, отдельные танковые бригады совместно с пехотными дивизиями использовались для решения тактических задач, а танковые дивизии и корпуса — для развития тактического успеха в оперативный.

Принципы «молниеносной войны» легли в основу всех стратегических планов германской агрессии.

На русской почве идеи маневренной войны с широкой моторизацией на земле и в воздухе были восприняты с пониманием и одобрением.

«Появление танка на поле сражения обращает в ничто всю хитрую механику позиционной войны, — писал А.И. Верховский, — и уже в 1918 г. укрепленные позиции не существовали там, где танки применялись в массовом масштабе. Если мы посмотрим, куда идет эволюция пехоты, то ясно станет, что недалек день, когда вся пехота оденет броню, ибо без нее нельзя будет показаться в облаках газа и урагане огня... Тот, у кого будут автомобили и тракторы, будет способен к быстрому маневру, сможет быстро преодолеть все затруднения; сам же сможет легко остановить натиск неприятеля и стеснить его действия. Тот же, кто не озаботится своевременно завести двигатели внутреннего сгорания, тот, даже имея все остальные роды войск, будет значительно стеснен в маневре и затруднен в обороне».

Но какие могут быть «малые армии», когда для мировой революции нужна мировая война! Из этого и исходили разработчики советской военной теории, взяв за основу положения марксизма-ленинизма. Советская стратегия сразу ориентировалась на то, что новая война будет носить глобальный характер; при этом, «учитывая существование двух социально противоположных систем», грядущая мировая война рассматривалась прежде всего как война коалиции капиталистических стран против Советского Союза.

«Красная Армия, — говорится в резолюциях Коминтерна, — главное оружие рабочего класса, должна быть подготовлена так, чтобы выполнить свою наступательную миссию на любом участке фронта. Границы же этого фронта в ближайшую очередь определяются пределами всего материка Старого Света». Поэтому боевые действия потребуют участия массовых армий, напряжения всех экономических сил и будут носить тотальный характер.

Большевики с момента прихода к власти в России стремились распространить эту власть на весь шар земной, ибо «окончательно коммунизм может победить только в мировом масштабе»; то есть готовились к войнам завоевательным — захвату территорий соседних государств с последующей их колонизацией, виноват, советизацией и освобождением «труда» от «капитала». Официально было провозглашено и многократно повторено, что будущая война будет вестись не ради заключения выгодного мира путем разгрома вооруженных сил противника, а за присоединение новых земель и населения к «братской семье» советских народов. «Ведь каждая занятая нами территория, — писал наркомвоенмор М.В. Фрунзе, — является после занятия уже советской территорией, где будет осуществляться власть рабочих и крестьян... мы тоже будем расширяться в социалистическую коалицию; когда будут вспыхивать новые социалистические революции или когда нам придется занимать тот или иной район, находящийся под владычеством капитала».

Понятно, Кремль не собирался объявлять войну сразу всему миру, разве что в случае всеобщего выступления «мирового пролетариата», но на это надежды было мало. «Вероятнее всего, — прогнозировал И.В. Сталин, — что мировая революция будет развиваться путем революционного отпадения новых стран от системы империалистических государств». Для содействия этому «революционному отпадению» были приняты на вооружение наступательная, «активная в самой высокой степени», военная доктрина и стратегия молниеносного «сокрушения» каждого отдельного противника рядом последовательных «уничтожающих операций».

Как писал в 1929 году В.К. Триандафиллов — начальник Оперативного управления Штаба РККА и один из создателей теории глубокой наступательной операции:

«Глубокие и сокрушительные удары могут вывести из игры довольно быстро целые государственные организмы. По отношению к большим государствам эти удары могут привести к разгрому их вооруженных сил по частям, крупными пачками. Удары эти являются наиболее верным средством для быстрого истощения людских и материальных ресурсов противника, для создания объективно благоприятных условий для социально-политических потрясений в неприятельской стране... Глубокие и сокрушительные удары остаются одним из самых верных средств для превращения войны в войну гражданскую. Государства-лилипуты могут быть раздавлены одним ударом.

Вот почему современное оперативное искусство не может отказаться от глубоких ударов на сокрушение. Правильная и мудрая политика в строительстве вооруженных сил должна обеспечить благоприятные условия для ведения войны этим методом».

Наиболее эффективным способом ведения наступательных действий советская военная мысль признавала нанесение противнику ударов огромной пробивной силы по всей глубине его порядков. Это требовало применения на избранном направлении «всесокрушающего тарана» — глубоко эшелонированной массы пехоты, танков, артиллерии, поддержанных авиацией, с одновременной «авиамотомехборьбой» в тылах противника и с применением химического оружия.

Проведение операции сводилось к тому, чтобы решить две основные задачи: во-первых, взломать фронт обороны противника одновременным ударом танков, артиллерии, пехоты и авиации на всю ее тактическую глубину; во-вторых, развить тактический успех, достигнутый при прорыве обороны, в оперативный немедленный ввод эшелона подвижных войск при одновременной изоляции авиацией района прорыва от подхода резервов противника.

Для осуществления прорыва на направлении главного удара предполагалось сосредоточить превосходящие силы и средства пехоты и поддержать их массированным воз-

действием артиллерии, танков и авиации. Основной задачей эшелона атаки являлся прорыв обороны противника. Для развития успеха предназначалась подвижная конномеханизированная группа фронта. Военно-воздушные силы и воздушно-десантные войска намечалось использовать для непосредственного содействия сухопутным войскам при прорыве и для борьбы с подходящими резервами противника. Одновременное подавление всей глубины вражеской обороны достигалось непрерывными авиаударами по тылам, решительным продвижением танков дальнего действия, безостановочным продвижением пехоты с танками непосредственной поддержки, а также стремительными действиями механизированных и кавалерийских соединений.

На всех этапах действиям танков придавалось особое значение. Они должны были не только сопровождать пехоту, помогая взломать вражескую оборону, но и, как указывал А.Е. Громыченко в «Очерках тактики танковых частей»:

«Быстро и дерзко проникая в глубину походных порядков противника, танки попутно (не ввязываясь в длительный бой) сбивают разведывательные и охраняющие органы противника, опрокидывают успевшие развернуться на огневых позициях батареи, вносят в ряды развертывающегося противника общее расстройство, сеют панику и срывают организацию и управление развертывающимися для боя войсками... Глубокая атака танков ведется со всей возможной стремительностью». На первое место при этом ставится «необходимость глубоких действий танков через все расположение **развертывающегося** противника, чтобы парализовать его попытки к наступлению, вырвать инициативу и не допустить организованного развертывания его главных сил».

Из этой цитаты, между прочим, следует, что удар наносится внезапно по неразвернувшемуся противнику, так сказать, «вероломно» и без объявления войны. Еще один теоретик, В.П. Крыжановский, рассматривая «типичные случаи» применения танковых войск, первым пунктом поставил: «Набег с объявлением мобилизации противником на его территорию с целью захвата важнейших пригранич-

ных железнодорожных узлов и разрушением мостов сорвать или замедлить сосредоточение и развертывание армии противника. Благодаря внезапности появления соединения здесь следует ожидать (даже в худшем случае) только недостаточно организованные, примитивные препятствия».

Вполне закономерно, что едва в СССР начали собирать собственные танки, как военные теоретики подняли практический вопрос о необходимости создания механизированных соединений. «Боевые свойства танков должны быть использованы в полной мере, — напоминал инспектор броневых сил Республики К.Б. Калиновский, — и осуществить это возможно только в составе самостоятельного механизированного соединения, все части которого обладали бы приблизительно одинаковой подвижностью. Поэтому, не отказываясь от применения танковых систем в составе других родов войск, необходимо создавать специальные механизированные соединения».

Комиссия Реввоенсовета под руководством С.С. Каменева пришла к выводу, что в организационном отношении механизированные войска Красной Армии должны состоять из:

1) механизированных соединений, предназначенных как для решения самостоятельных задач в отрыве от главных сил, так и во взаимодействии с ними;

2) танковых частей Резерва Главного Командования как средства усиления войск, действующих на направлении главного удара;

3) танковых подразделений в составе общевойсковых соединений, предназначенные для совместных с ними действий.

Организация механизированного соединения представлялась следующей:

а) часть обеспечения (разведка и охранение) из танкеток и бронеавтомобилей;

б) ударное ядро (атака) из легких танков и средств танковой атаки (пулеметовозы, минометовозы, самоходные пушки и гаубицы);

в) части для захвата и удержания местности (передвигающиеся на транспортерах);

г) вспомогательные части из саперных, химических и других средств со средствами боевого питания и восстановления (ремонта).

В теоретической дискуссии вырабатывались принципы использования мехсоединений и их организационные формы: танки необходимо применять массированно и внезапно в тесном взаимодействии со всеми родами войск; основные задачи механизированных соединений — развитие успеха после прорыва фронта противника, его преследование, борьба с подходящими оперативными резервами. Главный принцип — «стремительное движение и огонь», атака укрепленных полос допускается лишь в исключительных случаях. Поскольку танковые части сами по себе не способны длительное время вести самостоятельные действия и удерживать занимаемые рубежи, они должны входить в состав более крупных «мотомеханизированных соединений».

«Мотомеханизированные соединения (ММС) возникают вследствие того, что механизированные соединения не обладают достаточной силой для удержания захваченного, а моторизованные не имеют достаточной силы проникновения... Основная особенность использования ММС — **взаимодействие моторизованных и механизированных войск....**

ММС должны иметь в своем составе механизированные (*танковые*) и моторизованные (*мотострелковые*) части различных родов войск в надлежащей пропорции, по возможности одинаково быстроходных. В их составе должны быть машины повышенной проходимости, желательно с легкой броней для разведки пути и регулирования движения».

Хотя танки являются «прорывным ядром», успех всегда закрепляет пехота. Поэтому В.П. Крыжановский в 1931 году вполне резонно указывал: «Основным ядром мотомеханизированного соединения должна быть способная стремительно продвигаться на автомашинах на марше, драться в лесу, форсировать водные преграды и закреплять пространство пехота, усиленная артиллерией, танкетками, быстроходными танками и бронемашинами. Кроме того, мотомехсоединение должно быть обеспечено: химиками, са-

перами, понтонными частями, прожекторными частями, частями связи, частями ПВО, разведывательной авиацией, истребительной авиацией и поддерживаемой штурмовой и легкобомбардировочной авиацией». В.П. Крыжановский предлагал формировать самостоятельные мотомеханизированные дивизии, в состав которых должны были входить: ударный танковый полк, артиллерийский полк, два полка мотопехоты, оснащенных легкими танками и бронемашинами, инженерный батальон, авиагруппа, рота связи, «автообоз».

Особое внимание обращалось на обеспечение управляемости ММС, «неуязвимости с воздуха», взаимодействие составных элементов, налаживание «непрерывной работы тыла танковых частей на ходу и наиболее быстрое возвращение в строй восстановленных танков», ибо «от быстроты работы танковых тылов зависит быстрота развития успеха».

В целом глубокая операция рассматривалась как «многофазное сражение», требующее от военачальника высокого оперативного искусства, способности быстро принимать адекватные меняющейся обстановке решения и доводить их войскам.

«Шаг за шагом, — наставлял начальник оперативного факультета Военной академии Г.С. Иссерсон, — регулируя и направляя действия из глубины, современному командарму придется непрерывно и действительно управлять ходом событий. Каждый отказ его от активного участия в этом управлении будет означать шаг к оперативному хаосу... Многообразные данные непосредственной обстановки, освещающей операцию в двух измерениях — по фронту и в глубину, потребуют высокого уровня оперативного искусства и оперативной культуры, чтобы на основании анализа, сочетания и расчета всех данных можно было прийти к синтезу обоснованного решения. Так современный полководец вновь появится на «Праценских высотах» и, окруженный аппаратами радиосвязи и телевидения, имея всегда в своем распоряжении самолет, будет знаком руки руководить операцией глубокого прорыва. Мощный штаб — организатор и технический исполнитель решений — будет предоставлен к его услугам. Другая субordi-

нированная часть штаба будет расположена позади, управляя и регулируя передвижениями частей глубокого оперативного построения. Наконец, третья тыловая часть его расположится еще дальше в глубину, примерно на линии железнодорожного базирования, и будет управлять всем сложным механизмом питания и обеспечения глубокой операции».

Можно смело утверждать, что теория у нас была самая передовая, во всяком случае, не хуже, чем у Гудериана. Правда, не так гладко получалось на практике: красным командирам никак не удавалось освоить положения собственных уставов, красным армейцам — собственную технику.

Глава 3

Появление в больших количествах собственных образцов бронетехники позволило приступить к созданию в РККА новых организационных структур танковых войск. Летом 1929 года по инициативе К.Б. Калиновского был сформирован опытный механизированный полк, включавший батальон танков МС-1, автобронедивизион, оснащенный БА-27, мотострелковый батальон и авиаотряд. На базе этого полка в мае 1930 года развернули 1-ю отдельную механизированную бригаду Московского военного округа в составе танкового и механизированного полков, разведывательного и артиллерийского дивизионов, а также ряда специальных подразделений. Бригада, командиром-комиссаром которой назначили Н. Судакова, имела на вооружении 60 танков, 32 танкетки, 17 бронемашин, 264 автомобиля и 12 тракторов.

Очень скоро первые серийные танки получили боевое крещение и первый опыт «взаимодействия». В 1929 году разгорелся советско-китайский конфликт вокруг Китайско-Восточной железной дороги, которая формально находилась в совместном управлении, а фактически целиком контролировалась советской стороной, в перспективе стремившейся при активном участии военных советников, «красных китайцев» и поставок оружия взять под контроль весь сотрясаемый гражданской войной Китай. Так, помощник военного атташе В.А. Трифонов (не понимавший политику партии) за полтора года до событий писал в Политбюро: «Наши советники стали на путь создания просоветского правительства. Создавать в Китае правительство нашими руками — это авантюризм... Наша политика такова, что столкновения в Маньчжурии и на КВЖД

неизбежны. Китайский народ рассматривает нашу активность в Китае и на КВЖД не как помощь национально-освободительному движению, а как империализм». В июле правительство Чан Кайши, установив контроль над северными провинциями страны и без сожаления расставшись с коммунистическими советчиками, силовым путем сменило руководство дороги, «советские граждане — служащие дороги — подверглись всевозможным оскорблениям и нападкам со стороны полиции и были отозваны».

Но это — мелочь, пустяк. Миролюбивая страна «победившего пролетариата», конечно, изыскала бы средства решить проблему полюбовно, дипломатическим путем. Но нашему руководству «стало известно», что Чан Кайши замыслил недоброе: он, игнорируя «неоднократные протесты правительства СССР», начал сосредоточение своих войск у границы, планируя «нанести внезапный удар, дойти до Байкала и перерезать Транссибирскую магистраль, взорвав туннели»! А надоумили Чана империалистические державы, захотевшие «прощупать мощь Красной Армии штыками китайцев». Естественно, Москва была вынуждена принять соответствующие меры.

6 августа 1929 года все военные силы на Дальнем Востоке были объединены в Особую Дальневосточную армию под командованием В.К. Блюхера. Перед Василием Константиновичем поставили задачу «дать надлежащий отпор провокаторам и китайским милитаристам», попутно установив Советскую власть в Маньчжурии. 18 августа передовые отряды ОДВ «с величайшей сдержанностью, не выходя из рамок необходимой самообороны», вторглись в Маньчжурию и заставили вооруженного допотопными фузеями и бомбометами противника «в панике бросить свои противосоветские опорные базы». В ноябре, на заключительном этапе операции, в составе Забайкальской группы войск приняла участие в боях отдельная рота танков МС-1, напугавшая и врагов, и своих.

Вот как об этом поведал маршал В.И. Чуйков: «Наиболее наше наступление развивалось там, где действовала 36-я стрелковая дивизия, поддержанная ротой танков МС-1. Этот бой вообще был самым интересным. Мы впервые могли наблюдать танковое наступление во взаимодейст-

вии с пехотой. В роте действовало 10 машин. С исходных позиций они двинулись после артподготовки. Танки не вводились в прорыв, они прорывали оборону, прикрывая собой наши пехотные цепи. Их атака была внезапной для китайских солдат, удивила она в не меньшей степени и красноармейцев. Я находился на наблюдательном пункте рядом с Блюхером. Мы видели в бинокли, как китайские солдаты и офицеры, завидев наши танки, высунулись почти в полроста из окопов. Мы ожидали, что они в панике побегут, но удивление оказалось столь сильным, что оно как бы парализовало их волю и убило даже страх. Странно вели себя и красноармейцы. Они тоже не успевали за танками, а некоторые, как зачарованные, смотрели надвигающиеся стальные черепахи, изрыгавшие огонь... Танки беспрепятственно дошли до китайских позиций и открыли огонь вдоль окопов. Пулеметный огонь отрезвил китайцев. Они в панике побежали. Десять танков прорвали оборону противника без каких-либо потерь с нашей стороны. Если бы у нас было лучше налажено взаимодействие танков с пехотой, мы могли бы молниеносно развить успех. Однако и наши части не ожидали такого эффекта. Красноармейцы ворвались в расположение противника и, вместо того, чтобы быстрее двигаться вперед, замешкались в китайских окопах. Танки углубились на 5 км в сторону Чжалайнора и остановились, опасаясь двигаться по китайским тылам без пехоты».

Плохо вооруженные и слабо организованные гоминьдановские войска были разбиты наголову, потеряв около 10 тысяч человек убитыми и взятыми в плен. Но революция в Маньчжурии, несмотря на заброску отрядов диверсантов-«повстанцев», не заладилась. 29 декабря 1929 года в Хабаровске был подписан протокол о восстановлении на КВЖД прежнего положения; советские войска вернулись на свою территорию. Безвозвратные потери Красной Армии составили 281 человек. Как считают историки из российского Генштаба, «наши жертвы оказались не напрасными»: во-первых, «была восстановлена историческая справедливость», а во-вторых, представился случай показать всему миру «неприкосновенность границ Страны Советов, силу Красной Армии, боевой дух ее бойцов и ко-

мандиров». Через пять лет Китайско-Восточную железную дорогу отдали китайцам практически даром.

Осенью 1932 года на базе 11-й Краснознаменной стрелковой дивизии в Ленинградском военном округе был сформирован 11-й механизированный корпус, а на базе 45-й Волынской Краснознаменной стрелковой дивизии на Украине — 45-й мехкорпус. В состав каждого корпуса входила мехбригада с танками Т-26 (три танковых батальона, стрелково-пулеметный батальон, артдивизион, саперный батальон, зенитно-пулеметная рота), бригада такого же состава, но вооруженная танками БТ, стрелково-пулеметная бригада, корпусные части: разведывательный, химический, саперный батальоны, зенитно-артиллерийский дивизион, авиаотряд. Всего мехкорпус имел около 500 танков, свыше 200 броневых автомобилей, 60 орудий и другое вооружение.

Тогда же началось формирование других бронетанковых частей. В результате численность личного состава автобронетанковых войск к январю 1933 года по сравнению с 1931 годом увеличилась в 5,5 раза, а их удельный вес в армии вырос с 1,6 до 9,1 %. Общая численность вооруженных сил достигла 800 тысяч человек.

На 1 января 1933 года Красная Армия имела в своем составе 2 механизированных корпуса, 5 механизированных бригад — по 145 танков в каждой, 2 отдельных танковых и 15 механизированных полков, 15 отдельных танковых батальонов, 69 механизированных и танкетных дивизионов, на вооружении которых состояло 4500 боевых машин — Т-18, Т-26, Т-27, Б-Т.

В 1934 году были сформированы еще два механизированных корпуса: 7-й в Ленинградском ВО взамен переброшенного на Дальний Восток 11-го, и 5-й — в Московском военном округе. В феврале 1935 года мехкорпуса перешли на новую организацию, заключавшуюся в сокращении количества вспомогательных частей для придания корпусу большей мобильности и управляемости; добавился батальон связи и разведбат на Т-37. Механизированные части, как правило, вооружались машинами одного типа, причем бригады в составе корпусов имели танки БТ, а отдельные бригады и полки в составе пехотных частей — Т-26. Полки

и бригады, имевшие в своем составе Т-28 и Т-35, именовались тяжелыми. К 1935 году в РККА были 5, 7, 11, 45-й механизированные корпуса, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 13, 14, 19, 20, 31, 32, 133, 134-я механизированные, 33, 50, 135-я стрелково-пулеметные бригады.

Первые же учения показали, что мехсоединения громоздки, трудноуправляемы, а их материальная часть непрерывно выходит из строя как по причине недостаточной надежности — ломались двигатели, разрушались траки гусениц, так и вследствие безграмотной эксплуатации и низкого уровня технической подготовки личного состава. Чего стоят одни только соревнования по прыжкам через препятствия на быстроходных танках: на что еще стодится 12-тонная машина после 20— 40-метрового полета с «возвращением на родную землю»?

При этом в армию совершенно не поставлялись запасные части: заводы, выполняя планы, встречные и поперечные обязательства, лихорадочно собирали танки, положив начало стойкой традиции социалистической системы хозяйствования — надрывая пупок, неуклонно наращивать производство продукции, чтобы потом в кратчайшие сроки, не имея запчастей, складов, систем базирования, ее сгноить, неважно что, картошку ли, авианосец или те бесчисленные тонны боеприпасов, что до сих пор на всех широтах — от сопки Заполярья до степей Украины — десятки лет лежат под открытым небом и взлетают на воздух с удручающей регулярностью.

«Выполнить заказ на танк, трактор, автомобиль, самолет и прочее все стараются, — сокрушался нарком К.Е. Ворошилов. — За невыполнение этих заказов греют (*нарком изъясняется на казарменном жаргоне: «греть» — означает «наказывать»*), за выполнение хвалят. А запасные части, которые также должны быть поданы промышленностью, — это в последнюю очередь».

В первой половине 1933 года промышленность поставила армии 80 штук (!) запасных траков. Отсутствие запчастей вызвало к жизни специальный приказ начальника УММ: «В целях сбережения моторных ресурсов танков БТ 50% машин в войсках держать в неприкосновенном запа-

се, 25% эксплуатировать наполовину их возможностей и 25% — эксплуатировать полностью».

15 февраля 1935 года последовал приказ наркома обороны № 25, согласно которому от 50 до 80 % танков в частях хранились на консервации, чтобы сберечь ресурс двигателя. Это тоже очень по-нашему: изготовить горы оружия и не давать его в руки тех, кто должен будет идти с ним в бой. Во-первых — экономия «народных денег»: «Вам гранату метнуть, а для государства это в корову обойдется»; во-вторых — еще ломают чего-нибудь. Поэтому на полевых занятиях большинство экипажей ходили в «танковую атаку» пешком. Если все-таки допускали танкистов к машине, то водить ее учили только по прямой, стрелять — с ровных площадок по неподвижным и выкрашенным для заметности в черный цвет мишеням. Для показушных мероприятий и проверок натаскивали отдельные подразделения и самых толковых механиков-водителей и сажали их в танки, если случались учения или «внезапные» тревоги.

Регулярной боевой подготовки в Красной Армии не было никогда, во всяком случае, в мирное время. Армия все время что-нибудь строила, заготавливала, сеяла и убирала, оказывала помощь народному хозяйству, обзаводилась собственными свинарниками, коровниками и сенокосами. Расходы на боевую подготовку в смете наркомата обороны составляли 0,34— 0,41 %, почти в два раза меньше, чем на проведение политических и культурных мероприятий, ведь «моральные силы Красной Армии являются решающим средством в деле организации современного боя». Еще меньше — 0,2— 0,28% — расходовалось на военное образование.

Одним словом, РККА в первой половине 30-х годов представляла из себя нечто среднее между колхозом и лагерной зоной. На военную службу призывались малограмотные, прошедшие «школу коллективизации», крепостные крестьяне, получали они драное обмундирование, называемое формой, лопату или вилы и занимались привычным с детства делом. Наместник на Дальнем Востоке В.К. Блюхер вообще треть своей армии — 60 тысяч человек — определил в Особый колхозный корпус, призванный, по замыслу полководца-председателя, «освоить

богатеишие целинныие и залежныие земли, обеспечить население и армию продовольствием». Вместо бойцов у Василия Константиновича были пейзаны — пастушки, скотники и косари, кстати, их и учить ничему не нужно. Содержались «колхозоармейцы» нередко в самых скотских условиях. Новые воинские части росли как грибы и буквально на ровном месте: эшелон с людьми опорожнялся на каком-нибудь полустанке, хорошо если в тайге — можно заготавливать дрова и стройматериалы, и получал приказ: «Обживайтесь». Целые полки и бригады, от Ленинграда до степей Забайкалья, летом и зимой размещались в палатках, землянках и «лисыих норах».

«Пришлось принять полк, — вспоминает молодость генерал И.М. Чистяков (275-й полк 92-й стрелковой дивизии), — на голом месте строить временное жилье, столовую и конюшни. Красноармейцы рыли землянки, ставили навесы. Натаскали камней, сделали казарму на пятьсот человек... Питание у нас было неважное, но очень спасала рыба». Вопрос: чем эта воинская часть отличается от спецпоселения? Только тем, что сами себя охраняют?

Вермахт с приходом к власти Гитлера тоже развивался довольно бурно, но танкистов-«сусликов» у них точно не было, как и в любой цивилизованной стране.

Крайне низок был уровень общего образования «красных командиров». Так, в 1929 году у 81,6 % курсантов, принятых в военные школы сухопутных войск, имелось лишь начальное образование либо не было никакого — зато все исключительно «с пролетарским происхождением». В январе 1932 года начальное образование было у 79,1 % курсантов, в январе 1936-го — 68,5 %, а в бронетанковых школах — у 85 %. Сделать из них знающих свое дело командиров с хорошим общим развитием и широким кругозором было в принципе невозможно.

Вот портрет курсанта Объединенной Белорусской военной школы «образца 1932 года»: «Резко бросается в глаза слабая строевая выправка», обмундирование «почти все лето не стиралось» и «дошло до цвета нефти». Завидев командира с ромбами в петлицах, «курсанты дневальные мялись, один почесывал щеку и вертел головой, не зная, что делать: встать или сидеть».

Но и таких «специалистов» не хватало. В начале 1935 года 37—39 % комсостава военного образования не имели вообще. В связи с нехваткой командиров лейтенантские «кубары» массово присваивали младшему комсоставу, порой просто неграмотному. В Харьковском военном округе такими выдвиженцами были почти все командиры взводов и три четверти командиров рот. В «блухеровской губернии» осенью 1936 года были «целые группы лейтенантов и старших лейтенантов», понятия не имевших, какой процент от 200 составит 6, и штабисты, не знавшие простых дробей. Интересно, кто-нибудь из них читал гордость советской военной мысли — «Временную инструкцию по организации глубокого боя»? Способен был сам маршал организовать «глубокое, многоактное, многоярусное сражение»? (Ну-ка, попробуем представить полководца Блюхера на «Праценских высотах», окруженного «аппаратами радиосвязи и телевидения» и «мощным штабом» с «субординированной частью», синтезирующего «обоснованные решения».)

Выпускники военных училищ, в которых, за ненадобностью и по причине неусвояемости, были выброшены из программы предметы, в царской армии считавшиеся необходимыми и обязательными, не умели читать карту, пользоваться компасом, не приобретали командирских навыков, не владели методическими приемами работы с младшими командирами, а те, в свою очередь, не могли командовать отделением, орудием или танком, подчас просто подать правильную команду. Институт сержантов (унтер-офицеров), занимавшихся индивидуальной подготовкой бойцов, в Красной Армии был утроблен сразу, надежно и навсегда, как ни пытались его реанимировать.

Продубленный вояка С.М. Буденный, боевой унтер старой закалки, отмечал: «Мы подчас витаем в очень больших оперативно-стратегических масштабах, а чем мы будем оперировать, если рота не годится, взвод не годится, отделение не годится».

Один из ударников Дальстроя сформулировал «три заповеди, которые надо знать человеку в лагере — мат, блат и туфта».

Именно так. В Красной Армии процветали мат, пьянство, отсутствие дисциплины, элементарное раздолбайст-

во и очковтирательство: «...бичом РККА накануне 1937 года была низкая требовательность командиров всех степеней и обусловленные ею многочисленные упрощения и условности в боевой подготовке войск. Бойцам позволяли не маскироваться на огневом рубеже, не окапываться при задержке наступления; от пулеметчиков не требовалось самостоятельно выбирать перед стрельбой позицию для пулемета, связиста не тренировали в беге и переползании с телефонным аппаратом и катушкой связи за спиной... В 52-м артиллерийском артполку БВО в декабре 1936 года даже устройство винтовки изучали без самой винтовки, подготовку телефона к выходу в поле — без самого телефона... Неприглядно смотрелся и младший командир РККА. Неподтянутый, небритый, часто в рваной гимнастерке, а то и без знаков различия, он в принципе не мог быть требовательным, не мог отрабатывать с бойцами все детали их подготовки. С таким командиром можно было пререкаться, его можно было величать «балдой» и крыть матом... Процветало и прямое очковтирательство, когда скрывались факты аварий, «округлялись» и завышались результаты стрельб, а совершенно не умеющие стрелять бойцы объявлялись в рапортах стахановцами».

«Если грянут события на Дальнем Востоке, — клялся с трибуны В.К. Блюхер, — то особая Дальневосточная Красная Армия, от красноармейца до командарма, как беззаветно преданные солдаты революции, под непосредственным руководством любимого вождя Рабоче-Крестьянской Красной Армии и флота — товарища Ворошилова, Центрального комитета партии, великого вождя нашей партии, товарища Сталина, ответит таким ударом, от которого затрепещат, а кое-где и рухнут устои капитализма!»

И это понятно любому «забайкальскому комсомольцу»: «Без туфты не обойдешься — тогда у тебя харч будет весомее».

Положения теории глубокой операции проверялись на маневрах Киевского военного округа в 1935 году (участвовало 75 тысяч человек, 800 танков, 500 самолетов), Белорусского (85 тысяч человек, 1136 танков, 638 самолетов), Московского, Одесского и других округов 1936 года. В ходе учений, на которые съехались самые видные советские

полководцы и иностранные военные делегации, отрабатывались: прорыв укрепленной оборонительной полосы пехотой, усиленной танковыми батальонами и артиллерией РГК, ввод в прорыв группы развития успеха, маневр механизированного корпуса и кавалерии с целью окружения и уничтожения противника, действия штурмовой авиации по боевым порядкам, применение авиадесантов. «Маневры со всей убедительностью доказали огромную сокрушительную силу и исключительные маневренные возможности механизированных и танковых соединений», а также «высокую боевую мощь Красной Армии, хорошую выучку красноармейцев и навыки командного состава», войска «округов с честью выдержали экзамен на зрелость». Мероприятия завершились речами, парадами и банкетами.

Истинные результаты подвели в узком кругу. Эскадрильи бомбардировщиков и штурмовиков, которые должны были расчистить путь наступающим танкам, сделать этого, по существу, не смогли. Их взаимодействие с механизированными соединениями «не удавалось», «терялось совершенно» или «осуществлялось эпизодически», ввиду неумения организовать устойчивую связь. Танкисты Якира и Уборевича наступали вслепую, поскольку разведка, по оценке начальника Управления боевой подготовки командарма 2 ранга А.И. Седякина, «была недееспособна». В результате 15-я и 17-я бригады КВО неоднократно наносили удар «по пустому месту», 5-я и 21-я мехбригады не смогли обнаружить вражеские засады. В БВО машины 1-й танковой бригады «внезапно» для себя очутились перед полосой танковых ловушек и надолбов и вынуждены были резко отвернуть в сторону — в болото, где и застряли. Командиры танков не умели вести наблюдение в бою, механики-водители — выдерживать заданное направление, ввиду чего боевые порядки атакующих частей «быстро расстраивались». Командиры взводов, рот и батальонов не освоили радиосвязь, не умели наладить управление своими подразделениями. «Вопрос взаимодействия артиллерии с пехотой и танками» оказался недостижимым «высшим пилотажем» даже в учебных условиях.

Все взаимодействие и управление на поле боя состояло в громкой команде «Вперед!», повторяемой «всеми: от командира батальона до командира отделения».

По итогам учений МВО маршал М.Н. Тухачевский отмечал, что ни выучка войск, ни работа штабов, ни взаимодействие войск не находились на должной высоте: «Мехкорпус прорывал с фронта оборонительные полосы противника без артподдержки. Потери должны были быть огромны... Действия мехкорпуса вялы, управление плохое... Действия мехкорпуса не поддерживались авиацией... Авиация работала недостаточно целеустремленно... Плохо работала связь... Работа штабов, в частности разведка, очень слаба во всех частях». Французский военный атташе оценивал наши маневры как организованные в пропагандистских целях и изобилующие тактическими ошибками шоу.

«Несколько позднее, — сообщает маршал М.В. Захаров, — по действиям войск на маневрах были сделаны теоретические и практические выводы, сыгравшие большую роль в последующем развитии наших вооруженных сил».

Да, выводы последовали вполне практические: через два года почти никого не осталось в живых из тех, кто на Полесье и под Шепетовкой водил армиями «восточных» и «западных», «красных» и «синих» и наблюдал за потешными битвами с трибун.

В 1937 году был принят третий пятилетний план развития РККА на 1938— 1942 годы. Им предусматривалось:

1) сохранение имеющегося числа механизированных соединений — 4 корпуса, 21 бригада, 3 отдельные мотобронебригады;

2) создание вместо учебных бригад — одиннадцати учебных полков;

3) переход на усиленные танковые взводы с пятью машинами вместо прежних трех;

4) перевести механизированные бригады на новую организацию: четыре танковых батальона по 54 линейных и 6 артиллерийских танков в каждом, разведывательный и мотострелковый батальоны, подразделения обеспечения;

5) установить штатную численность: в легкотанковой бригаде — 278 танков БТ, в танковой бригаде — 267 танков Т-26, в тяжелой бригаде — 183 (136 Т-28, 37 БТ, 10 химических), в танковом полку — от 190 до 267 боевых машин;

б) ввести в состав каждой стрелковой дивизии танковый батальон двухротного состава (Т-26 и Т-38), а в кавалерийскую дивизию — танковый полк.

В апреле 1938 года все механизированные корпуса, бригады, полки были переименованы в танковые.

На Дальнем Востоке имелись все возможности вместо витания «в оперативно-стратегических масштабах» решать конкретную проблему. Здесь после оккупации японскими войсками Северо-Восточного Китая постепенно разгорался советско-японский пограничный конфликт, тем более что и границы как таковой там никогда не было. «Самураи», подстрекаемые «правлящими кругами США, Англии и Франции и поддерживаемые фашистской Германией» — сами бы они до такого ни в жизнь не додумались, — планировали отхватить себе Советское Приморье и северный Сахалин. Товарищ Сталин имел виды на китайскую территорию. Практически сразу начались стычки, провокации, скандалы с разоблачением шпионов и диверсантов, которых активно забрасывали друг к другу обе стороны. С советской стороны в инцидентах принимали участие, как правило, пограничники, и надо сказать, что в НКВД умели готовить настоящих бойцов, а вот если в дело ввязывались «колхозоармейцы»...

Например, 1 февраля 1936 года у заставы Сиянхэ две роты японцев столкнулись с двумя ротами 78-го Казанского полка 26-й Сталинской дивизии. Сражения не состоялось, разошлись почти мирно, но на всякий случай советское командование решило выслать на помощь пехоте танковый взвод «двадцатьшестых» из состава 2-й механизированной бригады. Однако «лучшие машины» (хранившиеся на консервации ради «сбережения ресурса») оказались неисправными, а «лучшие водители» не знали этих — не закрепленных за ними — танков. Началась беготня, суматоха, заводкой машин занимались все, и в итоге этот процесс занял четыре часа. В пути все Т-26 поочередно ломались, а в сопровождавшей их ремонтной летучке не оказалось нужных запчастей и инструментов. Технический же состав оказался технически неподготовлен и с ремонтом не справился. Затем кончилось горю-

чее — а бензозаправщиков при взводе не было... В общем, 150 километров взвод преодолевал 56 часов, из шести танков до места назначения дошли лишь четыре. Но и на них «оружие было подготовлено слабо» (?).

Летом 1938 года разразились события в районе озера Хасан, где сходились границы СССР, Кореи и Маньчжурии.

Все началось с того, что 8 июля наряд Посьетского погранотряда взобрался на гребень господствовавшей над окружающей местностью высоты Заозерная — отсюда им было сподручнее наблюдать. К 11 июля на сопке обустроилось уже около 40 бойцов со станковыми и ручными пулеметами, деловито оборудовавших на маньчжурской территории позицию с окопами и натянутой у самой земли проволокой («спотыкач»). По свидетельству бывшего начальника погранзаставы «Подгорная» П.Ф. Терешкина, «на склонах сопки устроили камнезавалы и заложили несколько фугасов — «сюрпризов». Через две недели «гарнизон» насчитывал 70 человек личного состава двух застав. Затеявая эту акцию, советское командование прекрасно сознавало, что «захват высоты может вызвать стремление со стороны японцев овладеть самими этой высотой», и дополнительно выслало в район озера Хасан роту 119-го полка 40-й стрелковой дивизии.

15 июля появились японские жандармы и вежливо потребовали нарушителей удалиться (согласно другой версии, они пытались зафиксировать на фото пленке факт «строительства укреплений»). Пограничники на провокацию не поддались и для полной ясности застрелили одного из жандармов. Все — строго по уставу: «Стой! Назад! Стрелять буду!», предупредительный выстрел и огонь по «нарушителям». Во всяком случае, комкор Г.М. Штерн на заседании Военного совета при НКО рассказывал эту историю именно так: «15 июля два японских военных и три штатских вышли на высоту и сделали несколько десятков шагов по нашей территории. Сапер Виневитин, заметив это, с дистанции 120 метров выстрелил и одного японского жандарма убил и одного ранил. После этого началась волна нахальных заявлений по нашему адресу...» Нет, похоже, предупредительного не было, был сразу контроль-

ный. Из сообщения сотрудника Центрального пограничного музея ФСБ РФ М.А. Гундырина: «Властный оклик «Стой!» оказался для них настолько ошеломляющим, что, ни секунды не раздумывая, они стремглав бросились наутек. Виневитин прицелился и выстрелил. Один из нарушителей упал с простреленным черепом».

В тот же день японский поверенный в делах Японии в Москве нахально заявился в наркомат иностранных дел с «надуманной претензией», мол, убивают наших граждан на честно нами оккупированной территории; будьте любезны — очистить. Господин Ниси самым решительным образом потребовал немедленно отвести советские войска и намекнул на возможные осложнения. 20 июля к наркому М.М. Литвинову с тем же вопросом обратился посол Мамору Сигэмицу. В обоих случаях японские дипломаты получили достойный отпор без всяких политесов: им посоветовали соблюдать осторожность и показали карту, неопровержимо свидетельствующую, что «высоты Заозерная и Безымянная находятся на российской территории». Обе стороны ссылались на один и тот же документ — Хуньчуньские соглашения, подписанные правительствами России и Китая в 1886 году, — но толковали их по-разному. Так, японцы формулировку «граница идет по западной стороне озера Хасан» расшифровывали однозначно — по западному берегу; наши специалисты делали вывод, что «не только западные берега этого озера, но и некоторый район к западу от этих берегов принадлежит Советскому Союзу». Самое смешное, что на советской карте, изданной Управлением военной топографии РККА в 1933 году, граница вообще была обозначена по восточному берегу Хасана.

Руководители НКВД вели себя с неподражаемым апломбом, ни малейшей заинтересованности в мирном разрешении конфликта не проявили, от предложений убрать войска с высоты Чангуфэнь (Заозерной) и спокойно разобратся с конфигурацией границы отмахнулись и вчинили оппонентам встречный протест по поводу вторжения японских жандармов на советскую территорию. Отношения между двумя странами, чьи геополитические амбиции столкнулись в Китае, были, мягко говоря, хо-

лодными. Аргументы товарищей Литвинова и Стомонякова — непробиваемыми: «Весь мир знает, что Советское правительство стремится к миру и что единственным зачинщиком конфликтов на Дальнем Востоке являются японо-маньчжурские власти». Дисциплинированный и выдержанный советский пограничник так устроен, что физически не способен пересечь государственную границу; если где-то находится советский пограничник, значит, там и есть советская земля, и японским жандармам на ней делать нечего.

Возможность нормально договориться имелась. Желания не было. Потому консенсуса достичь не удалось. Токио оставил за собой право «применить силу для того, чтобы заставить советские войска эвакуироваться из незаконно занятой ими территории». В Москве ничуть не испугались.

Японское командование приступило в подготовке операции «по вытеснению советских войск». Нарком К.Е. Ворошилов 22 июля приказал маршалу В.К. Блюхеру привести в состояние повышенной боевой готовности ряд соединений и авиацию Дальневосточного фронта. Однако Василий Константинович вместо того, чтобы проявить похвальное рвение и готовиться «по-настоящему воевать с японцами», затеял самодеятельное расследование и установил, что даже по московским картам «черту заступили» советские пограничники, чем, собственно, и спровоцировали конфликт с сопредельной стороной. Фактически Блюхер злостно саботировал указания товарища Сталина дать как следует по зубам «японским милитаристам», вознамерившимся испытать прочность наших рубежей, и продемонстрировать всему миру неуклонно растущую, несмотря на множество затесавшихся врагов, мощь Красной Армии.

Японский генералитет тоже рвался в бой. Обе стороны предпочли силовое решение проблемы, решив сыграть в небольшую пограничную войнушку с познавательными целями — этакую разведку боем на «полигоне» площадью 300 гектаров. Так, замысел оперативного управления императорского Генштаба предусматривал: «Провести бои, но при этом не расширять сверх необходимости масштабы

военных действий. Исключить применение авиации. Выделить для проведения операции одну дивизию из состава Корейской армии. Захватив высоты, дальнейших действий не предпринимать».

(К большому разочарованию «китайских товарищей», предлагавших Москве воспользоваться «неповторимым историческим моментом» для развязывания полномасштабной войны:

«а) Япония истощена годом войны с Китаем, этот год показал всю слабость Японии, поэтому соединенными силами СССР и Китая легко будет сокрушить военную силу Японии, тем более что японский морской флот не может быть эффективно использован в войне против СССР, как и против Китая, а воздушный флот не может представлять реальной угрозы против первоклассного воздушного флота Советского Союза; в области же людских контингентов Китай имеет неисчерпаемые возможности; ...международная обстановка сейчас исключительно благоприятна для решения вопроса средствами войны, и пропустить эту обстановку нельзя; д) до настоящей войны Советский Союз не имел достаточно обоснованного повода начать войну против Японии, так как это противоречило бы его мирной политике; теперь же, поскольку Япония первой начала агрессивные действия, она никак не сможет обвинить СССР в агрессии...».)

Согласно позднейшим советским данным, японцы сосредоточили в районе конфликта 19-ю пехотную дивизию численностью около 10 тысяч человек, которую наши военные отчего-то именовали «гвардейской», бригаду 20-й пехотной дивизии, кавалерийский полк, три отдельных пулеметных батальона и танки. Сюда были подтянуты дивизион тяжелой артиллерии и зенитные орудия. На западном берегу реки Тумень-Ула разместились оружейные позиции, на ближайших аэродромах сосредоточилось до 70 боевых самолетов. Для поддержки сухопутных войск в устье реки выдвинулся отряд японских кораблей. Сразу отметим, что ни танков, ни самолетов, ни флота японцы не использовали.

Маршал Блюхер велел поднять по тревоге 40-ю имени Орджоникидзе стрелковую дивизию 1-й Краснознамен-

ной армии и выделить из ее состава в помощь пограничникам два усиленных стрелковых батальона.

Вечером 29 июля рота японских солдат, выбив советский пограничный наряд — в ходе столкновения погибли лейтенант и четыре бойца НКВД, — заняла высоту Безымянная, расположенную в двух километрах севернее Заозерной. Резервная группа погранотряда и подоспевшая стрелковая рота заставили их отступить, не принимая боя. В дело вступили части регулярной японской армии. С рассветом 31 июля два батальона 75-го пехотного полка 19-й дивизии при поддержке артиллерии атаковали и захватили Заозерную, затем Безымянную, отбросив советские части на 4 километра к северо-востоку от озера Хасан. После чего японцы отошли и стали закрепляться на высотах. Подразделения 75-го пехотного полка заняли оборону на высотах Заозерная и Богомольная, слева — на сопках Безымянная и Черная разместились части 76-го пехотного полка.

Контратака 40-й стрелковой дивизии полковника В.К. Базарова, предпринятая 2 августа и поддержанная 32-м и 40-м отдельными танковыми батальонами, была японцами отбита с большими для нее потерями. Дивизия, совершив 200-километровый марш, потеряв по дороге почти всю артиллерию, атаковала противника с ходу, раздробленно, без разведки и какого-либо плана боя — по взмаху руки и «громкой команде «Вперед!». Никто не ожидал от «макак» серьезного сопротивления, и вышел сюрприз: «Враг оказался более хитрым, чем мы наивно предполагали», враг хорошо окопался на командных высотах, враг открывал огонь, «стоило только нам показаться».

Как вспоминает бывший красноармеец 120-го стрелкового полка С. Шаронов: «Наша дивизия наступала с юга в направлении сопки Пулеметной и Заозерной в узком коридоре (в некоторых местах ширина его не превышала 200 метров) между озером и границей. Большая сложность была в том, что стрелять через границу и переходить ее категорически запрещалось. Плотность в этом коридоре была страшной, бойцы шли вал за валом. Очень много там полегло. Из нашей роты, например, в живых осталось 17 человек».

Об этом же говорит комбат Стороженко: «Перед нами лежало пространство в 150 метров, сплошь оплетенное проволокой и находящееся под перекрестным огнем. В таком же положении находились наши части, наступавшие через северный выступ на Безымянную. Мы могли бы значительно быстрее расправиться с врагом, если бы нарушили границу и овладели окопами, обходя их по маньчжурской территории. Но наши части точно исполняли приказ командования и действовали в пределах своей территории».

Танкисты, не зная местности, увязали в болотах и канавах. Потеряв около 800 человек убитыми и ранеными, советские части отошли к востоку от озера Хасан. Удовлетворенная результатом японская сторона предложила уладить дело мирным путем и для начала развести войска на исходные позиции, имевшие место быть до 11 июля.

Однако «наглая провокация японской военщины у озера» не могла остаться безнаказанной; возмущенный советский народ организованно повалил на митинги и единодушно потребовал от правительства «дать решительный отпор поджигателям войны, очистить советскую землю от японо-маньчжурской сволочи». Предложения Токио были с негодованием отвергнуты, ТАСС распространило ответ народного комиссара иностранных дел М.М. Литвинова:

«Советские народы не станут мириться с пребыванием иностранных войск хотя бы на клочке советской земли и не будут останавливаться ни перед какими жертвами, чтобы освободить ее». Вполне закономерно, что, как только дошло до серьезных дел, пропагандистский лозунг «малой кровью» мгновенно сменили на железный большевистский принцип: «Победа любой ценой».

В течение трех суток в район боевых действий подтягивались части 39-го стрелкового корпуса комбрига В.Н. Сергеева, в состав которого вошли 32, 39, 40-я стрелковые дивизии, 2-я механизированная бригада (114 танков БТ), 121-й кавалерийский полк и части усиления. В корпусе насчитывалось 32 тысячи человек, 609 орудий и 345 танков. Действия наземных войск поддерживали 250 самолетов. Директива наркома обороны предписывала командованию корпуса перейти к решительным действиям и восстановить государственную границу. К месту событий

РАЗГРОМ ЯПОНСКИХ МИЛИТАРИСТОВ У ОЗЕРА ХАСАН 29 июля — 11 августа 1938 г.



Боевые действия у озера Хасан 29 июля — 11 августа 1938 г.

прибыли начальник штаба фронта комкор Г.М. Штерн с группой командиров и начальник Главного политуправления армейский комиссар 1 ранга Л.З. Мехлис с группой политработников и военюристов.

4 августа К.Е. Ворошилов приказал, сохраняя тайну, привести в полную боевую готовность войска Дальневосточного фронта и Забайкальского военного округа, военно-воздушные силы и укрепленные районы с тем, чтобы в любой момент по особому указанию «нанести мощный удар зарывающимся наглым японским агрессорам». Аналогичные задачи получили командующие Тихоокеанским флотом и Амурской военной флотилией.

5 августа Г.М. Штерн издал боевой приказ 39-му стрелковому корпусу: перейти в общее наступление и одновременно ударами с севера и юга зажать и уничтожить «врагов, посмевших вторгнуться на нашу священную землю» в полосе между рекой Тумень-Ула и озером Хасан. Диспозиция следующая: 32-я Саратовская стрелковая дивизия полковника Н.Э. Берзарина с танковым батальоном майора М.В. Алимова и 3-м танковым батальоном 2-й механизированной бригады должны были нанести главный удар с севера и овладеть сопкой Безымянная, а в дальнейшем сбросить врага с сопки Заозерная. 40-я стрелковая дивизия со 2-м танковым батальоном, разведбатом 2-й мехбригады и 40-м танковым батальоном наносит вспомогательный удар с юго-востока в направлении сопки Пулеметная Горка, а затем на Заозерную. 39-я стрелковая дивизия со 120-м кавалерийским полком, мотострелковым батальоном и 1-м танковым батальоном 2-й мехбригады выдвигалась для обеспечения правого фланга корпуса. В резерве комкор оставил 63 «бэтушки». Всего в районе боевых действий удалось сосредоточить 285 боевых машин типа БТ-5, БТ-7, Т-26, ХТ-26.

Командиры стрелковых дивизий приняли решение использовать приданные им танковые батальоны в качестве дивизионных групп непосредственной поддержки пехоты, поставив им задачу поддержать атаку полков первого эшелона, действовавших на направлениях главных ударов.

В операции предусматривались артподготовка тремя полками корпусной артиллерии, а также поддержка и при-

крытие наземных войск авиацией. Пехоте и танкам и на этот раз запрещалось переходить государственную границу. Таким образом, «оригинальный и смелый план» Штерна в точности повторялся, только значительно более крупными силами.

Начало операции было назначено на 14 часов 6 августа. План предстоящего сражения утвердил лично нарком, разрешивший для пользы дела вторгаться на сопредельную территорию и бомбардировать японские артиллерийские позиции на правом берегу реки Тумень-Ула. На карте прекрасно видно, что заходящие фланги 39-го стрелкового корпуса — 95-й и 119-й стрелковые полки — были нацелены на высоту Черная, высоту Орел и корейское селение Хомоку.

Танковые части в это время готовились к бою. Ночь они использовали для перехода на исходные позиции, разведки местности, малопригодной для использования танков, и прокладывания гатей через болота. Никакой информации о силах, огневой системе, особенностях обороны противника танковые командиры, впрочем, как и все остальные, не обладали, конкретные боевые задачи им поставили лишь под утро. Организовать радиосвязь с пехотой не удалось, так как стрелковые полки не имели радиостанций.

Из-за густого тумана, мешавшего действиям авиации, наступление задержалось на три часа. Ввиду того что сосредоточение войск происходило на виду у неприятеля, ни о какой внезапности не могло быть речи.

В 16 часов тяжелые бомбардировщики ТБ-3 под прикрытием истребителей нанесли удар по японским позициям. Более 250 орудий приступили к артиллерийской подготовке. Под ее прикрытием пехота и танки заняли исходное положение и в 17 часов пошли в атаку. Выдвижение к переднему краю 3-го танкового батальона 2-й мехбригады, поддерживавшего стрелковые полки 32-й дивизии, производилось тремя колоннами, по числу переправ, наведенных саперами через ручей юго-западнее Новоселки. Из-за болотистого грунта в пойме ручья танки двигались со скоростью не более 3 км/ч, подвергаясь сильному обстрелу со стороны противника.

Эффективность артиллерийской и авиационной подготовки оказалась низкой. Красноармейцы с трудом преодолевали заболоченную местность под плотным огнем неприятеля. Из 43 танков 3-го батальона переднего края обороны противника достигли только десять. Остальные застряли на переправах или были подбиты огнем противотанковых пушек. Ничуть не лучше были успехи у 32-го отдельного танкового батальона:

«В танке стояла неимоверная жара, нечем было дышать, — вспоминает генерал-полковник Д.А. Драгунский, командовавший 3-й танковой ротой, — снарядные гильзы обжигали руки. Через прицел я видел только ярко-голубое небо. И вдруг что-то рвануло в машине. Мелкие осколки иголками впились в щеки и нос. Дым и грязь пеленой застлали глаза. Танк развернулся влево, стал откатываться вниз. Я схватил водителя за плечо, закричал: «Остановись!» Напрасно! Неуправляемая машина помчалась вниз и, зарывшись по башню в болото, застыла в мертвой судороге... В танк попало два японских снаряда — первым водителю оторвало ногу, вторым пробило голову. Вышла из строя коробка перемены передач. В правом борту нашего Т-26 зияли две круглые рваные пробоины».

Незнание обстановки, неумение в ней ориентироваться, отсутствие связи, артиллерийского сопровождения, слабая подготовка личного состава, не тренированного вождению «в трудных условиях с закрытыми люками» и пользованию оптическими приборами, превратили атаку в хаотичное движение массы танков, которая в бою никем не управлялась. Потеряв большую часть машин, танкисты не смогли обеспечить продвижения стрелковых подразделений. Попытка овладеть высотой Безымянная провалилась. С наступлением темноты танковые батальоны были отведены, пехота зацепилась за южный склон. Подразделения 95-го стрелкового полка к 21 часу дошли до проволочных заграждений высоты Черной, но сильным огнем были отбиты.

На левом фланге корпуса действовала танковая рота разведывательного батальона 2-й мехбригады, атаковавшая противника девятнадцатью танками БТ-5 и БТ-7. Рота на большой скорости достигла заболоченной лощины

между высотами Пулеметная Горка и Заозерная, где и застряла. Лишь двум машинам удалось преодолеть болото и прорваться к Заозерной.

2-й танковый батальон, достигнув переднего края японской обороны, также поначалу быстро продвигался вперед, увлекая за собой пехоту 40-й стрелковой дивизии. Однако к 17.30 половина танков застряла на подступах к высоте Пулеметная Горка. Многие машины были подбиты огнем орудий ПТО либо сожжены японскими «противотанковыми командами». Одними из первых вышли из строя танки командира, комиссара и начальника штаба батальона, а также танки двух командиров рот, выделявшиеся из общей массы своими поручневыми антеннами. Управление батальоном нарушилось, уцелевшие машины остановились и стали вести огонь с места. Командир батальона майор Меньшов часть танков направил к Пулеметной Горке с задачей уничтожить огневые точки, мешавшие продвижению 120-го стрелкового полка, а 12 машин вместе с пехотой 118-го и 119-го полков атаковали высоту Заозерная.

Танки, атаковавшие Пулеметную Горку, не смогли преодолеть ее крутых скалистых склонов. Атака Заозерной была более успешной — семь танков достигли ее юго-восточных склонов, а к 22 часам бойцы 118-го полка водрузили красное знамя на южной части гребня высоты.

Северная часть гребня Заозерной, высоты Безымянная, Черная, Пулеметная оставались в руках противника, сумевшего, несмотря на противодействие советской авиации, перебросить на левый берег подразделения 73-го и 74-го пехотных полков. Советская группировка была усилена 115-м стрелковым полком 39-й дивизии с танковой ротой.

Ожесточенные бои за две сопки в приморской степи кипели до 9 августа, выбить с них противника так и не удалось, хотя наши средства массовой информации раструбили, что «советская территория была полностью очищена от захватчиков».

10 августа японское правительство вновь предложило правительству СССР вернуться к переговорам. 11 августа 1938 года боевые действия были прекращены, войска отве-

дены назад, гребень сопки Заозерная остался в нейтральной полосе, как оно и было до начала «провокации». Вот и пойми, мы отказались от «исконно российской территории» или все-таки нас выбили с «исконно маньчжурской»? Демаркацию границы в этом районе провели лишь в 1997 году, спорные 300 гектаров поделили с Китаем примерно пополам.

Советские потери, по официальным данным, опубликованным лишь в 1993 году, составили 960 человек убитыми, пропавшими без вести, умершими от ран и 2752 ранеными; японские соответственно — 525 и 913.

Согласно тем же официальным данным, общие потери в танковых войсках — 75 человек, хотя архивные отчеты только по 2-й мехбригаде дают цифру 106 бойцов и командиров, «вышедших из строя» убитыми и ранеными — 30% «участвовавших в танковой атаке». По подсчетам И.М. Нагаева, цифра безвозвратных потерь РККА составляет не менее 1112 человек.

Всему миру объявили, что «агрессору был преподан суровый урок. Ему пришлось убедиться, что советские границы неприступны... Проба сил японской военщины, решившей прощупать твердость советских дальневосточных границ у озера Хасан, закончилась позорным провалом». Двадцать шесть участников боев получили звание Героя Советского Союза, 40-я стрелковая дивизия удостоилась ордена Ленина, 32-я — ордена Красного Знамени.

Убежал от нас позорно
За кордон разбитый враг,
На высотах Заозерной
Гордо вьется красный флаг.

Итоги подвел приказ К.Е. Ворошилова № 0040 от 4 сентября 1938 года, в котором указывалось, что «боевая подготовка войск, штабов и командно-начальствующего состава оказалась на недопустимо низком уровне». Войска выступили к границе совершенно неподготовленными, советские части были «раздерганы и недееспособны», снабжение их не организовано: «Начальники управлений фронта и командирские части не знали, какое, где и в каком состоянии оружие, боеприпасы и другое боевое снаряжение имеются.

Во многих случаях целые артбатареи оказались на фронте без снарядов, запасные стволы к пулеметам заранее не были подогнаны, винтовки выдавались непристрелянными, а многие бойцы и даже одно из стрелковых подразделений 32-й дивизии прибыли на фронт вовсе без винтовок и противогазов».

Помимо этого, несмотря на «громадные запасы вещевого имущества, многие бойцы были посланы в бой в совершенно изношенной обуви, полубосыми, в таком рваном обмундировании, что, по сути дела, они оставались в нижнем белье».

Все рода войск обнаружили полное неумение действовать в реальной боевой обстановке. Артиллеристы не знали, куда стрелять. Танковые части «с именем вождя народов тов. Сталина» сражались героически, но были использованы неумело, действовали большими группами на ограниченном пространстве и неподходящей местности, без взаимодействия с пехотой и артиллерией, прорвать вражескую оборону не смогли и понесли большие потери в материальной части. Так, во 2-й механизированной бригаде было подбито 49 боевых машин (43%), из них восемь сгорело; еще 44 танка застряли в болотах и оврагах. В отдельных танковых батальонах выбыли из строя 85 танков Т-26. Специалисты докладывали, что в данной конкретной обстановке «целесообразнее было бы применять танки для атаки лишь отдельными подразделениями до взвода в теснейшем взаимодействии с пехотой, а остальную часть танков использовать как подвижные батареи, огнем с места используя складки местности и получая целеуказание от пехоты».

Касаемо конструкции танков, то в первую очередь строевые командиры предложили убрать поручневые антенны, демаскирующие командирские машины; усилить бронирование, установив броневые листы под рациональными углами наклона; уменьшить удельное давление на грунт «путем уширения гусеницы»; переделать систему вентиляции так, чтобы башня тоже вентилировалась, а не представляла собой место «сильного скопления газов» и высокой температуры; обеспечить экипаж внутренней связью и дополнительными смотровыми щелями. К мо-

торной части претензий не было. Выявилась необходимость дополнить танковые подразделения самоходной артиллерией на гусеничном ходу, поскольку автомобильные артустановки СУ-1-12, ввиду своей малой проходимости, сопровождать атаку не могли.

Иностранные наблюдатели отмечали «слабость русской тактики, недостаток инициативы, отсутствие организации и связи различных родов войск. В одной из сводок Военного министерства Франции сообщалось о явном превосходстве советской стороны в военной технике, о полном ее господстве в воздухе, но одновременно — и о некомпетентности командного состава: «Артиллерия вела стрельбу, руководствуясь картами, и не смогла обеспечить пехоте необходимую поддержку. А главное, массированные танковые атаки носили неподготовленный характер и не были поддержаны. Советские артиллерия и танки, несмотря на свой перевес, не сумели скоординировать свои действия в ходе танковых атак и обуздать в нужный момент противотанковую технику японцев. В конечном счете вышеуказанные неудачи советских войск объясняются неумелым командованием».

Так что Сталин тоже получил урок, поняв, что «исторический момент» еще не наступил, Красная Армия не способна к проведению крупномасштабных операций. К аналогичному выводу с большим удовлетворением пришел императорский Генеральный штаб, готовивший наступление на Ухань и опасавшийся вмешательства СССР в японо-китайскую войну. Бывший начальник оперативного отдела полковник Масадзуми Инада впоследствии признал: «Мы исходили из того, что, даже если будет разгромлена целая дивизия, необходимо выяснить готовность Советов выступить против Японии». Можно сказать, что итогами Чангуфэньского инцидента «самураи» были вполне удовлетворены.

Маршал Блюхер был отстранен от командования Дальневосточным фронтом, а сам фронт расформирован в две отдельные армии. В приказе не было упоминания о том, что непосредственно перед началом боев, в ходе боев и по их окончании производились аресты комбригов и комбатов — чекисты работали по собственному плану, они зани-

мались ликвидацией «военного заговора», одним из фигурантов которого оказался командир 15-й кавалерийской дивизии К.К. Рокоссовский. Сразу после первого приступа Заозерной командование 39-м стрелковым корпусом принял лично Г.М. Штерн. В последующем были отстранены от должности и арестованы командующий 1-й Краснознаменной армией К.П. Подлас и начальник штаба армии А.П. Помощников. Комдивом 40-й стрелковой дивизии стал полковник С.К. Мамонтов, а 40-й танковый батальон повел в бой старший лейтенант Ситников.

Полковник А.П. Панфилов принял под свою руку 2-ю механизированную бригаду за две недели до начала конфликта; два предыдущих ее командира — полковники И.Д. Васильев и В.Г. Бурков, начальник штаба, военный комиссар, начальник политотдела, начальники служб, комбаты, ряд других командиров уже обживались на нарах. Командный состав бригады был обновлен на 99%. Панфилов руководил соединением 11 дней, затем взяли и его. В итоге 45-километровый марш танковой бригады в район боевых действий длился 11 часов.

События 1937—1938 годов происходили на фоне арестов и отстрела командиров и политработников с «неправильными черепами», в том числе и в бронетанковых войсках. Были расстреляны командир 45-го механизированного корпуса комдив А.Н. Борисенко и командир 11-го мехкорпуса комдив Я.Л. Давидовский, командир 7-го мехкорпуса комдив М.М. Бакши, командир 133-й механизированной бригады комбриг Я.К. Евдокимов, в Читинской тюрьме умер еще один бывший командир 11-го мехкорпуса комкор К.А. Чайковский. Вот неполный список арестованных командиров мехбригад: полковник А.Б. Слуцкий (6-я мхбр), комдив Д.А. Шмидт (8-я мхбр), полковник С.И. Богданов (9-я мхбр), комбриг М.Я. Колесниченко (12-я мхбр), комбриг Г.Ф. Малышенков (13-я мхбр), комбриг Н.С. Поляков (14-я мхбр), полковник В.П. Стольник (тоже 14-я, а сменивший его комбриг С.И. Кондратьев застрелился сам), полковник С.Н. Аммосов (16-я мхбр), комбриг В.Г. Грачев (18-я мхбр), полковники А.А. Ваганов, Б.М. Симонов, М.Б. Залкинд (все трое — командиры 19-й мхбр), комбриг Н.И. Живин (22-я мхбр), комбриг

М.И. Болотов (25-я мхбр), полковник И.П. Корчагин (31-я мхбр). Само собой, брали под белые руки их заместителей, помощников, начальников штабов, политотделов и прочая, прочая, прочая. Только в 7-м механизированном корпусе были арестованы 75 командиров и политработников.

Истины ради отметим, что расстреляли не всех, кому-то дали срок, кого-то просто уволили из армии. К примеру, С.И. Богданова, будущего Маршала бронетанковых войск, промурыжив допросами и очными ставками полтора года, выбросили на улицу; за это время его жена публично отреклась от «врага народа».

Не забыли, поставили к стенке бывшего начальника советско-германских «Технических курсов Осоавиахима» полковника Н.Ф. Ерошенко, выросшего в начальника автобронетанковых войск Уральского военного округа, а также всех сотрудников школы, «завербованных немцами», вплоть до сантехников, официанток и дворников. За четыре года на «Каме» прошло обучение около 100 офицеров рейхсвера и не менее 65 советских курсантов: строевых командиров, преподавателей бронетанковых вузов, инженеров-танкистов, связистов, специалистов по оптике. Интересно, что немцы известны поименно практически все, среди них будущие преподаватели, командиры танковых дивизий, командовавший армиями и группой армий генерал-полковник Йозеф Харпе. Списком «русской части школы мы не располагаем» по сей день, смею догадываться, что карьера их оборвалась до начала Отечественной войны.

К 1939 году СССР располагал четырьмя танковыми корпусами (10, 15, 20 и 25-й), двадцатью четырьмя отдельными легкими танковыми бригадами, четырьмя тяжелыми танковыми бригадами и несколькими десятками танковых батальонов и полков в составе стрелковых и кавалерийских дивизий. Весной этого года столкновение советских и японских интересов в Китае привело к прямому военному конфликту на монголо-маньчжурской границе.

Еще в марте 1932 года на территории трех провинций Северо-Восточного Китая японцы создали марионеточное

государство Маньчжоу-Го. У товарища Сталина на китайской территории была своя марионетка — Монгольская Народная Республика, по советской указке неуклонно двигавшаяся напрямиком «из феодализма в социализм, минуя капиталистическую фазу». Кроме Москвы, ее никто не признавал. Насколько Народная Монголия была независимой, можно судить по тому факту, что Сталин запретил монгольскому правительству устанавливать дипломатические отношения с кем бы то ни было и даже пускать в Улан-Батор туристов.

Между двумя созданными с помощью иностранных штыков государственными новообразованиями, чьи отношения с самого начала не были омрачены дружбой, границы не существовало. Имелась лишь ничем на местности не обозначенная пустынная зона шириной от нескольких десятков до сотни километров, через которую свободно передвигались различные кочевые племена. Эта территория и превратилась в место постоянных стычек маньчжурских и монгольских пограничных разъездов, тоже «свободно кочевавших».

Ситуация еще больше обострилась с началом широкомасштабного вторжения японцев в Китай и их намерением проложить стратегическую железную дорогу из Гяньчжоу в Солунь, которая должна была пройти в непосредственной близости от виртуальной границы МНР. Шаставшие в районе планируемого строительства монгольские цирики нервировали самураев. В связи с этим и возник вопрос: кому, собственно, должна принадлежать полоса барханов восточнее реки Халхин-Гол размером 70 на 20 километров (характерна топонимика данного района: Большие пески, Дальние пески, сопка Песчаная) — то есть вопрос о демаркации границы. Монголо-маньчжурская конференция по проблеме спорных территорий продолжалась с перерывами два года (с июля 1935-го по сентябрь 1937-го), в ходе ее состоялось 35 заседаний, на которых не было решено ни одного вопроса. Непреодолимым препятствием и поводом для срыва переговоров стали принципиальные разногласия по поводу числа представителей в совместных пограничных комиссиях: маньчжурская сторона считала, что их должно быть три,

монгольская — один. На самом деле Сталина не устраивал сам факт установления дипломатических и любых других отношений Монгольской Республики с Маньчжоу-Го. Несомненно, японскую позицию тоже никак нельзя было назвать конструктивной.

Несмотря на то что на картах как российского Генштаба образца 1906 года, так и Генштаба РККА, изданных в 1934 и 1937 годах, граница между Монголией и Маньчжурией была начерчена либо по линии реки Халхин-Гол, либо к северо-востоку от нее, в Москве решили «вершка не отдавать» и защищать «монгольскую территорию, как свою собственную». Совершенно непонятно, на основании каких топографических данных и исходя из каких соображений кремлевские стратеги вычислили, что граница «монгольской земли» должна проходить именно в двадцати километрах к востоку от Халхин-Гола.

Обе стороны снова готовились к силовому разрешению конфликта.

12 марта 1936 года в Улан-Баторе был подписан советско-монгольский протокол о взаимопомощи сроком на десять лет, сменивший двухгодичной давности «джентльменское соглашение». На основании этого документа в начале июня начался ввод советских войск в Монголию, для начала — 9-й мотоброневой бригады В.Ф. Шипова и отдельного мотоброневоего полка, которым командовал полковник А.П. Пакалн.

Пытавшегося помешать Кремлю в его благородных устремлениях, не оценившего сталинской заботы председателя Совета Народных Комиссаров Монголии П. Гэндэна отставили с поста главы правительства, вывезли в СССР, а спустя год арестовали. На Лубянке его встретили как родного, споро убедили сознаться в том, что он замыслил впустить в Монголию японские войска, и расстреляли 26 ноября 1937 года, в один день и в одном подвале вместе с бывшим военным советником при Главкоме Монгольской Народно-революционной армии комкором Л.Я. Вайнером. Сам Главком МНРА — маршал Г. Дэмид, рекомендовавший пограничникам не слишком задираться с японо-маньчжурами, — за три месяца до этого поехал в гости к товарищу Ворошилову и скончался на станции Тайга Ке-

меровской области, отравившись не то консервами, не то котлетами «а-ля Фриновский»; «врагом» маршала объявили уже посмертно.

В конце августа 1937-го на помощь «братскому народу» двинулись 36-я мотострелковая дивизия, 6-я кавалерийская, 32-я механизированная и 7-я мотоброневая бригады. К октябрю на территории Монголии была сосредоточена советская группировка численностью в 30 тысяч человек, 280 бронемашин, 265 танков, 5000 автомобилей, 107 самолетов. В Улан-Баторе разместился штаб 57-го Особого корпуса, которым командовал комдив Н.В. Фекленко. По установившейся традиции красноармейцы немедленно занялись строительством землянок и заготовкой дров.

С советской помощью и на основании состряпанного московскими специалистами дела о «панмонгольской и прояпонской шпионской организации» в стране первым делом развернули массовый, мобилизующий нацию на великие свершения террор: в течение полугода были арестованы и по большей части казнены 16 министров и их заместителей, 42 генерала и старших офицера, 44 высших государственных служащих, сотни «японских диверсантов» (к ним причислили всех бурят) и «агентов Чан Кайши» (как минимум все китайцы). Буддийских монахов резали поголовно. Из 18-тысячной монгольской армии вычистили 180 человек начальствующего состава, в том числе заместителя военного министра, начальника штаба армии, заместителя начальника политуправления, начальника ВВС, начальника штаба ВВС, командира 1-й кавалерийской дивизии, командира единственной броневой бригады... Душегубством заправлял новый главнокомандующий, по совместительству министр внутренних дел и председатель Чрезвычайной Комиссии, достойный ученик Коли Ежова — Хорлогийн Чойбалсан, по прозвищу Полицейский маршал. Параллельно велась «выбраковка» в самом Особом корпусе: были арестованы и расстреляны корпусной комиссар А.П. Прокофьев, полковник А.П. Пакалн, репрессированы почти все политкомиссары до батальонного уровня включительно; выгнали из армии комбрига В.Ф. Шипова.

В это же время начались обширные поставки советского оружия и военных специалистов в Китай, позволившие

правительству Чан Кайши вооружить десятки пехотных и даже сформировать первую механизированную дивизию. Китайцам везли полевую, противотанковую, зенитную артиллерию, винтовки и пулеметы, боеприпасы, танки и боевые самолеты (в том числе 6 тяжелых бомбардировщиков ТБ-3 и 292 скоростных СБ, на которых «китайские летчики», вроде Антона Ван Си или Ивана Ли Сицина, совершали налеты на Тайвань, Сасебо, Нагасаки и гавани Шанхая).

Что касается спорной территории к востоку от Халхин-Гола, то, устав от провокаций японо-маньчжурских отрядов, которые, вытесняя цириков, «неоднократно проникали на монгольскую территорию, доходя до восточного берега», советско-монгольские войска с артиллерией и бронемашинами (6-я кавалерийская дивизия полковника Ч. Шарийбу и сводный отряд 11-й танковой бригады, которым командовал старший лейтенант А.Б. Быков, — около 2600 человек) 25 — 26 мая 1939 года форсировали реку, продвинулись на 10 километров к востоку и встали заслоном. На помощь к ним спешили части 9-й мотоброневой бригады и 149-го стрелкового полка майора И.М. Ремизова.

Подробности дальнейших событий — до сих пор государственственный секрет, описания — скудны и противоречивы.

Выдержав паузу, «самураи перешли границу у реки» и нанесли удар по советско-монгольским позициям силами сводного отряда под командованием полковника Ямагато, основу которого составили часть 64-го пехотного полка и «разведбат» 23-й японской дивизии, 8-й баргутский кавалерийский полк и два эскадрона 7-го кавалерийского полка — всего 1600 штыков, 500 сабель, 75 пулеметов, 12 орудий, 7 бронемашин и 1 легкий танк. Советский историк без тени смущения констатирует, что группировка японо-маньчжурских войск «по своей численности и вооружению значительно превосходила силы монголо-советских войск». Но буквально через пару страниц автор сообщает, что у наших имелось 39 пушечных бронеавтомобилей и в 1,5 раза больше «орудий крупного калибра». И совсем непонятно, как один полк и два эскадрона баргутской кон-

ницы могут в 3,5 раза превосходить по количеству сабель два полка и один эскадрон монгольской кавалерии?

Целью «японских негодяев», согласно приказу, отданному командиром 23-й пехотной дивизии, являлось уничтожение «войск Внешней Монголии в районе Номон-Хана».

«То есть Халхин-Гола», — уточняет советский автор. На самом деле генерал-лейтенант М. Камацубара имел в виду то, что имел, — маньчжурский населенный пункт Номон-Хан, у околиц которого джигитировал 17-й кавалерийский полк монгольских багатуров.

Впрочем, российский Генштаб и сегодня уверяет нас, что японцы планировали «захватить территорию Монгольской Народной Республики, а в дальнейшем прорваться в Советское Забайкалье, перерезать Сибирскую железнодорожную магистраль и отрезать Дальний Восток от остальной территории СССР». Между тем Япония, завязнув в Китае, к войне с Советским Союзом была не готова. Сталин прекрасно это знал и, выступая перед военными, характеризовал события у озера Хасан и на Халхин-Голе как мелкие эпизоды, пробу сил на пяточке: «Япония боялась развязать войну. Мы тоже этого не хотели...». Задуман был локальный конфликт с целью взаимной проверки на прочность.

На рассвете 28 мая японская авиация обрушила бомбовый удар по наведенной советскими саперами переправе через Халхин-Гол, тылам и расположению советско-монгольских войск. «Сталинские соколы», имевшие на вооружении 101 истребитель и 88 бомбардировщиков СБ, продемонстрировали полную беспомощность и ничем помочь своим войскам не смогли. Основными силами противник атаковал по всей 20-километровой линии фронта, а вдоль восточного берега реки с севера на юг через открытый левый фланг к переправе подбиралась на машинах боевая группа под командованием подполковника Адзума. В течение дня советско-монгольские войска были отброшены к переправе и к вечеру занимали полукруговую оборону на плацдарме радиусом два-три километра. Не исправил положения и неорганизованный ввод в бой по мере прибытия подразделений 149-го

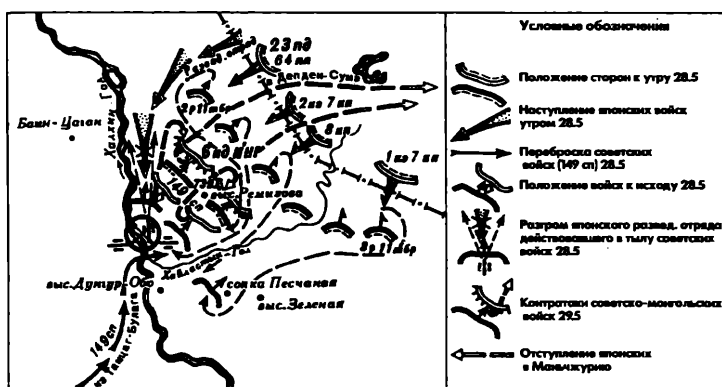
стрелкового полка. Правда, фланговая атака отряда Адзума была отбита инициативными действиями артиллеристов и контратакой саперной роты, предотвративших прорыв японцев к переправе.

Утром 29 мая при поддержке догнавшего пехоту дивизиона 175-го артиллерийского полка и пяти огнеметных танков ХТ-26 советские части перешли в наступление и оттеснили противника на 1,5— 2 км. Враг понял, что он разбит, и оставил священную монгольскую землю. Припозднившейся 9-й мотоброневой бригаде, совершившей за тринадцать дней 760-километровый марш-бросок по степи к Халхин-Голу, даже не пришлось вступать в дело.

Как ни путаны рассказы о боях 28— 29 мая, все равно создается впечатление, что советско-монгольские войска японцы с плацдарма все-таки выдворили, а сами, посчитав инцидент исчерпанным, от реки отошли. Об этом мимоходом упомянул в своей книге Евгений Горбунов. Правда, в его трактовке противник, потеряв только убитыми более 400 солдат и офицеров и «еще больше ранеными», был показательно разгромлен и рассеян, но даже своей ретирадой сумел напугать командование 57-го корпуса:

«Для вывозки войск и боевой техники японским командованием были вызваны грузовые автомашины. Советская разведка засекала их появление. Но начальник оперативного отделения штаба 57-го корпуса, который командовал группой советско-монгольских войск на восточном берегу Халхин-Гола, решил, что автоколонна,двигающаяся от границы к позициям японских войск, подвозит новые подкрепления для дальнейшего наступления к центральной переправе через реку. Поэтому, не перепроверив данные разведки, он отдал приказ об отводе советско-монгольских войск на западный берег реки, где они находились несколько дней. Японские войска были отведены на маньчжурскую территорию».

Комдив Н.В. Фекленко так в Москву и доложил: «Наши части под натиском противника отошли на западный берег р. Халхин-Гол».



Боевые действия на реке Халхин-Гол 28–29 мая 1939 г.

Любопытно, что, отступая и контратакуя, позволив затем «разбитому» противнику беспрепятственно погрузиться в грузовики и уехать, наши военачальники успели в точности сосчитать японских и маньчжурских убитых. Правда, по японскому счету, общие потери составили 290 человек, в числе погибших оказался подполковник Адзума. Месяц спустя «уполномоченный ТАСС» впервые сообщил советским гражданам о событиях на реке Халхин-Гол, о разгроме трех японских штабов, о том, что граница на замке, налетчики разбиты, а «Монгольская Народно-Революционная армия потеряла в этих боях 40 убитых и 70 человек раненых». Часть из них полегла от дружественного огня нашей артиллерии, но это — неинтересные детали. Был убит комдив-6 полковник Шарийбу. Потери советских частей составили 138 убитых и пропавших без вести, 198 раненых, 10 бронев автомобилей.

Такого позора Сталин стерпеть не мог. Еще свежи были в народной памяти воспоминания о бездарно проигранной царским правительством русско-японской войне, не мог Иосиф Виссарионович допустить, чтобы его имя связывали с еще одним «падением Порт-Артура». И проявить слабость перед лицом хищного соседа не имел права. 31 мая 1939 года с трибуны третьей сессии Верховного Совета СССР новоиспеченный нарком иностранных дел В.М. Молотов заявил: «Кажется, уже пора понять, кому

следует, что Советское правительство не будет терпеть никаких провокаций со стороны японо-маньчжурских частей на своих границах. Сейчас об этом надо напомнить и в отношении границ Монгольской Народной Республики... Пора также понять, что всякому терпению есть предел».

А потому, едва «советская разведка» к 3 июня обнаружила, что «плацдарм на восточном берегу очищен противником, советско-монгольские войска вновь заняли позиции, на которых они находились до майских боев, а наблюдение выставили непосредственно к границе». Естественно, «майские бои закончились поражением агрессора, однако они обнаружили и ряд недостатков в действиях советско-монгольского командования, особенно в отношении ведения разведки и управления боевыми действиями».

В начале июня в Монголию с инспекцией был направлен заместитель командующего Белорусским военным округом, «хороший кавалерист», комдив Г.К. Жуков с группой офицеров. Прибыв 5 июня в штаб 57-го корпуса, переместившийся к тому времени в Тамцак-Булак, Георгий Константинович в тот же день выяснил, что «командование корпуса истинной обстановки не знает», оторвано от войск, а главным недочетом в работе штаба комдива Н.В. Фекленко является «отсутствие тщательной разведки противника», что, в частности, позволило японским частям совершить известный фланговый марш и выйти к переправе через реку. В докладе, составленном по итогам халхин-голских боев, Жуков указывал:

«Командование 57 ОК (особого корпуса), в лице комдива Фекленко, советники МНРА, штабы 57 ОК и МНРА проявили преступную халатность в деле подготовки восточного направления к развертыванию боевых действий.

Этого района ни Командование 57 ОК и МНРА, ни их штабы совершенно не знали и там не бывали. Командиры соединений и их штабы также никогда ни на одном направлении не бывали и учений не проводили. Связь и управление на этом направлении также не были совершенно подготовлены, и все базировалось только на один провод до Тамцак-Булака. Никаких узлов связи подготовлено не было. Никаких оперативных расчетов, отработанных соображений и документов на сосредоточение советско-монгольских частей, на случай

развертывания боевых действий ни в штабе 57 ОК, ни в штабе МНРА не оказалось. Части 57 ОК и части МНРА оказались очень плохо подготовленными, особенно плохо был подготовлен штаб 57 ОК...»

Короче, не справлялся Фекленко с управлением войсками «в особых условиях», увлекся хлебозаготовками, зажил вдали от Москвы на баранине и кумысе. То, что Николаю Владимировичу ранее строго запрещалось делать, — ну, там перенести командный пункт из столицы ближе к театру военных действий, пользоваться радиосвязью, поддаваться на провокации — теперь трактовалось как упущения по службе и преступная халатность.

Если верить жуковским мемуарам, он тут же выехал на передовую и, ознакомившись с местностью, побеседовав с командирами и не увидев ни одного японо-баргута даже на горизонте, сразу выяснил «характер и масштаб развернувшихся событий, определил боеспособность противника» и его дальнейшие намерения: «Все говорило о том, что это не пограничный конфликт, что японцы не отказались от своих агрессивных целей в отношении Советского Дальнего Востока и МНР и что надо ждать в ближайшее время действий более широкого масштаба». О своих выводах Г.К. Жуков немедленно доложил в Москву, предлагая «прочно удерживать плацдарм на правом берегу Халхин-Гола и одновременно подготовить контрудар из глубины», а также попросил выдвинуть в указанный район не менее трех стрелковых дивизий и одной танковой бригады и значительно укрепить артиллерию.

На следующий день телеграммой наркома обороны Г.К. Жуков был назначен командиром 57-го Особого корпуса. В тамцак-булакский выступ перебрасывались новые подвижные части.

Надо сказать, что новое монгольское правительство энтузиазма в раздувании конфликта не проявляло, заняв «предательскую» по отношению к Москве позицию. Посему его, правительство, почти в полном составе — тридцать человек во главе с премьер-министром А. Амаром — вывезли на «родину победившего пролетариата», осудили по самым гуманным советским законам на заседании Военной коллегии Верховного суда СССР, посадили, а два года

спустя расстреляли. Монгольское кормило власти вручили проверенному товарищу, истинному другу советского народа маршалу Х. Чойбалсану, кроме всех прочих, с гордостью носившего почетное звание «Заслуженный работник НКВД СССР».

В Москве тем временем Л. П. Берия вплотную занялся проверкой благонадежности военных топографов. В донесении Сталину новый нарком НКВД писал: «Нами ведется расследование, на основании каких материалов и документов в январе 1934 г. в Управлении военной топографии РККА была издана карта, по которой государственные границы показаны проходящими по реке Халхин-Гол, а также выясняется, что послужило основанием к обозначению государственной границы МНР и Маньчжоу-Го к северо-востоку от реки Халхин-Гол». Вообще, гадюшник, скрывавшийся под вывеской Военно-топографическое управление Штаба РККА, чекисты «протраливали» регулярно, так как с самого начала существования здесь свила гнездо многообразная контра, получившая образование и погоны при гнусном царском режиме. Так, весной 1923 года были отданы под суд начальник корпуса военных топографов — бывший полковник О.Г. Дитц, его помощник Иванищев, начальник аэрофотографического отряда Животовский и комиссар Цветков. Второй помощник Дитца, бывший полковник А. Н. Максимович, был выгнан из РККА. По этому же делу был арестован и старый начальник корпуса военных топографов, преподаватель Военной академии бывший генерал-майор А.И. Аузан. Осенью 1923 года по настоянию комиссара А.И. Артамонова из состава корпуса были уволены начальник управления бывший полковник П.В. Кремляков, руководители астрорадиоотряда подполковники А.В. Кожевников и И.В. Орешкин, начальники Омского отдела генерал-майор Н.Д. Павлов и Северо-Восточного — И.И. Селиверстов, а также много рядовых сотрудников. В Военно-топографическом корпусе осталось лишь четверо профессионально подготовленных военных, в свое время окончивших геодезическое отделение Военной академии: новый начальник корпуса бывший полковник А.Д. Тарановский, начальник геодезического отдела подполковник П.П. Аксенов, руководители

отдела научных работ генералы Н.О. Щеткин и Я.И. Алексеев. Их, а также помощника начальника управления П.П. Аксенова карающая рука диктатуры пролетариата достала в 1930 году. Практически все сотрудники управления оказались в тюремных камерах. Восемь человек были расстреляны «за участие в контрреволюционной организации и вредительскую деятельность», остальные получили различные сроки и были достреляны позже в местах заключения и ссылки. Честно говоря, не могу сказать, остался ли в управлении кто-нибудь, понимавший значение слова «астрорадиоотряд». Но, видимо, и эти меры не помогли — топографы продолжали рисовать «вредительские карты», доставляя головную боль Сталину, Молотову и Берии.

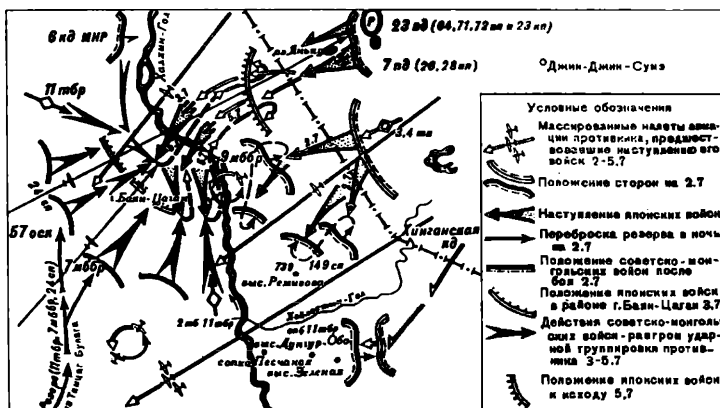
Тем временем «самураи» готовились к новому столкновению. Разработанный японским командованием план был аналогичен майскому: выходом правофланговой ударной группировки к переправе окружить и уничтожить советские войска на плацдарме. С той лишь разницей, что вместо наступления по восточному берегу реки предусматривалось ее форсирование и бросок на юг вдоль западного берега. Для проведения операции была выделена вся 23-я пехотная дивизия в составе трех пехотных и одного кавалерийского полков, два полка 7-й пехотной дивизии, 3-й и 4-й танковые полки, три баргутских полка Хинганской кавалерийской дивизии, тяжелая, зенитная и противотанковая артиллерия — всего около 24 тысяч солдат и офицеров, 92 полевых и 32 противотанковых орудия, 87 танков и 6 бронемашин. Основу танкового парка составляли тип «89» и тип «95». Первый, считавшийся средним, являлся танком сопровождения, аналогом советского Т-26: весил 14 тонн, имел 115-сильный мотор «Мицубиси», толщину брони 17— 11 мм, на шоссе мог разогнаться до 27 км/ч, вооружен был 57-мм пушкой (начальная скорость снаряда — 350— 380 м/с) и двумя пулеметами, причем боекомплект орудия был представлен только осколочно-фугасными снарядами. 7-тонный «кавалерийский» танк «Ха-Го» (кстати, с дизельным двигателем) нес броню толщиной 12 мм, 37-мм пушку (начальная скорость 675 м/с), два пулемета и развивал скорость 45 км/ч.

Общая численность советско-монгольской группировки в тамцак-булакском выступе к концу июня достигла 12 541 человека, 109 орудий, 152 пулеметов, 186 танков и 266 броневых автомобилей.

Плацдарм на восточном берегу Халхин-Гола глубиной 5— 6 км занимали стрелково-пулеметный батальон 11-й танковой бригады (бывшая 32-я мехбригада), 149-й стрелковый полк и 9-я мотоброневая бригада — всего 3200 человек, 28 полевых орудий, 7 «сорокапятков», 53 пулемета. Основной ударной силой являлись 98 броневых автомобилей БА-6 и БА-10. Фланги советских частей с севера и юга прикрывали монгольские 6-я и 8-я кавалерийские дивизии, занявшие позиции на западном берегу. В районе переправы находился 8-й монгольский бронедивизион (18 броневых автомобилей) и три дивизиона 175-го и 185-го артиллерийских полков (34 орудия). Южнее переправы на горе Хамар-Даба был оборудован передовой командный пункт штаба корпуса. В 120 км от линии фронта, в районе Тамцак-Булака, дислоцировались 11-я танковая бригада, на две трети укомплектованная машинами БТ-5, 7-я мотоброневая бригада и 24-й мотострелковый полк 36-й мотострелковой дивизии. На подходе были колонны 8-й мотоброневой бригады.

Весь июнь японо-маньчжурские войска сосредоточивались в районе конфликта. 2 июля началась артподготовка, затем под прикрытием артиллерии в наступление перешла скользящая группа японских войск под командованием генерал-лейтенанта Ясуока. Точное время я назвать затрудняюсь, поскольку в трудах разных российских историков обнаружил и 10.00, и 21.00, и «к вечеру, когда спала летняя жара».

На главном направлении против частей 9-й мотоброневой бригады и 149-го стрелкового полка были брошены 64-й и 28-й пехотные полки в сопровождении 80 танков. Им удалось отеснить советские войска к реке, однако японская пехота ходить за танками не умела, взаимодействие подразделений отсутствовало, прорваться к мосту Ясуоке не удалось, к 2 часам ночи наступление заглохло. Танковые полки отошли на исходное положение, десять машин были подбиты огнем артиллерии и броневых автомоби-



Боевые действия на реке Халхин-Гол 2-5 июня 1939 г.

лей. Советское командование подняло по тревоге и двинуло к линии фронта все имевшиеся резервы, планируя контрударами парировать попытки неприятеля прорваться на западный берег.

Пока шли бои на плацдарме, севернее него, обходя советские позиции, ударная группа генерал-майора Кобаяси численностью около 13 тысяч человек при ста орудиях совершила скрытный марш по барханам, в два часа ночи передовыми частями вышла к Халхин-Голу в районе горы Баин-Цаган и приступила к форсированию водной преграды — сначала на плотках, лодках и вплавь, потом саперы навели понтонный мост. К 8 утра переправа была закончена, и японские войска, отбросив монгольские кавалерийские эскадроны, заняли вершину Баин-Цагана, где стали деловито окапываться и готовить огневые позиции для артиллерии. Противотанковые и полковые орудия по крутым склонам поднимали на руках. Путь на юг, в тыл советской группировке, был открыт...

Теперь немного о топографии, «знании истинной обстановки» и «тщательной разведке».

Гора Баин-Цаган, собственно говоря, горой не является. Это высокий обрыв на западном берегу Халхин-Гола: «Крутые склоны делали недоступным подъем на ее верши-

ну со стороны реки танков, бронемашин и автотранспорта. Даже артиллерию можно было поднять на вершину с трудом, и только в отдельных местах. Если смотреть с запада на восток, то гора была не видна. Командир танка или бронемашины видел в смотровую щель башни плоскую, без единого выступа или ориентира, плавно поднимавшуюся местность, которая на самой вершине заканчивалась крутым обрывом к реке. **С вершины горы местность к востоку от реки отлично просматривалась до самой границы на 15— 20 километров...** Ширина реки Халхин-Гол достигала 130 метров, что при глубине два метра и сильном течении создавало серьезную преграду для войск. Долина реки представляла собой сильно заболоченную впадину шириной от одного до трех километров».

Эти горы, реки и долины многотысячная группа генерала Кобаяси с тяжелым вооружением сумела преодолеть беспрепятственно и совершенно незаметно для жуковского штаба. Как пишет историк: «Противник, захвативший вершину Баин-Цагана, господствовал бы над местностью на десятки километров к западу от реки. Это прекрасно понимало японское командование». Советское командование, судя по всему, этого не понимало. Что мешало организовать на Баин-Цагане самый обычный наблюдательный пункт в составе трех толковых бойцов с радиостанцией или хотя бы мотоциклом? И «отлично просматривать местность до самой границы».

За прошедший месяц ничего не было сделано для того, чтобы выявить силы и намерения противника. Маршал Г.К. Жуков признает, что «японцы в течение июня сосредоточивали свои войска и готовили их для проведения операции...», но все это «выяснилось позднее».

С организацией «тщательной разведки» как-то не очень ладилось ни в начале конфликта, ни позже.

Во-первых, штаб корпуса был тотально заражен «вражеской агентурой», к которой особисты причислили начальника штаба комбрига А.М. Кушева, его помощника полковника Третьякова и начальника оперативного отдела полковника Ивенкова. Так, Г.К. Жуков докладывал: «Готовясь к боевым действиям, японцы надеялись на ту сложную обстановку, которая создается для Красной Армии в

связи с удаленностью района от железных дорог, и, видимо, также возлагали большую надежду на свою агентуру, которую имели в штабе 57-го Особого корпуса и МНРА в лице...» Перечисленные лица «подрывной предательской работой» готовили поражение наших войск, однако были разоблачены и в конце июня арестованы. Интересно, что даже Военная коллегия не нашла повода применить к обвиняемым в измене Родине высшую меру наказания, поэтому им гуманно дали сроки. Комдиву Фекленко, можно сказать, повезло: его отозвали в Москву, поставили командовать 14-й тяжелой танковой бригадой («парадные» Т-35), а год спустя дали танковую дивизию (Георгий Константинович привычкам не изменял. В августе 1941 года, уже выдворенный из Генштаба за развал работы, он доносил И.В. Сталину: «Я считаю, что противник очень хорошо знает всю систему нашей обороны, всю оперативно-стратегическую группировку наших сил и знает наши ближайшие возможности. Видимо, у нас среди очень крупных работников, близко соприкасающихся с общей обстановкой, противник имеет своих людей»).

Во-вторых: «Многие командиры, штабы и разведывательные органы в начале боевых действий показали недостаточную опытность... Сложность добывания сведений о противнике усугублялась отсутствием в районе боевых действий гражданского населения, от которого можно было бы кое-что узнать. Со стороны японцев перебежчиков не было... Просочиться мелкими разведывательными группами в глубину обороны противника случалось редко, так как японцы очень хорошо просматривали местность в районе расположения своих войск».

Зато японские диверсионные группы в тех же условиях голой степи и отсутствия гражданского населения свободно проникали на монгольскую территорию и военные объекты, добывали информацию, «резали телефонные провода» и «пытались взорвать переправы». Для борьбы с ними в середине июля из Забайкальского военного округа прибыл сводный батальон численностью 500 человек, набранный из лучших пограничников. Основными задачами отряда были «защита района боевых действий от проникновения шпионов и диверсантов, охрана командного пункта,

линий связи, складов, водоемов, переправ». Только за первые две недели «боевой работы» чекисты задержали в прифронтовой зоне 160 празднующихся лиц, среди которых выявили несколько десятков агентов японской разведки.

Итак, к утру 3 июля в расположение советско-монгольских войск незаметно «просочилась» почти целая японская дивизия. Ее передовые батальоны начали выдвигаться к единственной переправе, связывавшей советские войска на плацдарме с западным берегом.

Согласно летописям, роль гуся, который «спас Рим», сыграл советник монгольской армии полковник И.М. Афонин. Перед рассветом он выехал к горе Баин-Цаган, чтобы проверить оборону 6-й кавалерийской дивизии, и «совершенно неожиданно обнаружил там японские войска». Полковник бросился на командный пункт на горе Хамар-Даба, где находился начальник штаба корпуса комбриг М.А. Богданов. Тот по телефону доложил ситуацию в Тамцак-Булак Жукову, комдив на ходу скорректировал маршрут выдвижения резервов, перенацеливая их так, чтобы все «траектории» сошлись у горы Баин-Цаган.

Первыми к месту событий подоспели батальоны 11-й танковой бригады комбрига М.П. Яковлева и, подчиняясь приказу командующего корпусом, совместно с монгольским мотоброневым дивизионом тремя группами одновременно и с разных направлений без подготовки, без поддержки стрелковых и артиллерийских частей, не имея понятия о силах и обороне противника, атаковали японские позиции. В точности, как на киевских маневрах, все взаимодействие и управление на поле боя состояло в команде «Вперед!». Удар 132 танков, палящих из всех стволов, произвел на японских солдат большое психологическое впечатление, но в бегство не обратил. Они ответили огнем из 37-мм скорострельных пушек и 70-мм полковых орудий, бутылками с бензином и подтягиваемыми минами. По воспоминаниям японского офицера, «русские танкисты выпрыгивали и пытались спастись, убегая в сторону своих позиций. Тела многих были сильно обгоревшими, и они, шатаясь, в агонии делали несколько шагов, прежде чем упасть. Некоторые пытались помочь раненым товари-

шам, другие пытались укрыться под днищами пылающих танков».

«Бэтушки» и химические Т-26, поутюжив окопы, повернули обратно. Пришла очередь удивиться Жукову.

«В результате этой атаки, — говорится в отчете «Об использовании бронетанковых войск на р. Халхин-Гол», — не поддерживавшейся артиллерией и без взаимодействия с пехотой, бригада потеряла 36 танков подбитыми и 46 сгоревшими. Этот опыт говорит, что такая атака допустима как крайний случай, вызванный оперативными соображениями».

Безграмотные действия советского командования, обычное шапкозакидательство в нарушение всех уставов нам объясняют тем, что «ждать, пока подойдет мотопехота и провести совместную атаку, времени не было». Не нашлось времени организовать бой.

Заплутавшая мотопехота — 24-й полк И.И. Федюнинского — появилась к полудню и в 13.00 тоже была брошена в сражение «без организованного по времени и месту взаимодействия с танковой бригадой».

В 15.00 аналогичным образом — после 150-километрового марша, без артиллерийской подготовки, без поддержки пехоты, не имея сведений о противнике, ориентируясь на горящие танки, — двинулись с юга в атаку полсотни бронемашин 247-го батальона 7-й мотоброневой бригады полковника А.Л. Лесового. Помощник начальника штаба батальона старший лейтенант К.П. Петров докладывал: «Во время боя я двигался со штабом, и начальник штаба приказал мне наблюдать за действиями батальона. С подходом батальона к горящим на Баин-Цаган машинам, я сразу увидел, как загорелось 4— 5 броневиков 1-й и 2-й рот. Количество горевших машин становилось все больше, часть задних броневиков повернули назад и пошли в тыл, где мы их собирали. 3-я рота в бой почти не вступила, и лишь одна из ее машин была выведена из строя. Остальные, видя горящие броневики, дальше не пошли». Командир бронеавтомобиля 1-й роты Л.М. Стрельцов: «С подходом к противнику я вел огонь из пушки, а во время ее заряжания и из пулемета. Хорошее попадание из пушки заметил только одно. Первый же снаряд противника, по-

павший в машину, убил пулеметчика и ранил водителя, загорелся бензобак. Слышу, второй снаряд разбил мотор. Я еще раз залез в башню, но противник открыл огонь по башне. Вижу, слева загорелись броневики Еремеева и Козлобородова и лейтенанта Самардака, а у меня на броневике отлетел весь перед. Я был в 150 м от окопов противника, решил машину оставить и ползком пополз назад в тыл». В скоротечном бою встреченный кинжальным огнем батальон потерял 33 броневедомости (20 сгорело) и 85 человек личного состава.

В 19 часов советские части предприняли совместную атаку на японские позиции с трех сторон: юга, запада и северо-запада. Однако японцы снова отбили приступ. За день бригада Яковлева потеряла 77 танков, бригада Лесового — 37 бронемашин, еще 8 броневиков выбыли из строя в монгольском бронедивизионе.

В беседе с писателем Константином Симоновым маршал Жуков, вспоминая события 3 июля, рассказывал: «Я принял решение атаковать японцев с ходу танковой бригадой Яковлева. Знал, что без поддержки пехоты она понесет тяжелые потери, но мы сознательно шли на это. Бригада была сильная, около 200 танков. Она развернулась и смело пошла. Понесла большие потери от огня японской артиллерии, но — повторяю — мы к этому были готовы. Около половины личного состава бригада потеряла убитыми и ранеными и половину машин. Но мы шли на это. Еще большие потери понесли советские и монгольские бронечасты, которые поддерживали атаку танковой бригады. Танки горели на моих глазах. На одном из участков развернулось 36 танков, и вскоре 24 из них уже горели. Но зато мы полностью раздавили японскую дивизию. Стерли».

Если бы!

Японцев «давили» еще двое суток днем и ночью. По всем правилам военной науки: танками, авиацией, тяжелой артиллерией. Бесперывные атаки советско-монгольских войск вынудили генерала Камацубара отдать приказ о ретиреде. Японцы, прихватив тяжелую технику, ушли по наведенной переправе, которую так и не удалось уничтожить.

В то же время группа генерала Ясуоки продолжала атаковать восточный плацдарм, который с советской стороны был усилен танками и бронемашинами из состава 11-й танковой и 9-й мотоброневой бригад. Здесь противник 3 июля пытался добиться перелома, бросив в атаку 73 танка. К счастью, японцы применяли их по-жуковски, без пехоты и артиллерийской поддержки, за что и поплатились, потеряв 41 машину (из них 13 безвозвратно). Советские БТ-5 и БА-10 вели огонь с заранее подготовленных позиций с дистанции 300—400 метров, отечественный 45-мм бронебойный снаряд с легкостью прошивал защиту тихоходных «Оцу», в то время как стрельба японской 57-мм осколочно-фугасной гранатой «по броневикам не нанесла им поражения и не оправдала себя». В бою погиб командир 3-го танкового полка полковник Йошимару. Больше «самураи» танки не использовали.

Потери 11-й танковой бригады за три дня боев составили 138 танков (половина безвозвратно) и 259 танкистов. Из полка Федюнинского выбыл 191 человек. Всего в июле советско-монгольскими частями было потеряно 175 танков и 143 бронемашины. Противник, как водится, был разбит вдребезги, «тысячи трупов японских солдат и офицеров устилали склоны Баин-Цагана». Вот только, по данным штаба Квантунской армии, группа Кабаяси потеряла убитыми и ранеными около 800 человек, причем все они, и мертвые, и живые, были эвакуированы. Потери двух танковых полков составили 139 человек.

Воспетый в стихах К. Симонова молодецкий удар бригады М.П. Яковлева стал первым опытом боевого применения крупного танкового соединения, и опытом скорее негативным. Его оправдывают оперативными соображениями, крайней необходимостью, возникшей в кризисной ситуации. Однако приграничные сражения лета 1941 года продемонстрировали, что подобная практика стала традиционной в РККА вследствие неумения организовать разведку и взаимодействие войск на поле боя — все время что-то мешало нашим генералам: то противник, то пресловутые «оперативные соображения». (Для примера можно вспомнить, как Г.К. Жуков «давил» противника на Украине: хоть танков в распоряжении командования Юго-

Западного фронта имелось в тридцать раз больше, чем в Особом корпусе, против немцев тактика «развернулись и смело пошли» не сработала. Фронт понес фантастические потери, но «мы к этому были готовы».)

Согласно составленным по итогам конфликта секретным отчетам, «лучшая в мире» советская техника в целом соответствовала предъявляемым к ней требованиям.

Танки БТ-5 и БТ-7 показали себя «прекрасными боевыми машинами, способными решать все боевые задачи, какие можно возложить на легкие танки, в соответствии с мощностью их оружия и брони. К недостаткам этих танков отнесли неудачное расположение бензобаков, «что являлось основной причиной пожара этих танков от японских бронебойно-зажигательных снарядов 37-мм орудий».

Артиллерийские танки БТ-7А «показали себя незаменимым средством в борьбе с противотанковыми орудиями». Автомобильные артустановки СУ-1-12, как и на Хасане, себя не оправдали: «Они не могут сопровождать танки в атаке — будут немедленно выведены из строя. Их трудно с машиной закопать в землю, в силу чего являются весьма благодарной мишенью для артиллерии и авиации противника».

С самой лучшей стороны проявили себя танки Т-26: «Несмотря на слабый мотор, прекрасно ходили по барханам. Очень большая живучесть танка. Были случаи нескольких попаданий в танк, и он не выходил из строя. И что особенно приятно: «Танк горит очень редко».

Очень понравились огнеметные ХТ-26 и ХТ-130: «Как правило, японская пехота, находясь в окопах, огня этих танков не выдерживала и бежала». Совсем не понравились Т-37 и Т-38: низкая проходимость на песчаных грунтах и совсем «непригодны для атаки и обороны» (собственно, не для этого они и создавались).

Пушечные бронеавтомобили «показали себя замечательно», продемонстрировав хорошую проходимость и выносливость. Правда, на поле боя у них выявился совершенно идиотский конструктивный недостаток в виде 108-литрового топливного бака над головой командира и водителя. При попадании снаряда горящий бензин выливал-

ся им на головы, что «очень плохо отражалось на моральном состоянии экипажей».

В тактическом плане подтвердились тривиальные вещи, как то: танки могут успешно поражать огневые точки, но не способны обеспечить контроль над занятой территорией, а пехота без танков крайне неохотно идет в атаку на хорошо подготовленную оборону. Причем чаще всего так и получалось — раздельно-гильзово: «Организация работ по тесной увязке действий танков, пехоты и артиллерии являлась слабым местом в организации боя. Стремление скорее и скорее атаковать и уничтожить противника без трезвого и реального расчета возможности одновременной дружной атаки приводило к топтанию на месте и ряду неудачных атак с большими потерями...

Времени на организацию взаимодействия и увязку действий было крайне мало, и танкисты уясняли свою задачу уже в ходе боя».

Танковая атака начиналась сигналом командира роты или взвода «Делай как я!», и на этом всякое управление заканчивалось. Флажковая сигнализация и сигнальные ракеты себя не оправдали, экипажи в суматохе боя их не видели; радиостанции считались штукой ненадежной, личный состав знал их плохо, поэтому и пользоваться радиосвязью было некогда: «Микрофон на груди мешает работать, путается, а заниматься настройкой и переключением некогда». Поручневые антенны часто повреждались осколками, и, кроме того, антенны демаскировали командирские машины. Общее руководство на уровне батальон — бригада осуществлялось офицерами связи.

В конце концов, собравшись с силами, создав подавляющее превосходство в людях и технике, в том числе 498 танков и 385 бронемашин, в конце августа 1939 года врагу показали «япону мать». Основную роль в окружении группировки противника сыграли не танковые части — их распределили по стрелковым соединениям, а «бронированная кавалерия» — 9-я и 8-я мотоброневые бригады. Это была их лебединая песня, в 1941 году пушечные БА с противопульной броней исчезли со сцены совершенно незаметно.

Всего в ходе конфликта советской стороной безвозвратно было потеряно 124 броневых автомобиля (еще 209 по-

лучили боевые повреждения и требовали ремонта «различной степени тяжести») и 253 танка (в том числе 186 единиц БТ-5 и БТ-7, 12 «химических машин» и 8 пушечных Т-26). Погибли и пропали без вести, по неполным данным, 695 танкистов, среди них — комбриг М.П. Яковлев, а 864 получили ранения.

Большие пески и пески Дальние достались Монголии, уж не знаю, может, там сегодня яблони цветут. А все равно бронетанковый маршал П.С. Рыбалко отчего-то считал, что на Халхин-Голе «мы опозорились на весь мир». А маршал М.В. Захаров написал: «События в районе реки Халхин-Гол вскрыли ряд недостатков в боевой подготовке войск. Эти недостатки явились отчасти следствием того, что уставы и ряд наставлений были изъяты под тем предлогом, что они в основном писались лицами, которые были посажены в тюрьмы или расстреляны. Новых же уставов и наставлений создать не успели».

Высший класс! Если, к примеру, вредитель М.Н. Тухачевский требовал, чтобы современный боец обладал «способностью к целесообразному и продуктивному использованию передовой техники», значит, теперь надо делать все наоборот, и вообще наше тактическое искусство развивается «на стержне высокого политико-морального уровня... Сила классового воспитания, проводимая нашей партией, является могучей силой, и притом силой только Красной Армии». И незачем «классовому бойцу» и «классовому командиру» морочить голову косинусами! Так, с 1938 года на танки Т-26 устанавливали стабилизированный в вертикальной плоскости прицел ТОС, но не прошло и года, как его начали снимать — «из-за трудности освоения личным составом». И Жукову в полной мере можно проявлять свой самобытный талант, не оглядываясь на уставы, которые «создать не успели». Не в них, объяснил Сталин, сила армии, не в профессиональной подготовке: «Главная сила армии заключается в том, правильна или неправильна политика правительства в стране... При правильной политике даже средние командиры могут сделать гораздо больше, чем самые способные командиры буржуазных государств».

Недостатки в организации войск в августе 1939 года об-суждала специальная комиссия под председательством

Г.И. Кулика. В нее вошли начальник Генерального штаба Б.М. Шапошников, патриархи «клана кавалеристов» — С.М. Буденный, Б.М. Щаденко, С.К. Тимошенко, М.П. Ковалев, К.А. Мерецков и другие. Касаемо существующей организации танковых войск, начальник Автобронетанкового управления комкор Д.Г. Павлов поставил вопрос о необходимости таких структур, как танковые корпуса. Командарм 1 ранга Б.М. Шапошников предложил их ликвидировать, сказав, что «вряд ли сложатся такие условия прорыва, в которых будут использоваться целые мехкорпуса», а командарм 1 ранга Г.И. Кулик уверенно заявил, что с такой машиной штаб корпуса не справится: «С точки зрения управления командир мехкорпуса не сможет объединить в своих руках приданную ему пехоту и обеспечивающую артиллерию. Внезапное рейдирование целого мехкорпуса в тылу противника я исключаю. Противник, несомненно, вовремя обнаружит маневр мехкорпуса и будет ему противодействовать. В связи с громадным ростом средств ПТО я также отрицаю при прорыве самостоятельные действия танков, они должны действовать в тесной связи с пехотой». Против скоропалительных решений выступил маршал С.М. Буденный, резонно заметивший, что разогнать управления танковых корпусов — дело нетрудное, а вот если вдруг надобность в рейдировании возникнет и понадобится бросить в прорыв ударную группу, то создавать и сколачивать ее штаб придется уже в ходе боевых действий и саму группу придется формировать из случайных частей. И вот тогда импровизированный штаб определенно с управлением не справится. Может, и недоставало Семену Михайловичу образования, но здравого смысла и опыта глубоких рейдов было не занимать.

В итоге комиссия рекомендовала танковые корпуса оставить, но исключить из них стрелково-пулеметные бригады, из состава танковых бригад — стрелково-пулеметные батальоны, то есть фактически исключить возможность самостоятельных действий. Танковые соединения должны были оказывать содействие пехоте и кавалерии, а не «увлекаться рейдированием». Танковый корпус иногда может действовать самостоятельно, когда противник расстроен и

не способен обороняться, — чисто кавалерийская задача: преследование разбитого неприятеля.

По сути дела, вместе с «вредителями» в безымянной могиле хоронили и теорию глубокой операции: «Глубокое изучение военно-научных проблем, разработка принципиальных вопросов вождения войск стали заменяться узкими, чисто прикладными их решениями — ползучим эмпиризмом. А стратегия как наука и учебная дисциплина в военных академиях вообще не стала изучаться. Все это явилось результатом не только необоснованных репрессий, но и того тупика, в котором оказались общественные науки, в том числе и военные. Военная теория сводилась по существу к составлению мозаики из высказываний Сталина по военным вопросам. Теория глубокой операции стала подвергаться сомнению на том основании, что о ней нет высказываний Сталина, что ее создатели — «враги народа». Такие ее элементы, как, например, самостоятельные действия мотомеханизированных и кавалерийских соединений впереди фронта и в оперативной глубине противника, назывались даже вредительскими и по этой вздорной причине отвергались».

Отправился по этапам и комдив Г.С. Иссерсон и отсидел 15 лет от звонка до звонка; его так и не пустили на «Праценские высоты». Для многих других теоретиков механизированной войны «коридоры закончились стенкой».

Формирование первого крупного танкового соединения Вермахта, предназначенного для решения оперативных задач, — 1-й танковой дивизии — началось в 1935 году. Танковая бригада дивизии состояла из двух полков. Каждый полк, в свою очередь, — из двух танковых батальонов (четыре боевых и одна штабная рота в батальоне). Всего в танковой дивизии было 22 роты, которым полагалось иметь 324 танка. Основной боевой машиной являлся танк Pz. Kpfw. I. Главный вопрос, который решали на этом этапе немецкие генералы, — принципиальная возможность управления таким большим количеством техники. Первые учения дали обнадеживающие результаты.

К 15 сентября того же года в сухопутных войсках числилось уже три танковые дивизии. В 1936 году, вопреки

мнению Гудериана, протестовавшего против распыления танков, были созданы три легкие пехотные дивизии, имевшие в своем составе танковый батальон — 86 танков. Для совместных действий с танковыми соединениями сформировали четыре мотодивизии.

Окончательное утверждение идеи оперативного использования танковых масс в наступлении и превращение ее в один из важнейших элементов германской военной доктрины нашли свое выражение в директиве по руководству и боевому использованию танковой дивизии от 1 июня 1938 года. Если в первых полевых уставах, вышедших в 1933—1937 годах, использование танков не мыслилось без тактического взаимодействия с пехотой, то указанная директива исходила из необходимости широкого оперативного применения танковой дивизии в наступлении. Оборона рассматривалась как эпизодическое явление.

Танковая дивизия «образца 1939 года» состояла из танковой и моторизованной бригад, артиллерийского полка, мотоциклетно-стрелкового, разведывательного и саперного батальонов, истребительно-противотанкового дивизиона, батальона связи и тыловых служб. В ней по штату было 11 792 человека, 324 танка, 10 броневедомостей, 130 орудий и минометов. Таким образом, организационно танки не распылялись по пехотным соединениям, большая часть их была сосредоточена в танковых дивизиях, для руководства которыми имелся особый штаб, подчиненный командующему бронетанковыми войсками.

Моторизованная дивизия состояла из трех моторизованных и одного артиллерийского полка, разведывательного и саперного батальонов, батальона связи и противотанкового дивизиона. В дивизии насчитывалось 16 400 человек, 282 орудия и миномета, около 4000 автомашин, бронемашин и мотоциклов. В целях увеличения подвижности мотодивизии в 1940 году из ее состава был исключен один моторизованный полк, что повлекло за собой уменьшение численности личного состава и техники.

На время войны предусматривалось создание моторизованных корпусов (обычно две танковые и одна мотодивизия) для наступления на главных направлениях. Будучи

основными тактическими соединениями Вермахта, танковые и моторизованные части пользовались приоритетом в вооружении и комплектовании. Личный состав этих войск подбирался из технически подготовленных и «идеологически выдержанных» призывников. Это были прежде всего квалифицированные механики, шоферы, слесари. Главным резервом пополнения кадров механизированных и танковых соединений служили моторизованные организации «Гитлерюгенда» и национал-социалистический автомобильный корпус. На практическую подготовку механика-водителя танка отводилось 50 часов.

На маневрах особое внимание уделялось вопросам организации бесперебойного снабжения подвижных соединений, создания ремонтной базы, подготовки личного состава, взаимодействия с другими родами войск.

1 сентября 1939 года вопросы теории были переведены в практическую плоскость. Польская кампания показала, что перед лицом массированной атаки танковых и моторизованных сил линейная оборона устарела. Любая форма линейной обороны независимо от того, состояла ли она из долговременных сооружений или полевых укреплений, оказалась наихудшим видом обороны: когда немецкие танки прорывали оборонительную полосу, ее защитники, растянутые по фронту, не могли сосредоточить свои силы для контратаки.

«Тактика германских бронетанковых войск основывалась в большей степени на скорости действий, чем на огневой мощи. Основная задача заключалась в том, чтобы внести смятение. Поэтому немцы обычно заботились главным образом о глубине прорыва. Узлы сопротивления, укрепленные районы, противотанковые препятствия обычно обходились; германские командиры старались найти линии наименьшего сопротивления, ведущие в тыл противника. После прорыва успех развивался также в глубину, вместо того чтобы следовать более осмотрительному методу, разработанному французами: расширять прорыв по фронту... бомбардировщики, эскадрильи штурмовиков и танковые роты прекрасно взаимодействовали друг с другом», — анализировал ход событий английский военный теоретик Дж. Фуллер.

9 сентября танки генерала Рейхенау вышли к Варшаве, 15-го Гудериан захватил Брест.

17 сентября двинулась в Освободительный поход Красная Армия. В составе двух советских фронтов было около 600 тысяч человек, более 2000 самолетов и около 4000 танков. В акции по «защите жизни и имущества братских белорусского и украинского народов» приняли участие два танковых корпуса и 18 танковых бригад. Через две недели польское государство перестало существовать.

Выводы по итогам кампании «братья по оружию» сделали прямо противоположные.

Генерал Гудериан пришел к убеждению, что танковые дивизии, пройдя боевое крещение, «полностью себя оправдали», как и усилия, затраченные на их создание. Поэтому вскоре легкие пехотные дивизии преобразовали в танковые.

Новая генерация сталинских выдвиженцев, наоборот, убедилась в том, что руководить действиями крупных танковых соединений, организовать их взаимодействие с пехотой и авиацией, наладить для них тыловое обеспечение не получается. Масса бронированных машин закупорила все дороги и прочно встала, предоставив пехоте честь самостоятельно освобождать украинцев и белорусов «от панского ига». Начальник автобронетанковых войск Киевского военного округа комбриг Федоренко сообщал: «Действия танкового корпуса показали трудность управления, громоздкость его; отдельные танковые бригады действовали лучше и мобильнее. Танковый корпус нужно расформировать и иметь отдельные танковые бригады». Был еще один весомый аргумент, озвученный заместителем наркома обороны Г.И. Куликом: «Полную самостоятельность мехкорпусов проповедовали враги народа и этим самым пытались уничтожить танки. В нашем понятии танковые корпуса не нужны, а танковые бригады следует придавать стрелковым или кавалерийским корпусам».

Политическим руководством поход на Запад был воспринят как убедительное подтверждение боевой мощи Красной Армии — управились не хуже немцев. После блистательной победы над практически не оказавшим сопротивления противником (спасибо маршалу Рыдз-Смиглю-

му, отдавшему своим войскам приказ «с Советами не воевать» и уходить в Румынию) никому не хотелось поднимать «провокационные вопросы» о слабой подготовке личного состава, безобразном состоянии связи и матчасти. Ежевечерним «тактическим приемом» во всех танковых бригадах было переливание остатков горючего в машины передового отряда, чтобы на следующий день достигнуть указанного командованием рубежа. Согласно оперативному донесению начальника штаба 32-й танковой бригады майора Болотова, бригада, совершив 350-километровый марш-парад на запад (большей частью по главному шоссе Белоруссии) в боевых столкновениях потеряла безвозвратно один танк Т-26, а 69 машин бросила по дороге «из-за технических дефектов». Всего бронетанковые войска двух фронтов разбросали по дорогам почти полтысячи неисправных танков.

21 ноября 1939 года Главный Военный совет признал необходимым расформировать танковые корпуса и иметь в мирное время 28 отдельных бригад со штатной численностью 258 танков БТ или Т-26 и 2562 человека, три тяжелые бригады — 117 машин Т-28, 39 «бэтушек», 2500 человек, одну бригаду РКК — с танками Т-35, Т-28, БТ и 10 танковых полков, развертываемых в военное время в танковые бригады.

Также планировалось в течение года создать 15 моторизованных дивизий — по 257 танков и 73 бронемашины, — которые предполагалось использовать для развития успеха общевойсковых армий или в составе конно-механизированной группы.

По утверждению М.Ф. Захарова: «Принятию этого решения во многом содействовал Д.Г. Павлов, который на опыте марша 15-го танкового корпуса в западные районы Белоруссии доказывал неуправляемость корпуса на марше и необходимость иметь в составе бронетанковых войск только отдельные танковые бригады».

Всего в боевом составе танковых частей РККА в мирное время должно было быть 8200 линейных танков, из них 3295 типа БТ и 3808 типа Т-26. В военное время в танковых войсках предполагалось иметь 11 085 танков, а с боевыми машинами стрелковых и кавалерийских дивизий

в армии должно было находиться 15 420 танков. И они там таки находились, даже без учета танкеток и «плавунцов».

Общая штатная численность автобронетанковых войск по мирному времени определялась в 105 тысяч человек.

А может, оно так и надо? Ну, если не осталось никого в РККА, кто знал бы, для чего нужны эти самые танковые корпуса и как ими рулить.

Через девять дней Советский Союз, «укрепляя свои северо-западные границы», напал на Финляндию, «в связи с активными военными приготовлениями» последней и «преднамеренным обострением ее правящими кругами обстановки». Напал, так сказать, превентивно. Вторжение поддерживали 10-й танковый корпус, 20-я тяжелая, 34, 35, 39 и 40-я легкотанковые бригады, 20 отдельных танковых батальонов стрелковых дивизий — 1860 танков и 300 броневых автомобилей. Позднее на фронт прибыли 29-я легкотанковая бригада и значительное количество отдельных танковых полков и батальонов. На разгром «белофиннов» отводилось 5 боекомплектов, 3 заправки горючего и 10—15 дней при среднем темпе продвижения войск Ленинградского военного округа 10—12 км в сутки.

На вооружении «армии-лилипута» состояло всего с полсотни танков, главным образом «Рено» FT-17, и 112 противотанковых орудий.

Однако целый ряд «уважительных причин», придуманных советскими летописцами с целью объяснить разгром Красной Армии летом 1941 года, на финнов никакого воздействия не возымел. Хотя напали на них вероломно, без объявления войны, делая вид, что никакой войны вовсе нет, а имеет место борьба трудящихся Финляндии за свое освобождение от гнета капитала. Напали многократно превосходящими силами, имевшими «боевой опыт» Освободительного похода. История отпустила финнам времени на два года меньше, чем нам, и «оттянуть» советскую агрессию не получилось. Ни танков в стране Суоми не было, ни приличной авиации. Из средств моторизации — только лыжи. Ан, обломилось кремлевским мечтателям. Не прошли парадом по мостовым города Хельсинки танки под красными флагами мимо трибуны с портретом товарища

Сталина, как это было в Гродно, Львове, Белостоке, не появилась на карте СССР еще одна республика.

Едва советские войска вступили в серьезное сражение с армией, которая не собиралась драпать куда-нибудь в Швецию, а оказала упорное и умелое сопротивление, как рухнула вся система управления и снабжения. Да и как их снабжать, если не знаешь, сколько в твоём распоряжении имеется войск, где они находятся и чем занимаются. Танки застыли без дела, не имея горючего. Радиостанции многие командиры просто оставили «дома», поскольку радиосвязь не изучали, пользоваться ею не умели, а потому «не любили». Телефонные провода куда-то завезли и долго не могли отыскать. Без связи только и оставалось — «знаком руки руководить операцией». Что говорить о взаимодействии, если даже штабы соседних армий не могли наладить общение. Быстро выяснилось, что «линия Маннергейма» — это не бутафория, и никто не знает, как ее преодолевать, начертание ее неизвестно. И даже так: «Наставления по прорыву укрепленных районов в штабе фронта не оказалось, так как в свое время оно было отнесено к вредительским документам и сожжено. Пришлось доставать его в Библиотеке имени В.И. Ленина». Вот так, сначала отправились на войну, потом — в библиотеку. По-другому никак не получалось.

Про подготовку непрерывно прибывающего пополнения даже нельзя сказать, что она была плохая, до 30% красноармейцев «не умели обращаться с винтовкой». Рядовые бойцы не понимали целей затеянной Москвой войны, были склонны к панике и нередко бежали с поля боя, бросая оружие, росло число дезертиров и «самострелов». Для многих офицеров тайной за семью печатями оставалось мудреное понятие «азимут». Бездарно работали штабы, которые терялись в боевой обстановке, не умели организовать разведку, не знали, как правильно использовать технику. Командиры стрелковых дивизий и полков, не понимая природы современного боя, гробили приданные им танковые батальоны, заставляя их самостоятельно прорывать глубоко эшелонированную оборону противника, поскольку пехота, полагаясь на мощь советской техники, за танками в атаку не шла (без танков — тем более). Танки-

сты сами вели разведку, под прикрытием своего огня проделявали проходы в надолбах и эскарпах, отыскивали и уничтожали цели, возвращались за пехотой, чтобы вести ее вперед, и гибли от 37-мм снарядов «Бофорсов», прошивавших броню насквозь, от бутылок с бензином, которыми в достатке запаслись финские парни, на минах, фугасах и в ямах-ловушках. Действовавшая севернее Ладожского озера, загнанная в леса и болота, 34-я легкотанковая бригада под Новый год попала в окружение и в дальнейших боях потеряла 128 танков и почти 50% личного состава. Комбриг С. Кондратьев, военком бригады полковой комиссар Гапанюк, начальник политотдела полковой комиссар Теплухин, начальник особого отдела Доронкин, имея небогатый выбор между пленом и трибуналом, застрелились. Из кольца сумел вырваться 171 человек. Слабым местом танковых войск оказался острый недостаток эвакуационных и ремонтных средств, запчастей, грузовых автомобилей и автоцистерн.

Умывшись кровью, сообразили, что до тех пор, пока не будут подтянуты резервы, налажено снабжение, пока части не пополнятся и не научатся взаимодействию, успешный прорыв главной полосы обороны финнов вряд ли возможен. Опять же, нужно книжки почитать...

Финнов задавили через три месяца — огромным количеством техники и живой силы. В ходе кампании Красная Армия потеряла убитыми и пропавшими без вести 1936 танкистов, почти столько же ранеными и обмороженными — 1994 человека. Из строя вышло 3312 танков — 2034 единицы подбил и сжег противник, остальные вышли из строя по техническим причинам. Армия Финляндии свой танковый парк удвоила за счет взятых трофеев: в 1940 году на вооружение были приняты 84 танка и 22 бронеавтомобиля, «поставленные» из СССР.

В общем, снова «опозорились на весь мир», окончательно убедив Гитлера в небоеспособности Красной Армии:

К маю 1940 года реорганизация танковых войск была завершена: в составе Красной Армии имелись четыре моторизованные дивизии и 39 отдельных танковых бригад.

Они представляли собой полностью сформированные соединения, обеспеченные материальной частью и подготовленными кадрами. Кроме того, в состав кавалерийских дивизий входили 20 танковых полков, а в состав стрелковых дивизий — 98 отдельных танковых батальонов.

Однако в том же знаменательном месяце мае немецкие танковые клинья вспороли Францию и в конечном счете своими действиями решили исход войны. Уже в июне наркомат обороны принял решение о восстановлении в Красной Армии мехкорпусов. На флоте в подобной ситуации говорят: «Дым — в трубу, дрова — в исходное». После сенсационных побед германских танковых групп в Советском Союзе решили исправить ошибку и приступили к созданию восьми механизированных монстров, предназначенных для «глубокого потрясения фронта противника». Каждый из них должен был состоять из двух танковых и одной механизированной дивизии, отдельного мотоциклетного полка, дорожного батальона и батальона связи. Полный штат мехкорпуса новой организации, утвержденный постановлением СНК СССР от 6 июля, насчитывал 36 080 человек, 1031 танк (в том числе 126 тяжелых, 420 средних, 108 химических), 268 броневедомостей, 100 полевых орудий и гаубиц, 36 противотанковых и 36 зенитных орудий, 186 минометов, 4700 пулеметов, 5161 автомобиль, 1679 мотоциклов, 352 трактора и прочее, прочее, прочее. Огромное число бронетехники не сделало их более боеспособными, а, наоборот, еще более затруднило снабжение и управление. Но если осенью 1939-го управлять корпусом в 560 танков наши командармы и комкоры не умели, то теперь мгновенно «научились».

А куда денешься, если товарищ Сталин вызвал в Кремль начальника Генерального штаба вкупе с первым его заместителем И.В. Смородиновым и спросил: «Почему в нашей армии нет механизированных и танковых корпусов? Опыт войны немецко-фашистской армии в Польше и на Западе показывает их ценность в бою. Нам надо немедленно этот вопрос рассмотреть и сформировать несколько корпусов, в которых бы имелось 1000—1200 танков. Рассмотрите этот вопрос и дайте в ближайшее время предло-

жение». Естественно, предложения соответствовали пожеланиям Вождя.

«Такая постановка вопроса вызвала недоумение, — вспоминает маршал М.В. Захаров. — Видимо, целесообразно было доложить И.В. Сталину об имевшемся штатном построении механизированного корпуса и просить его разрешения, исходя из расчетов и плана поступления от промышленности танков, вновь сформировать механизированные корпуса применительно к ранее существовавшей штатно-организационной структуре, в которую, может быть, целесообразно внести лишь некоторые изменения.

И.В. Смородинов сказал, что он не может обсуждать этот вопрос, так как было получено указание Сталина — механизированный корпус иметь в составе двух танковых и одной мотострелковой дивизий **по подобию немецкого корпуса**, а в танковых полках иметь не менее двухсот танков.

Для разработки организационно-штатной структуры я предложил комкора Д.Г. Павлова. Пусть он теперь докажет, что командир танкового полка сумеет управлять частью, в составе которой будет двести танков».

На формирование новых корпусов были обращены 19 танковых бригад, два танковых полка Т-26 и танковые батальоны стрелковых дивизий.

В октябре на основе «Соображений об основах стратегического развертывания Вооруженных сил Советского Союза» под руководством нового начальника Генерального штаба К.А. Мерецкова был разработан мобилизационный план 1941 года. Относительно бронетанковых войск в плане предусматривалось развертывание на военное время 18 танковых и 8 механизированных дивизий. То есть предполагалось иметь 8 механизированных корпусов, плюс 6-я и 9-я отдельные танковые дивизии.

Дополнительно планировалось в течение первых трех месяцев войны сформировать 2 управления механизированных корпусов, 4 танковые и 2 механизированные дивизии. Кроме того, по мобилизации намечалось развернуть 5 отдельных танковых бригад БТ, 20 бригад Т-26 и 3 отдельные бронебригады.

Шесть корпусов «мирного времени» должны были дислоцироваться в западных приграничных округах, один — на границе с Монголией и Маньчжурией, один — в Подмосковье; отдельные танковые дивизии — в Закавказье и Средней Азии.

В ноябре «сверх плана» в Киевском Особом военном округе был сформирован 9-й механизированный корпус.

И этот вариант полностью обеспечивался наличной матчастью, командным и рядовым составом. Однако нет предела совершенству.

С 23 по 30 декабря 1940 года в Москве проходило совещание Главного Военного совета, которым руководил нарком обороны С.К. Тимошенко. На совещание были приглашены командующие, члены военных советов и начальники штабов военных округов, командующие армиями, начальники главных и центральных управлений и командиры некоторых корпусов и дивизий — всего более 270 военачальников самых высоких рангов. С целью обобщить опыт последних конфликтов и, как выразился маршал С.М. Буденный, «ликвидировать разноречие в оперативной мысли и выработать единую школу оперативного мышления», был зачитан и обсужден ряд докладов. Ибо совсем запудрили мозги нашим военачальникам «проходимцы», ныне, слава Великому Сталину, обезвреженные, «которые со злым умыслом путали наши хорошие дела», и оттого «вопросы блуждали без управления, и каждый человек мог говорить по-своему».

Одним из основных докладчиков был командующий войсками Киевского Особого военного округа генерал армии Г.К. Жуков. В своем выступлении он проанализировал характер «современной наступательной операции», привел расчет сил и сделал выводы:

«Современная наступательная операция может рассчитывать на успех лишь в том случае, если удар будет нанесен в нескольких решающих направлениях, на всю глубину оперативного построения, с выброской крупных подвижных сил на фланг и тыл основной группировки противника. Одновременно с действиями на решающих направлениях наступательным и вспомогательными уда-

рами противник должен быть деморализован на возможно широком фронте. Только такая наступательная операция может в относительно короткие сроки привести к окружению и разгрому основной массы сил противника на всем фронте предпринимаемого наступления...

Мощность первого удара должна обеспечить разгром не менее одной трети — одной второй всех сил противника и вывести наши силы в такую оперативную глубину, откуда создавалась бы реальная угроза окружения остальных сил противника...

Следует вполне законно ожидать, что первоначальные исходные операции, скорее всего, начнутся с фронтальных ударов. Проблема наступления будет состоять в том, чтобы сначала прорвать фронт противника, образовать фланги и затем уже во второй фазе перейти к широким маневренным действиям. Условия для оперативного обхода, охвата и ударов по флангам будут создаваться в ходе самой наступательной операции».

Для проведения крупной наступательной операции со стратегической целью на фронте 400— 450 км потребуются 85— 100 стрелковых дивизий, 4— 5 механизированных, 2— 3 кавалерийских корпуса и 30— 35 авиационных дивизий. На решающем направлении должны действовать ударные армии в следующем составе: 4— 5 стрелковых корпусов (12— 15 дивизий), до 7— 9 артполков РКК (750 орудий), 3— 5 танковых бригад (700— 1200 танков), 2— 3 авиадивизии (600— 700 самолетов), инженерные и химические части, механизированный либо кавалерийский корпус в качестве подвижной группы.

В теории процесс прорыва вражеской обороны выглядел неотвратимым, как гибель всего мирового капитала: «После мощного огневого налета артиллерии и удара ВВС на передний край обороны противника, имея впереди разведку, должен ворваться первый эшелон тяжелых танков и, не останавливаясь на переднем крае, безостановочно бросаться на резервы, артиллерию противника и компункты, порывая на своем пути все линии связи и уничтожая ПТО. Движение этого эшелона поддерживается огнем валом и действиями авиации. Под прикрытием эшелона тяжелых танков через передний край проходит

эшелон легких танков с задачей уничтожать систему пулеметного огня за обратными скатами. За этим эшелоном на передний край врывается эшелон огнеметных танков и своими действиями помогает пехоте производить уничтожающие штыковые удары».

Обязанность «больших начальников» состоит в том, чтобы всесторонне «подготовиться к сокрушительным, уничтожающим и организованным действиям нашей армии, несмотря на то, в какие условия (маневренного, позиционного или иного характера) наша армия будет поставлена».

Доклад в целом собрание одобрило. Правда, командир 1-го механизированного корпуса генерал-лейтенант П.Л. Романенко счел предложенные Жуковым ударные армии недостаточно «ударными» и предложил в составе каждого фронта (округа) иметь по паре механизированно-авиационных монстров в составе 4— 5 механизированных, 3— 4 авиационных корпусов, 1— 2 авиадесантных дивизий и 9— 12 артиллерийских полков. Начальник штаба Прибалтийского военного округа генерал-лейтенант П.С. Кленов указал на то, что теоретические изыскания Жукова (точнее, оперативного отдела штаба КОВО) никак не привязаны к противнику и конкретной обстановке и что вопрос о проведении наступательных операций в начальном периоде войны требует особого рассмотрения:

«Я беру пример, когда эта наступательная операция начинается в начальный период войны, и невольно возникает вопрос о том, как противник будет воздействовать в этот период на мероприятия, связанные со стратегическим развертыванием, т.е. на отмобилизацию, подачу по железным дорогам мобресурсов, сосредоточение и развертывание войск. Этот начальный период войны явится наиболее ответственным с точки зрения влияния противника на то, чтобы не дать возможность планомерно его провести... Каждое уважающее себя государство, конечно, поставится этот начальный период использовать в своих собственных интересах для того, чтобы разведать, что делает противник, как он группируется, каковы его намерения, и помешать ему в этом». Чтобы не дать противнику возможности помешать Красной Армии развернуться и выстро-

иться согласно задуманной диспозиции, необходимо «воздействовать» на противника первыми: «Это будут операции начального периода, когда армии противника не закончили еще сосредоточение и не готовы для развертывания. Это операции вторжения для решения целого ряда особых задач. Это воздействие крупными авиационными и, может быть, механизированными силами, пока противник не подготовился к решительным действиям, на его отмотообилизование, сосредоточение и развертывание для того, чтобы сорвать их, отнести сосредоточение в глубь территории, оттянуть время. Этот вид операций будет носить, конечно, особый характер...

Вполне естественно, что нужно предупредить противника в готовности таких средств для выполнения операций, как авиация и мотомеханизированные части с точки зрения развертывания их и количества. Организация и проведение таких операций позволит обеспечить господство в воздухе, не даст возможность противнику отмотообилизоваться, затруднит его развертывание».

Суть дела состояла в том, что наши полководцы еще толком не определились, как лучше и правильнее «нанести ответный удар агрессору»: отмотообилизоваться и перейти в решительное наступление или процесс мобилизации должен обеспечиваться наступательными операциями особых армий, само собой, по чужой территории. В конце концов решили, что собрать все силы незаметно для противника — дело нереальное, и остановились на втором варианте — Великий Освободительный поход в Европу начнется атакой «армий прикрытия», усиленных механизированными корпусами.

28 декабря с докладом на тему «Использование механизированных соединений в современной наступательной операции» выступил главный танкист страны, командующий войсками Западного Особого округа генерал-полковник Д.Г. Павлов. Приводя в пример операции Первой мировой войны, он сообщил слушателям, что «танки не только усиливали пробивную способность, не только усиливали удар», но, кроме того, «резко сокращали работу артиллерии, резко сокращали расход снарядов». Успехи немцев на полях Польши и Франции генерал объяснял на-

личием моторизованных и танковых соединений, которые на 2— 5 суток отрывались от пехоты и, не встречая особенно прочной обороны, прорывались в глубину, достигая оперативных целей. Следовательно, нам необходимо и дальше создавать у себя механизированные корпуса.

Если три месяца назад Дмитрий Григорьевич считал 500-танковые корпуса неуправляемыми, ненужными и даже вредными, то ныне заражал всех энтузиазмом. В управлении действиями мехкорпуса в 1300 боевых машин ничего сложного нет, уверял Павлов: «На самом деле операция по вводу мехкорпуса в прорыв не является сложной, **она лишь требует от командования отличного знания вопросов взаимодействия всех родов войск и умения практически осуществлять это взаимодействие**».

Вот именно! Знания и умения! Генерал Павлов, никогда на практике не осуществлявший это самое взаимодействие, незамысловато считал, что против такого лома «нет приема», он уже готов «потрясать фронты»: сконцентрировать десять тысяч танков в «таранную массу» (в голове бронированной колонны желательно поставить что-нибудь абсолютно непробиваемое) и указать ей общее направление движения: «На Берлин!» Он уже прикинул, что даже один механизированный корпус, «разрушая все на своем пути», сумеет самостоятельно взломать вражескую оборону на фронте 12 км и, нанося ряд ударов, последовательно разгромить 1— 2 танковые или 4— 5 пехотных дивизий противника. Ввод в прорыв конно-механизированной группы или танковой армии тоже дело нехитрое и мало чем отличается от ввода в прорыв одного танкового корпуса: «Разница будет в масштабах, ширине фронта прорыва, в глубине построения боевых порядков и в более крупных оперативных задачах». Главное, вводить надо с утра пораньше и в быстром темпе, чтобы успеть к вечеру выйти на оперативный простор, иначе неприятель может за ночь подтянуть резервы и «создать сильные минные поля».

Особое внимание Павлов уделил подготовительному этапу операции, на который отводилось 2— 3 дня. Много правильных слов было им сказано о необходимости четкой постановки задач, тщательной разведки с привлечени-

ем авиации и всех технических средств, изучения местности, организации взаимодействия и непрерывной связи, скрытности и маскировки: «Первый этап охватывает настолько большую сумму вопросов, требует настолько практического разрешения этих вопросов и настолько важен, что без него совершенно немыслимо проведение ответственного второго этапа, т.е. собственно ввода корпуса в прорыв». Жаль, что, когда дошло до настоящего дела, ничего у Дмитрия Григорьевича не получилось. Во-первых, мешал неприятель, во-вторых, доклад выветрился из памяти.

В прениях большинство ораторов на разные лады развивали мысль о том, что таких мощных корпусов надо иметь как можно больше.

Таким образом, по взглядам советского военного руководства, мехкорпуса представляли собой основное ударное средство сухопутных войск. Корпуса предусматривалось использовать в наступлении в качестве подвижных групп для развития наступления на большую глубину. Они должны были вводиться в прорыв, совершенный стрелковыми войсками, либо самостоятельно прорывать слабую оборону противника, а затем совместно с воздушно-десантными войсками при поддержке авиации развивать тактический прорыв в стратегический. Главными задачами мехкорпуса при действиях в оперативной глубине являлись разгром резервов противника, и в первую очередь его подвижных соединений, нарушение управления и деморализация всего тыла вражеских войск на данном направлении, захват важных рубежей и объектов, овладение которыми обеспечивает наиболее быстрое достижение цели операции.

При этом советские стратеги делали вид, что немцы ничем особенным их не удивили, а тактику применения мехсоединений у нас же и переняли: «Немцы ничего нового не придумали. Они взяли то, что у нас было, немножко улучшили и применили». Генерал Г.К. Жуков, после Халхин-Гола вышедший в большие военачальники, на донесении, обобщавшем опыт Французской кампании, недогнувшей рукой начертал: «Мне это не нужно».

Доклад командующего войсками Московского военного округа генерала армии И.В. Тюленева был посвящен

нюансам организации армейской оборонительной операции, возможность которой на отдельных второстепенных направлениях все-таки допускалась, но даже в этом случае «характер действий сил обороны должен быть пропитан идеей наступления». В качестве самого яркого примера активной оборонительной операции генерал привел оборону Царицына, «которой руководил великий Сталин». Впрочем, самое главное Тюленев сказал вначале: «...мы не имеем современной обоснованной теории обороны, которую могли бы противопоставить современной теории и практике глубокой армейской наступательной операции». Разве что поставить в оперативной глубине «свободный механизированный корпус», используя его для нанесения контрударов по прорвавшимся группировкам противника.

Вопрос о стратегической обороне или оборонительных действиях в масштабах фронта даже не ставился. Ведь товарищ Сталин сам планировал историю, и нападение Германии (других вероятных противников в Европе к этому времени не осталось) на СССР в этих планах не предусматривалось.

В последовавших после совещания оперативных играх на картах отрабатывались прорывы и охваты на землях Южной Польши и Восточной Пруссии.

Сталин, внимательно следивший за ходом «научных изысканий», подбирая себе «гинденбургов», четко обозначил свои предпочтения: Павлов получил звание генерала армии, Жуков — крепкий командир дивизии с тремя классами церковно-приходской школы, органически ненавидевший штабную работу, топографическую карту считавший плоскостью, на которой удобно рисовать планы сокрушительных ударов, был назначен начальником Генерального штаба.

В первой половине февраля Георгий Константинович представил правительству новую схему мобилизационного развертывания, получившую наименование «Мобплан № 23». Разработка его была связана с тем, что по существовавшему мобилизационному плану уже были развернуты войска как во время частичной мобилизации в семи военных округах в сентябре 1939 года, так и во время необъяв-

ленной войны с Финляндией. Значительное количество войск переместилось в Прибалтику, в западные районы Украины, Белоруссии и Молдавию, а это — новые границы, территории, ресурсы, призывные контингенты. Среди всего прочего, «учитывая количество танков в германской армии»(?), план предусматривал развертывание еще 21 механизированного корпуса. Кроме того, кавалерийским дивизиям полагались танковые полки, а воздушно-десантным корпусам — отдельные танковые батальоны. Для обеспечения всех этих формирований Тимошенко и Жуков затребовали 36 879 танков, 10 679 бронев автомобилей и миллион танкистов!

Так и появились на свет 16,6 тысячи танков «только новых типов», которых не хватило, чтобы разбить немца прямо на границе.

После войны, чтобы еще больше заморочить обывателя, историки взялись показывать чудовищное, несравнимое ни с одной армией мира, количество советского вооружения в процентах от несбывшейся мечты: «Большинство мехкорпусов не имело необходимого количества вооружения и боевой техники. Укомплектованность корпусов приграничных военных округов к середине июня всеми типами боевых машин к началу войны составляла в среднем 153%, автомобилями — 39%, тракторами — 44%, ремонтными средствами — 29%, мотоциклами — 17%. Значительная часть техники нуждалась в среднем и капитальном ремонте». К примеру, если в одной немецкой дивизии имелось 150 танков, а в другой 200, то обе они — полностью укомплектованы, все у «фрицев» исправно, самый распоследний Ганс пришел к мундиру последнюю пуговицу. В моторизованной дивизии — тем более, так как ей по штату ни танков, ни тягачей вообще не полагалось, что и давало ей 100-процентную укомплектованность. Про советскую танковую (и механизированную) дивизию, в которой, согласно вышеприведенной «средней температуре по больнице», на 22 июня 1941 года тоже было 200 «коробочек», можно сказать, что укомплектована она лишь наполовину, а вторая половина устарела и поломалась. Сочинили бы два Константиновича заявку на 100 тысяч танков, некомплект был бы еще значительнее.

Маршал Захаров в мемуарах пеняет, мол, не надо было так много и сразу: «Было бы целесообразнее исходя из имеющихся танков и производственных возможностей промышленности не ставить задачу формирования 29 мехкорпусов *(от одного решили отказаться. — Авт.)* к 1 июня 1941 года, а составить реальный план последовательного формирования мехкорпусов на каждый год в зависимости от получения танков от промышленности. Это был крупный просчет Генштаба в планировании формирования мехкорпусов». Да и сам Жуков признает личную неспособность увязать мобилизационные амбиции с экономическими возможностями страны, ну, докладывал что-то в Кремль от фонаря. Правда, о себе Георгий Константинович пишет шифруясь и в третьем лице: «Генштаб разработал... военные требовали и не учитывали... мы не рассчитали...»

Товарищ Сталин, знавший каждое предприятие и каждого директора, лично доводивший им плановые и сверхплановые задания, в возможности советской промышленности верил безоговорочно и «Мобплан № 23» утвердил. В 1941 году предусматривался выпуск 5,5 тысячи танков в дополнение к 22 тысячам уже имевшихся. И это «в условиях мирного времени, в рамках миролюбивого, а не военизированного государства». А уж «если враг навяжет нам войну, если темная сила нагрянет», созданная промышленная база позволяла полностью довооружить 29 механизированных корпусов в течение одного года.

Впрочем, никто и не думал укомплектовывать их одновременно. Сначала были созданы организационные структуры, назначены командиры, затем происходило последовательное плановое наполнение людьми и техникой. В первую очередь — соединений «первой девятки» и возникшего после «народно-демократических революций» Прибалтийского военного округа (в них успели собрать 8322 танка), затем — корпуса второго эшелона и корпуса сокращенного состава. Последние вместо танков временно получали дополнительно до 200 орудий ПТО и могли использоваться «для обороны в качестве противотанковых частей». Такими «противотанковыми корпусами» были, к примеру, 17-й и 20-й Западного ОВО.

Гитлеру, запуская проект «Барбаросса», для большей уверенности тоже хотелось иметь больше подвижных соединений, но техники не хватало даже с учетом трофейной материальной части. Затребованное фюрером удвоение числа танковых дивизий с 10 до 20 было достигнуто путем «деления» — изъятия одного танкового полка и передачи его во вновь формируемые дивизии; взамен давался второй моторизованный полк. Штатная численность танков в дивизиях снизилась до 147—209 единиц. Кроме того, в ней насчитывалось 24 легких гаубицы калибра 105 мм, 16 артсистем калибра 150 мм, 20 75-мм орудий, 30 81-мм минометов, 200 тягачей, 1275 автомобилей, 13 700 человек. В «вероломном нападении» приняли участие 17 таких дивизий.

К началу войны ни один из советских механизированных корпусов не вырос до полного штата, не был полностью обеспечен боевыми машинами, особенно новых типов, а часть тракторов и автомобилей должна была поступить из народного хозяйства с началом мобилизации. Но все-таки в 1-м мехкорпусе состояло на вооружении 1039 танков, в 3-м — 672, в 4-м — 979, в 5-м — 1070, в 6-м — 1131, в 7-м — 959, в 8-м — 899 ...

Среднестатистический из 20 «неукомплектованных корпусов», принявших участие в боевых действиях первых недель войны, имел около 600 танков, 142 броневых автомобиля, 20 гаубиц калибра 122 мм, 18 гаубиц калибра 152 мм, 12 «трехдюймовок», 24 миномета калибра 82 мм и 22 500 человек личного состава.

Аналогичной была ситуация и с автомобильным транспортом: хотелось бы иметь к дню «М» 595 тысяч автомобилей, а получили всего 507 тысяч — 1673 машины на каждую дивизию при штате 1360 в танковой и 1587 в механизированной (кстати, когда сам Тимошенко принимал дела у Ворошилова, то в качестве причины некомплекта автотранспорта он назвал «завышенные нормы обеспечения войск»). Конечно, запас карман не тянет. Но у немцев дела с этой техникой обстояли немногим лучше, там тоже основную массу автотранспорта составляли машины, изъятые из национал-социалистического хозяйства, и собранные по Европе разномастные трофеи:

«Вызывало тревогу положение с оснащением войск автотранспортом. Сколько-нибудь удовлетворительное решение этого вопроса оказалось невозможным. Трудности предопределялись не только количественной нехваткой автомашин, но также малой степенью пригодности их к использованию в войсках и значительной разнотипностью, чрезвычайно затруднявшей производство запасных частей и снабжение ими войск. В силу этого все еще очень часто приходилось прибегать к конной тяге. В качестве временного выхода из положения стали в большом количестве использоваться трофейные автомашины, что, однако, еще больше затрудняло ремонт автотранспорта. Кроме того, в значительных количествах использовались автомашины, поступавшие с французских автомобильных заводов. Но это также не могло решить проблемы, поскольку французские автомашины, как правило, не отвечали требованиям, которые предъявлялись к автотранспорту дорогами на Востоке». Трофейными и французскими автомобилями были оснащены 20-я танковая, 3, 14, 18-я моторизованные дивизии. Притом Мюллер-Гиллебранд описывает ситуацию до того момента, когда Вермахт пересек советскую границу и на практике выяснил, чем отличаются «дороги на Востоке» от дорог в Бельгии.

(Впрочем, немецкие солдаты не унывали, а на полный максимум использовали то, что им дали фюрер и германский народ: «Характерной особенностью действия немецких танков является перевозка на прицепе у многих машин противотанковых орудий. На удобном рубеже эти пушки отцепляются, занимают огневые позиции и поддерживают атаку танков, играя роль орудий танковой поддержки».)

Мотоциклов действительно не было, мотоциклетный полк вбили в советский штат, чтобы было не хуже, чем у немцев, не понимая даже, на что его можно употребить. Так, генерал-майор В.М. Потапов, командовавший 4-м мехкорпусом, высказался примерно в таком ключе: «Я долго думал над этим вопросом, не знаю... мне кажется, что вообще найти правильное применение мотоциклетному полку нигде невозможно». Ведению разведки наши ге-

нералы совершенно не придавали значения, поэтому требовали, чтобы любая техника несла на себе что-нибудь бронированное и крупнокалиберно стреляющее, поэтому Потапов и недоумевал, зачем ему нужен мотоциклетный полк, который не имеет артиллерии, «имеет только мотоциклы с пулеметом».

Даже в «нештатном состоянии» советские автобронетанковые войска превосходили Панцерваффе оптом и в розницу. Самые мощные механизированные корпуса, входившие в состав армий прикрытия, сгруппировались в львовском и белостокском «балконах» — удобных плацдармах для броска на Краков, Варшаву, Алленштейн. Особенно разительный контраст сложился на Украине, где пяти немецким танковым дивизиям (728 танков) предстояло столкнуться с десятью механизированными корпусами (5826 танков).

В первой половине мая 1941 года, когда в глубочайшей тайне началась крупномасштабная переброска советских войск из внутренних районов страны на Запад, маршал С.К. Тимошенко приказал командующим приграничных округов разработать «детальный план обороны государственной границы» на случай, если противник попытается помешать отмотилизованию, сосредоточению и развертыванию Красной Армии. Мехкорпуса, согласно руководящим указаниям, надлежало использовать для ликвидации прорывов крупных мотомехчастей противника: «Задача мехкорпусов — развертываясь под прикрытием противотанковых бригад, мощными фланговыми и концентрическими ударами совместно с авиацией нанести окончательное поражение мехчастям противника и ликвидировать прорыв». Ну а при благоприятных условиях «быть готовыми по указанию Главного Командования к нанесению стремительных ударов». В течение месяца работа была выполнена: разработаны планы, выполнены расчеты, проведены рекогносцировки, определены наиболее танкоопасные направления, выбраны отсечные и тыловые позиции, оговорена система оповещения, в сейфы заложены «красные пакеты», которые разрешалось открыть только по команде из Москвы. Учитывая тот факт, что Абвер ничего не слышал о советских мехкорпусах (или слышал, но не док-

ладывал, или докладывал, а его не слушали), не заметил КВ и Т-34, дефилировавших по Красной площади на первомайском параде, и вообще полагал, что на вооружении Красной Армии имеется всего 6000 танков, распределенных поротно по стрелковым дивизиям, супостата ожидал большой сюрприз.

Однако штабы фронтов так и не получили телеграммы: «Приступить к выполнению плана прикрытия 1941 года». Вместо нее последовала невразумительная Директива № 1, а затем начались сюрпризы...

Как там было в докладе Г.К. Жукова?

«Польша не была готова к войне не только с точки зрения прикрытия своих государственных границ, опоясывания их соответствующими укреплениями, но она не была готова даже к управлению, организации и проведению современной операции. В первый же удар главное командование, командование всех высших звеньев растерялось и в итоге получился конфуз». Очень точное определение!

На Украине всего за 15 дней пять танковых дивизий, «наноса ряд ударов» — прямо по Павлову, — последовательно разгромили десять механизированных корпусов. При этом советские потери составили 4381 танк — по 292 машины ежедневно! В Белоруссии за 18 суток превратились в металлолом 4799 танков, в Прибалтике — 2523.

До конца 1941 года Красная Армия потеряла 20 500 танков. У немцев за этот же период безвозвратно выбыли из строя 2785 танков и 144 штурмовых орудия.

Граждане! Да как же такое возможно?

Невольно хочется повторить вслед за Ю.П. Костенко: «Как же бездарно надо было применять это грозное оружие, чтобы терять его в таких количествах?»

Глава 4

Здесь самое время вспомнить В.К. Триандафиллова, еще в 1929 году написавшего: «Наше исследование... со всей категоричностью выдвигает вопрос о средствах подавления, о средствах сопровождения пехоты в бою, в частности о танках. Оно во весь рост ставит вопросы значения транспортных средств для современных вооруженных сил, вопросы ж.-д. техники, автомобилизации армии. И при всем том на важнейшем месте ставит вопросы качества войск. **Вся эта техника, которая имеется или будет иметься на вооружении, может попасть в руки противника, если не будет обеспечена надлежащая выучка и боевая подготовка, надлежащее командование и управление, надлежащее политико-моральное состояние армии, надлежащее качество войск.**»

В 1930-е годы Красная Армия в основной массе была малограмотной, плохо обученной, ненавидящей Советскую власть и занималась чем угодно, кроме военного дела. Изменилось ли хоть что-нибудь в армии за прошедшее десятилетие социалистического строительства, «великих побед», рекордов и кровавых чисток? В принципе — ничего. Выросли образовательный уровень командиров среднего звена (незначительно) и насыщенность войск техникой (многократно). С другой стороны, увеличился масштаб бардака и самодовольного невежества обновленного руководства, были убиты инициатива и желание самостоятельно мыслить. Пить однозначно стали больше. Список врагов Советской власти пополнили «счастливые» литовцы, украинцы, молдаване, поляки... Их перевоспитывали ударными темпами, не жалея патронов, колючей проволоки, столыпинских вагонов и горячего комиссарского сло-

ва. Но история, как всем известно, отвела партии большевиков и ее ударному отряду — НКВД — «слишком мало времени», и в начальном периоде «Священной войны» советским войскам пришлось действовать на враждебной территории, имея в своих рядах призывников, без колебаний стрелявших в спину своим командирам и массово переходивших на сторону противника.

В состоянии боевой подготовки особых сдвигов тоже не произошло.

По итогам приема дел у снятого с поста К.Е. Ворошилова новый нарком обороны составил разгромный «Акт о приеме Наркомата Обороны Союза ССР», в котором, в частности, указывалось:

«Качество подготовки командного состава низкое, особенно в звене взвод — рота, в котором до 68 проц. имеют лишь краткосрочную 6-месячную подготовку курса младшего лейтенанта.

Подготовка комсостава в военных училищах поставлена неудовлетворительно, вследствие недоброкачества программ, неорганизованности занятий, недостаточной загрузки учебного времени и особенно слабой полевой практической выучки. Усовершенствование командного состава кадра должным образом не организовано...

Боевая подготовка войск имеет крупнейшие недочеты. Ежегодно издаваемые народным комиссаром приказы о задачах боевой подготовки в течение ряда лет повторяли одни и те же задачи, которые никогда полностью не выполнялись, причем не выполнявшие приказ оставались безнаказанными. Воинская дисциплина не на должной высоте и не обеспечивает точного выполнения войсками поставленных им боевых задач».

Даже фактическую численность вооруженных сил установить не удалось, ввиду «исключительно запущенного учета». Засучив рукава, нарком рьяно взялся за подъем боеспособности своих подчиненных.

Приказ Тимошенко № 120 от 16 мая 1940 года о боевой подготовке войск на летний период требовал коренной ее перестройки: «Учить войска только тому, что нужно на войне, и только так, как делается на войне». Но хотя 15 июля в Красной Армии были восстановлены дисципли-

нарные батальоны (решение всех проблем в Советской стране начиналось с укрепления дисциплины, тем обычно и заканчивалось), дело от этого не поправилося.

На distinguished декабрьском совещании командного состава Семен Константинович, подводя итоги учебного года, заявил: «В целом огневая подготовка должного роста не дала и оценивается плохо».

Начальник Управления боевой подготовки генерал-лейтенант В.Н. Курдюмов основными причинами такого положения назвал: отсутствие руководства и контроля со стороны старших командиров и их штабов; значительный отрыв личного состава на хозяйственные работы, оборонительное строительство и караульную службу, сопровождение и охрану грузов; систематическое невыполнение учебных планов «во всех проверенных военных округах»; постоянные срывы и переносы занятий в большинстве соединений и частей. Никто из командиров за эти упущения не наказывался, бездельников и неучей, по заведенной советской традиции, отправляли на повышение.

Имелись как достижения:

«В организации взаимодействия родов войск на местности достигнуты первоначальные успехи. Артиллерия, танковые части, авиация, инженерные и химические части во всех военных округах получили большой опыт в совместных действиях с пехотой в наступательном и оборонительном бою», —

так и отдельные недостатки:

«Преодоление крупных водных преград (усиленными стрелковыми и кавалерийскими полками и дивизиями) проводилось в военных округах только в некоторых дивизиях. Войска не умеют организовать и вести разведку, обеспечивать фланги и стыки, оборонять и атаковать УР, оборонять и преодолевать крупные водные преграды».

«Большой опыт совместных действий» тоже не стоит преувеличивать, так как, по мнению генерала армии К.А. Мерецкова, опыт этот лишь подтвердил неумение организовать взаимодействие пехоты и танков, «часть танков отстает во время атаки, а другие далеко отрываются вперед, вследствие чего взаимодействия танков с пехотой на поле боя не получается».

В ходе осенней инспекторской проверки лишь отдельные подразделения смогли получить положительную оценку. Например, в Западном Особом округе из 54 частей, проверенных по огневой подготовке, положительную оценку получили только три, в Ленинградском округе — лишь пять из 30. Такая же картина наблюдалась и в других военных округах. Главную причину всех недостатков командующие видели в низкой квалификации подавляющего большинства командного состава Красной Армии, включая, разумеется, себя.

Начальник Главного автобронетанкового управления генерал-лейтенант Я.Н. Федоренко поведал о том, каков порядок в танковых войсках. Он отметил, что механизированные и танковые соединения, затратив много времени и моторесурсов, научились хорошо делать марши, но не успели отработать целый ряд вопросов вроде умения стрелять, знания материальной части, умения наладить связь и вести разведку:

«Механизированные соединения еще не отработали взаимодействия внутри себя, не отработали взаимодействия даже с мотопехотой и артиллерией, которые входят в состав механизированных корпусов и дивизий. В этом отношении только есть попытки. В этом году корпуса и дивизии отрабатывали вопросы вхождения в прорыв и наступление, но это только ознакомление, никакого боевого взаимодействия и сплоченности в этих вопросах еще нет. И этот вопрос остался в этом году недоработанным.

Один из видов боевой подготовки — поднятие и выход по тревоге — также остался недоработанным. Поднятие по тревоге соединения показало, когда отъедешь на 30— 40 км от расположения части, то нужно пять дней ездить обратно и забирать нужное, но невзятое, и отвозить взятое, но ненужное.

Нужно заранее рассчитывать, что машина должна везти. При проверке вышедших машин оказывалось, что все машины, как правило, недогружены на 300— 500 кг, а есть такие машины, которые вмещают в себя 3 тонны, а на них грузится одна тонна. В результате командиры заявляют, что машин не хватает. Нужно заранее, еще в мир-

ное время, рассчитать, что на каждую машину грузить, сколько грузить, и тогда у нас тыл окажется намного меньшим и машин вместо недостачи будет много излишних. *(То есть заранее расписать, чего и сколько надо взять в грузовик, отличить и отделить необходимое для боя от ненужного барахла — непосильная задача для красных командиров! Как для Жукова соотносить мобилизационные запросы с возможностями промышленности. Генерал Павлов отметил еще один, как он выразился, «великий грех» начсостава: плохо читают карту и частенько «перепутывают маршруты». — Авт.)*

Надо сказать, что подготовка тыла у нас плохая, этот вопрос остается недоработанным. В тылу остается людей столько, сколько идет в бой, а иногда и больше. На деле получается, что эти люди для обороны тыла не организованы ни в роты, ни во взводы, остается куча-масса людей...

Вожделение в колоннах транспортных машин, связь, разведка остаются недоработанными и в особенности с разведкой и ориентировкой. Пустишь танк в разведку, он пройдет вокруг леса, болота, экипаж выйдет и не знает, где юг, где север (!). Нужно научить экипаж разбираться по карте».

Командир 132-й стрелковой дивизии генерал-майор С.С. Бирюзов поделился своими впечатлениями от полевой поездки в Киевский округ, обратив особое внимание, что если в период подготовки операции управление войсками «еще можно назвать удовлетворительным», то в динамике «получается совершенно иная картина».

Командные кадры для бронетанковых войск готовила Военная академия механизации и моторизации (ВАММ) в Москве и годичные курсы при ней, а средний и технический комсостав — сеть двухгодичных учебных заведений. К 1941 году в нее входили Орловское имени Фрунзе, 1-е Харьковское, 1-е и 2-е Саратовское, 1-е Ульяновское танковые, Киевское танкотехническое, Пушкинское автотехническое, Горьковское автомотоциклетное, Полтавское тракторное училища. Уровень подготовки выпускаемых ими специалистов определялся «заказчиком» как неудовлетворительный, «вследствие недоброкачества

программ, неорганизованности занятий, недостаточной загрузки рабочего времени и особенно слабой полевой выучки». Специальные дисциплины преподавались в учебных классах без практических занятий, на свежем воздухе курсанты-танкисты осваивали строевой шаг, переползание, штыковой и рукопашный бой, тактику стрелкового взвода. Организацию родов войск, по соображениям секретности, изучали по абстрактным «учебным штатам». Технику противника, ее характеристики, слабые и сильные стороны не изучали вообще, хотя, казалось бы, чего уж проще, вся она была скуплена и разобрана до винтика. Опыт иностранных армий рекомендовалось изучать с сугубой осторожностью, чтобы избежать «преувеличения и преклонения перед успехами этих армий», то есть безопасней для здоровья было вообще не интересоваться такими вопросами.

Половина личного состава танковых и механизированных соединений несла караульную службу, вторая половина что-то строила и ремонтировала. Да мало ли занятий у военного человека: политические мероприятия, патрульная служба и наряды по камбузу, уборка мусора и побелка бордюров, покраска травы и уничтожение одуванчиков, постройка дач и уход за генеральскими лебедями, освоение целины и строительство городков. А сколько было потрачено усилий на оформление ленинских комнат и изготовление бесчисленно-однообразных плакатов «Учиться военному делу настоящим образом» и «Помни войну».

Зато для отработки восьми огневых задач на танк выделялось 6 снарядов в год, хотя, по мнению специалистов, «чтобы подготовить экипаж, необходимо отстрелять как минимум для командира танка следующие задачи: стрельба с места (одна задача требует 3 снаряда); стрельба с коротких остановок (одна задача требует 3 снаряда); стрельба с хода (одна задача требует 4 снаряда); стрельба в составе взвода (одна задача требует 3 снаряда); стрельба в составе роты (одна задача требует 3 снаряда). Это — без всяких инспекторских проверок. Таким образом, для подготовки только командира танка требуется 16 снарядов. Башенных стрелков в основном надо учить стрелять пулей по пушеч-

ной шкале, но неплохо бы было дать и башенному стрелку одну стрельбу с места — 3 снаряда». На практическую подготовку механика-водителя отводилось 1,5— 2 часа — безрегла горючее.

Словом, если бы вдруг решили заменить маршала Тимошенко обратно на маршала Ворошилова, новый «Акт о приеме» не надо сочинять, можно процитировать предыдущий слово в слово: *«Ежегодно издаваемые народным комиссаром приказы о задачах боевой подготовки в течение ряда лет повторяли одни и те же задачи, которые никогда полностью не выполнялись».*

Как ни бились над этой проблемой до войны и после, решить ее так и не смогли. Такой уж «миролюбивой нацией» был советский народ.

Поэтому так удивляет решение советского руководства о формировании гигантских механизированных корпусов, да еще в таком количестве. Новая генерация сталинских выдвиженцев особыми знаниями не блистала, общее образование, как правило, ограничивалось начальной школой, абстрактное мышление отсутствовало напрочь, опыт управления войсковыми объединениями у большинства «больших начальников» был минимален.

Полковник И.Х. Баграмян неспроста вписал в жуковский доклад:

«Для того чтобы успешно вести современные наступательные операции, необходимо иметь отлично подготовленные войска, командиров и штабы. Современные операции, развивающиеся быстрыми темпами, требуют исключительной слаженности, маневренности и гибкости. Войска, не обладающие этими способностями, не могут рассчитывать на успех. Особенно высокие требования должны быть предъявлены командирам и штабам высших соединений».

Так это же все про нас!

Затея с массовым развертыванием мехкорпусов лишь усугубила хаос. Ротация людей и техники вела к снижению боеготовности уже сложившихся и сколоченных частей и соединений. Неразбериху порождал постоянно менявшийся порядок подчиненности танковых частей. Из-за

нехватки боевых машин их пришлось забирать из танковых батальонов стрелковых дивизий и танковых полков кавалерийских дивизий. Взрывной рост бронетанковых сил вызвал дефицит командных кадров и обученных танкистов. Кадры спешно переучивали из других родов войск, что не лучшим образом сказывалось на уровне новоиспеченных экипажей, получивших мизерную практику эксплуатации танков.

В феврале — марте 1941 года были дополнительно развернуты: Казанское, Сызранское, Чкаловское, 2-е Ульяновское, 3-е Саратовское танковые, Орджоникидзевградское автомотоциклетное, Камышинское тракторное училища. Для усовершенствования командных кадров действовали Ленинградские Краснознаменные бронетанковые курсы усовершенствования командного состава (ЛК БТКУКС), Казанские курсы усовершенствования военно-технического состава РККА, Харьковские КУКС запаса танковых войск. Но, несмотря на все усилия, проблема командных и технических кадров была очень острой. Во многих штабах остались неуккомплектованными даже ведущие отделы, включая оперативные и разведывательные.

Не удавалось организовать боевое слаживание частей и подразделений. Много хлопот доставляла пестрота танкового парка. Часть машин была снята с производства, к ним прекратили выпускать запасные части. Новые танки, поступавшие в войска, были слабо освоены личным составом. Изучать их, тем более эксплуатировать, разрешалось лишь в специальных учебных подразделениях, в весьма ограниченном объеме, поскольку машины были не только новые, но и секретные. Положение усугублялось тем, что для использования КВ и Т-34 необходимо было наладить заново всю систему снабжения, обеспечить дизельным топливом и трехдюймовыми снарядами. К примеру, накопить запас бронебойных 76-мм выстрелов к танковым орудиям не удалось.

Время шло, количество произведенной и принятой на вооружение бронетехники так и не перешло в качество. Потом началась война. Началась совсем не так, как планировали, и не такая, о которой мечтали. Изящно выра-

зился маршал А.М. Василевский: Красная Армия была «еще не совсем готовой к войне».

«То, что произошло 22 июня, не предусматривалось никакими планами, — вспоминает маршал К.К. Рокоссовский, командовавший 9-м мехкорпусом, — поэтому войска были захвачены врасплох в полном смысле этого слова. Потеря связи штаба округа с войсками усугубила тяжелое положение. Погибали в неравном бою хорошие танкистские кадры, самоотверженно исполняя в боях роль пехоты. Даже тогда, когда совершенно ясно были установлены направления главных ударов, наносимых германскими войсками, а также их группировка и силы, командование округа оказалось неспособным взять на себя ответственность и принять кардинальное решение для спасения положения, сохранить от полного разгрома большую часть войск...»

Свой с Тимошенко «конфуз» Жуков объясняет просто — не подумали:

«Внезапный переход в наступление всеми имеющимися силами, притом заранее развернутыми на всех стратегических направлениях, не был предусмотрен. Ни нарком, ни я, ни мои предшественники Б.М. Шапошников, К.А. Мерецков, ни руководящий состав Генштаба не рассчитывали, что противник сосредоточит такую массу бронетанковых и моторизованных войск и бросит их в первый же день компактными группировками на всех стратегических направлениях.

Этого не учитывали и не были к этому готовы наши командующие и войска пограничных военных округов. Правда, нельзя сказать, что все это вообще свалилось нам как снег на голову. Мы, конечно, изучали боевую практику гитлеровских войск в Польше, Франции и других европейских странах и даже обсуждали мотивы и способы их действий. Но по-настоящему все это почувствовали только тогда, когда враг напал на нашу страну, бросив против войск приграничных военных округов свои компактные бронетанковые и авиационные группировки...

Все мы, и я в том числе, как начальник Генерального штаба, не учли накануне войны возможность столь вне-

запного вторжения в нашу страну фашистской Германии, хотя опыт подобного рода на Западе в начале Второй мировой войны уже имелся».

Как Жуков «изучал боевую практику гитлеровских войск», мы уже знаем.

За год до начала войны увидела свет последняя книга гениального Г.С. Иссерсона «Новые формы борьбы», в которой он, обобщая опыт германо-польской войны, пришел к выводу:

«Война вообще не объявляется. Она просто начинается заранее развернутыми вооруженными силами. Мобилизация и сосредоточение относятся не к периоду после наступления состояния войны, как это было в 1914 году, а незаметно, постепенно проводятся задолго до этого. Разумеется, полностью скрыть это невозможно. В тех или иных размерах о сосредоточении становится известным. Однако от угрозы войны до вступления в войну всегда остается еще шаг. Он порождает сомнение, подготавливается ли действительное военное выступление или это только угроза. И пока одна сторона остается в этом сомнении, другая, твердо решившаяся на выступление, продолжает сосредоточение, пока, наконец, на границе не оказывается развернутой огромная вооруженная сила. После этого остается только дать сигнал, и война сразу разражается в своем полном масштабе».

Некоторые из советских генералов эту работу даже читали, но тот же П.С. Кленов, отвечавший за оборону Прибалтики, но вместо этого готовившийся освободить от немцев Восточную Пруссию, выводы автора назвал поспешными. «Такой «фокус» мог у немцев пройти только с Польшей, которая, зазнавшись, потеряла всякую бдительность и у которой не было никакой разведки того, что делалось у немцев в период многомесячного сосредоточения войск».

То, что Иссерсону было ясно, как простая гамма, руководству Генштаба представлялось чем-то совершенно невероятным. Ну, еще бы, ведь, по твердому убеждению Маршала Победы, это в старой царской армии Генеральный штаб являлся «мозгом армии»; мозг РККА находился в Центральном Комитете партии большевиков, точнее, в

гениальной голове товарища Сталина, давшего военным твердую установку о том, что Гитлер не решится напасть на Советский Союз до тех пор, пока не разберется с Англией. Вот поэтому Иссерсон и не попал «в руководящий состав» Генштаба, а после выхода своей брошюры был уволен из армии, затем посажен и приговорен к расстрелу с заменой «вышки» на 10 лет лагерей.

Все повторилось в точности. Слово «польский» в книге Иссерсона можно спокойно поменять на «советский», Данциг — на Украину, и получим полную картину летнего разгрома 1941 года:

«Так началась германо-польская война. Она вскрыла совершенно новый характер вступления в современную войну, и это явилось, в сущности, главной стратегической внезапностью для поляков. Только факт открывшихся военных действий разрешил, наконец, сомнения польских политиков, которые своим чванством больше всего войну провоцировали, но в то же время больше всех оказались захваченными врасплох.

Польское командование допустило также стратегические ошибки и просчеты, которые не могут быть поставлены в непосредственную зависимость исключительно от внутренней политической гнилостности бывшего польского государства.

Они коренятся в поразительном непонимании новых условий, в которых может произойти вступление в современную войну.

В этом отношении войну проиграл прежде всего польский Генеральный штаб, показавший пример чудовищного непонимания стратегической обстановки и в корне неправильной ее оценки...

Ошибки польского командования могут быть сведены к трем основным.

1. На польской стороне считали, что главные силы Германии будут связаны на западе выступлением Франции и Англии и не смогут сосредоточиться на востоке.

2. На польской стороне считали, что в отношении активных действий со стороны Германии речь может идти только о Данциге и даже не о всем Данцигском коридоре и Познани, отторгнутых от Германии по Версальскому

договору. Таким образом, совершенно не уяснили себе действительных целей и намерений противника, сводя весь вопрос уже давно назревшего конфликта к одному Данцигу.

3. На польской стороне считали, что Германия не сможет сразу выступить всеми предназначенными против Польши силами, так как это потребует их отмотилизования и сосредоточения. Предстоит, таким образом, еще такой начальный период, который даст возможность полякам захватить за это время Данциг и даже Восточную Пруссию.

Таким образом, мобилизационная готовность Германии и ее вступление в войну сразу всеми предназначенными для этого силами остаются невдомек польскому Генштабу.

Поляки не разобрались в стратегической обстановке, и это явилось уже проигрышем, по меньшей мере, первого этапа войны, а то и всей войны.

В этом отношении война для Польши была проиграна еще ранее, чем началась.

Глубокое непонимание всей стратегической обстановки привело польское командование к совершенно эфемерному плану стратегического развертывания...

В основу польского стратегического развертывания в сентябре 1939 года был положен наступательный план, ставивший своей задачей захват Данцига и Восточной Пруссии. Стратегическое чванство, лишенное всякой реальной почвы, было этим планом доведено до высшего апогея своей карикатурности...

Вся масса развернутых войск была очень плохо управляема, и штабы оперативных групп представляли едва сколоченные организмы. Наконец, все войска оставались в открытом поле. Никаких укреплений местности, опорных пунктов и оборонительных рубежей не было, за исключением укрепленного пункта Кульм на р. Висла в Данцигском коридоре и крепости Модлин у слияния рек Висла и Зап. Буг. Не было также сделано ни одной серьезной попытки возвести полевые укрепления в дни, оставшиеся до открытия военных действий. Польский Генштаб беспечно

заявлял, что в этом-де нет никакой нужды: война будет проведена как маневренная...

Никакого начального периода войны не было. Никаких стратегических предисловий и предварительных действий. Война началась сразу в развернутом виде и полным ходом. Именно этот момент внезапного открытия военных действий широким фронтом и всеми развернутыми силами на польской стороне прогадали.

При уже указанных ошибках польского Генштаба это создало обстановку полной стратегической растерянности, скоро перешедшей в общее смятение. Польская армия была захвачена врасплох самой формой внезапного вторжения вооруженных сил Германии, и это нанесло ей непоправимый и самый решительный удар».

Четвертой ошибкой можно назвать сталинскую уверенность, что его красноармейцы и командиры, «овладевшие передовой военной техникой, политически сознательные, полные ненависти к врагу, физически крепкие, выносливые и ловкие, прекрасно знающие военное дело, беззаветно преданные своей социалистической родине и партии Ленина — Сталина», далеко превосходят «чванливых поляков», ничем не уступают германским солдатам и офицерам и «в будущих схватках социализма с капитализмом будут творить чудеса, какие не знает еще военная история».

К исходу 22 июня 1941 года, в обстановке «полной стратегической растерянности», советское военное руководство, выбросив в мусорную корзину планы прикрытия, родило великолепную в своей самонадеянности директиву № 3, поставив фронтам следующие задачи:

армиям Северо-Западного фронта, прочно удерживая побережье Балтийского моря, нанести мощный контрудар из района Каунас во фланг и тыл Сувальской группировки противника, уничтожить ее во взаимодействии с Западным фронтом, к исходу 24 июня овладеть районом Сувалки;

армиям Западного фронта, сдерживая противника на Варшавском направлении, нанести мощный контрудар силами не менее двух мехкорпусов и авиации фронта во фланг и тыл Сувальской группировки противника, унич-

тожить ее совместно с Северо-Западным фронтом и к исходу 24 июня овладеть районом Сувалки;

армиям Юго-Западного фронта, прочно удерживая государственную границу с Венгрией, концентрическими ударами в общем направлении на Люблин силами 5-й и 6-й армий, не менее 5 мехкорпусов и всей авиации фронта окружить и уничтожить группировку противника, наступающую на фронте Владимир-Волинский, Крыстынополь, к исходу 24 июня овладеть районом Люблин, прочно обеспечить себя с Краковского направления.

Таким образом, войскам предписывалось за одни сутки без подготовки мощными ударами разгромить врага на трех стратегических направлениях одновременно и далее наступать на его территории. Чем-то это напоминает жуковскую атаку на Баин-Цаган — без подготовки, о которой так красиво рассказывал Павлов, без разведки, без знания противника, без связи, без авиационной поддержки и взаимодействия с пехотой. Механизированные корпуса были бездумно брошены в бой — окружать и уничтожать — и растворились, как сахар в кипятке. Процесс достаточно подробно описан в современных исследованиях, но все же несколько примеров.

Из доклада генерал-майора Р.М. Шестопалова, командира «недоукомплектованного» — всего-то 730 танков, 68 бронемашин, 288 орудий и минометов, 199 тракторов, 2945 автомашин — 12-го механизированного корпуса (Северо-Западный фронт):

«Части до начала войны отдельными приказами и распоряжениями отрывались от боевой подготовки, и в первый же день боя стало видно, что они не представляют собой таких мотомеханизированных единиц, какие хотелось бы иметь...»

С первых же дней операции стали ежедневно по 2— 3 раза поступать оперативные приказы и боевые распоряжения, противоречащие друг другу. В результате войска напрасно дергались, и это положение не давало возможности целесообразно использовать силы и средства для выполнения приказа, это не давало возможности с эффектом применить крупное соединение...

После первого дня марша и особенно после первого боя машины стали быстро выбывать из строя целыми десятками. Эти машины вследствие отсутствия запасных частей как на маршрутах, так и при боевых действиях не восстанавливались, а если восстанавливались, то некоторые, и только на поле боя, так как отсутствие тягачей не позволяло отбуксировать их на пункты сбора аварийных машин. По этой же причине много материальной части оставлялось на территории противника...

Отсутствие нашей истребительной авиации на этом направлении дало в руки неприятеля полное господство в воздухе. Поэтому неприятельские бомбардировщики совершенно безнаказанно делали то, что они хотели. Они громили части на маршах, на переправах, при расположении на месте, уничтожая материальную часть и выводя людей из строя, понижая тем самым боеготовность частей. При совершении одного марша авиация противника в течение одного дня успевала производить бомбежку одной и той же части по 2 — 3 раза. 26.6.41 г. авиацией противника уничтожено и сожжено 17 боевых и 20 транспортных машин...

В процессе боевых действий выявлена чрезвычайно низкая требовательность начальствующего состава, установлены случаи трусости.

На путях отхода стрелковых частей творилось что-то невероятное, и не было зачастую людей, которые наводили бы при отходе порядок. Не было представителей высших штабов, несущих службу контроля отхода частей...

Управление войсками было слабое вследствие отсутствия радиосвязи. Постоянных проводов не было. Радиосвязь почти совершенно не работала. Единственным средством связи за все время операции являлись делегаты связи».

К 4 июля в 12-м мехкорпусе осталось 50 танков Т-26, численность личного состава упала с 28 832 бойцов и командиров до менее чем 17 000.

3-й мехкорпус (672 танка), наносивший «мощный контрудар на Сувалки», согласно штабным сводкам, на четвертый день войны «погиб весь»:

«Выведено пока и уже собрано до 400 человек остатков вышедших из окружения 2-й танковой дивизии (Солянкин) и один танк БТ-7.

5-я танковая дивизия погибла вся также в ряде окружений. Личного состава совершенно нет».

Остатки 5-й танковой дивизии, имевшей до встречи с неприятелем 268 танков, в том числе 50 «тридцатьчетверок» и 76 броневедомостей, нашлись в районе Молодечно в полосе Западного фронта: *«В наличии — три танка, двенадцать броневедомостей, сорок грузовых автомашин».*

Из донесения генерал-майора Вершинина, помощника командующего Северо-Западным фронтом, от 11 июля:

«Общее впечатление, что танки используются неправильно: без пехоты и взаимодействия с артиллерией и авиацией. Хуже всего — механизированные корпуса не существуют, так как генерал-полковник Кузнецов растащил их совершенно, что способствовало огромнейшим потерям в материальной части, невиданным по своим размерам».

Из письма полковника П.П. Полубоярова, начальника АБТУ Северо-Западного фронта:

«В большинстве своем контрудары наносились нашими войсками фронтально, зачастую разрозненно, не сосредотачивая основных усилий на решающих направлениях, по нерасстроенным и сильным группировкам противника. У врага хорошо действовала воздушная разведка. Гитлеровские летчики быстро вскрывали перегруппировки и сосредоточения наших войск, особенно они следили за перемещениями танковых соединений...

Механизированных соединений на фронте нет, имеются лишь обескровленные танковые части, не могущие решать сколько-нибудь серьезные задачи».

На Западном фронте, где внезапно выяснилось, что «дислокация механизированных корпусов не соответствовала замыслам командования», творились аналогичные «чудеса».

Из воспоминаний С.А. Афанасьева (4-я танковая дивизия 6-го мехкорпуса — самая мощная дивизия в Красной Армии, имевшая 452 танка, в том числе 63 КВ и 160 «тридцатьчетверок»):

«Утром 23 июня нас обстреляла немецкая авиация. Танки у нас были новейшие, все до единого Т-34 и КВ. Мы прятались

по лесам. В это время в нашем батальоне еще командовал капитан Рассаднев, но с полудня 23 июня я его уже не видел, потому что несколько раз в этот день мы разбегались кто куда... отступали лесами, болотами, по бездорожью, так как все хорошие дороги были у немцев... Мне кажется, что панику создавали сами офицеры. На глазах у бойцов они срывали офицерские нашивки. Запрещали даже стрелять по самолетам. А ведь было столько войск, самолеты летали над головами... Так дошли почти до Смоленска, а там оставили столько техники! Все бежали, а технику и вооружение (танки, пушки) бросали. Я не могу сообщить, где проходили бои, так как их почти не было».

Из доклада генерал-майора С.В. Борзилова, командира 7-й танковой дивизии 6-го мехкорпуса:

«На 22 июня 1941 года дивизия была укомплектована в личном составе: рядовым на 98 проц., младшим начсоставом на 60 проц. и командным составом на 80 проц. Материальной частью: тяжелые танки — 51, средние танки — 150, БТ-5—7— 125, Т-26— 42 единицы...

В 22 часа 22 июня дивизия получила приказ о переходе в новый район сосредоточения — ст. Валпа (вост. Белостока) и последующую задачу: уничтожить танковую дивизию, прорвавшуюся в район Белостока. Дивизия, выполняя приказ, столкнулась с созданными на всех дорогах пробками из-за беспорядочного отступления тылов армии из Белостока (дорожная служба не была налажена). Дивизия, находясь на марше и в районе сосредоточения с 4 до 9 часов и с 11 до 14 часов 23 июня, все время находилась под ударами авиации противника. За период марша и нахождения в районе сосредоточения до 14 часов дивизия имела потери: подбито танков — 63, разбиты все тылы полков, в особенности пострадал тыл 13-го полка.

Танковой дивизии противника не оказалось в районе Бельска, благодаря чему дивизия не была использована...

24— 25 июня дивизия, выполняя приказ командира корпуса и маршала т. Кулика, наносила удар 14 тп Старое Дубно и далее Гродно, 13 тп Кузница и далее Гродно с запада, где было уничтожено до двух батальонов пехоты и до двух артиллерийских батарей. После выполнения задачи части дивизии сосредоточились в районе Кузница и Старое Дубно, при этом

части дивизии потеряли танков 18 штук сгоревшими и за-
вязшими в болотах. 25— 26 июня до 21 часа дивизия вела обо-
ронительный бой во взаимодействии с 29 мсд и 36 кд, наноси-
ла удары перед фронтом 128 мсп 29 мсд и 36 кд.

В частях дивизии ГСМ были на исходе, заправку произво-
дить не представлялось никакой возможности из-за отсут-
ствия тары и головных складов, правда, удалось заполучить
одну заправку из сгоревших складов Кузница и м. Кринки (во-
обще ГСМ добывали, как кто сумел). К исходу дня 25 июня
был получен приказ командира корпуса на отход за р. Свис-
лочь, но выполняли его только по особому сигналу. По предва-
рительным данным, 4 тд 6-го мехкорпуса в ночь на 26 июня
отошла за р. Свислочь, в результате чего был открыт фланг
36-й кавалерийской дивизии. К исходу 26 июня противник,
использовав резерв, перешёл в наступление. В 21 час части 36
кд и 128 мсп 29 мсд беспорядочно начали отход. Мною были
приняты меры для восстановления положения, но это успеха
не имело. Я отдал приказ прикрывать отходящие части 29
мсд и 36 кд в районе м. Кринки, сделал вторую попытку за-
держать отходящие части, где удалось задержать 128 мсп и
в ночь на 27 июня переправился через р. Свислочь восточнее м.
Кринки (это было начало общего беспорядочного отступле-
ния), в это время нарушилась связь со штабом корпуса. Связь
удалось восстановить к исходу 27 июня на переправах у Вол-
ковыска. Части дивизии все время от Кузницы, Сокулки и до
Слонима вели бои с преследующими десантными частями
противника. 29 июня в 11 часов с остатками матчасти (3
машины) и отрядом пехоты и конницы подошел в леса вос-
точнее Слонима, где вел бой 29 и 30 июня. 30 июня в 22 часа
двинулся с отрядом в леса и далее в Пинские болота по мар-
шруту Булька, Величковичи, Постолы, ст. Старушка, Го-
мель, Вязьма.

Материальная часть вся оставлена на территории, заня-
той противником, от Белостока до Слонима...

6-й механизированный корпус в период войны с немцами с
22 по 30.6.41 г. не был использован в целом как механизиро-
ванное соединение, он перебрасывался с одного направления
на другое, находясь под ударами авиации противника».

6-й мехкорпус в целом и 7-я танковая дивизия в част-
ности были разбиты немецкой пехотой и пикировщиками.

Генерал Борзилов так и пишет: «За период боевых действий против танковых частей германской армии с 22 по 30.6.41 г. я не видел крупного применения танков. Танки немцы используют главным образом мелкими подразделениями: взвод, рота, батальон во взаимодействии с другими родами войск (мотопехотой и конницей)».

Из доклада полковника Иванина, начальника АБТУ Западного фронта:

«Взаимодействие танковых соединений с пехотой, артиллерией и авиацией

а) Вопрос взаимодействия указанных родов войск является актуальным. Не продумав этого вопроса, немисливо надеяться на выигрыш сражений или хотя бы частичного достижения успеха, тем не менее командиры частей и соединений этому вопросу с первых дней войны уделяли недостаточно внимания.

б) Артиллерийская подготовка перед атакой танков не проводилась, а где она имела место, то не более 10—15 минут, что не обеспечивало подавления огневых точек противника, главным образом противотанковых орудий. Артиллерия недостаточно поддерживала и сопровождала танки своим огнем. Танки, идя в атаку, встречали сильный огонь противотанковых орудий и несли значительные потери из-за отсутствия надлежащей договоренности по взаимодействию.

в) Пехота, как правило, отстает от танков и на достигнутых танками рубежах не закрепляется.

г) Вопрос взаимодействия танков с авиацией также был недостаточно продуман: с первых дней войны наши танки не имели опознавательных знаков, пехота ничем не обозначала переднего края и авиации трудно было отличить своих от противника...

Механизированные корпуса, полностью укомплектованные материальной частью, могут решать задачи в армейском и даже во фронтовом масштабе, однако действия 6-го механизированного корпуса в начале войны и 5-го и 7-го меха-

низированных корпусов в последующем существенных результатов не дали.

Причины неуспеха их применения заключались в следующем:

1. Отсутствие воздушной разведки и самолетов наведения приводили к действиям вслепую.

2. Отсутствие сопровождения боевой авиацией, при слабости собственной артиллерии, приводило к неподготовленным атакам на совершенно неподдавленную оборону.

3. Отсутствие прикрытия истребительной авиацией позволяло пикирующим бомбардировщикам противника безнаказанно бомбить и поливать танки фосфорной смесью.

4. Неправильное использование механизированных корпусов на труднодоступной местности вне всякой связи с пехотой, артиллерией и авиацией и наступательной операции при общefронтовой оборонительной операции».

Из доклада генерал-майора Б.Т. Вольского, помощника командующего войсками Юго-Западного фронта по танковым войскам:

1. С первого же дня войны механизированные корпуса были неправильно использованы, ибо они все были приданы армиям...

2. Все боевые действия механизированных корпусов проходили без тщательной разведки, некоторые части совершенно не знали, что происходит в непосредственной близости. Авиационной разведки в интересах механизированных корпусов совершенно не велось.

Управление механизированными корпусами со стороны общевойсковых командиров было поставлено плохо, соединения были разбросаны (8-й механизированный корпус) и к моменту наступления были оторваны друг от друга.

Штабы армий совершенно не были подготовлены к управлению такими крупными механизированными организациями, как механизированные корпуса. Пехота, как правило, действовала самостоятельно, да и обстановка не позволяла организовать взаимодействие.

3. Штабы армий совершенно забыли, что материальная часть имеет определенные моточасы, что она требует осмотра, мелкого ремонта, дополнительного пополнения горю-

чим и боеприпасами, а технический состав и начальники автобронетанковых отделов армий не подсказали им этого, и вместо того, чтобы после выполнения задачи отвести механизированный корпус, предоставив ему время, необходимое для этой цели, общевойсковые командиры требовали только «давай» и больше ничего. Не было совершенно взаимодействия с воздушными силами. Механизированные корпуса совершенно не имели прикрытия как на марше, так и на поле боя, особенно плохо обстоял вопрос одновременной обработки переднего края артиллерией и авиацией.

4. Информация сверху вниз, а также с соседями была поставлена из рук вон плохо.

Война с первого дня приняла маневренный характер, противник оказался подвижнее. Главное в его действиях состоит в том, что он широко применял и применяет обходы и фланговые удары...

Наши же действия носили характер обороны на широком фронте, и, к великому сожалению, механизированные корпуса также вынуждены были в отдельных случаях в начальный период боевых действий, а в последующем как система вести оборонительные бои.

Наш командный состав мало натренирован в мирное время именно к аналогичным действиям, поэтому стремится к обороне с локтевой связью с соседом, а сил было недостаточно для того, чтобы иметь такую оборону.

Крупнейшим недостатком было то, что приказы очень часто насаивались, в них подчас конкретные задачи не ставились, а частая смена обстановки подчас приводила к тому, что штабы армий совершенно теряли управление механизированными корпусами.

Это все, что касается общевойсковых командиров.

Но много было недочетов, допущенных непосредственно и командирами механизированных частей и соединений. К таковым относятся:

1. Штабы механизированных корпусов, танковых дивизий и полков еще не имели должного оперативно-тактического кругозора, они не смогли делать правильные выводы и полностью не понимали замысла командования армии и фронта.

2. Командный состав обладает недостаточной инициативой.

3. Не были использованы все подвижные средства, которыми обладают механизированные части.

4. Не было маневренности — была вялость, медлительность в выполнении задач.

5. Действия, как правило, носили характер лобовых ударов, что приводило к ненужной потере материальной части и личного состава, а это было потому, что командиры всех степеней пренебрегали разведкой.

6. Неумение организовать боевые порядки корпуса по направлениям, перекрывать пути движения противника, а последний главным образом двигался по дорогам.

7. Не использовались средства заграждения, совершенно отсутствовало взаимодействие с инженерными войсками.

8. Не было стремления лишить противника возможности подвоза горючего и боеприпасов. Засады на главных направлениях действий противника не практиковались.

9. Действия противника по флангам привели к боязни быть окруженным, тогда когда танковым частям нечего бояться окружения.

10. Не использовались крупные населенные пункты для уничтожения противника и [выявилось] неумение действовать в них.

11. Управление, начиная от командира взвода до больших командиров, было плохое, радио использовалось плохо, скрытое управление войсками поставлено плохо, очень много тратится времени на кодирование и раскодирование.

12. Исключительно плохо поставлена подготовка экипажей в вопросах сохранения материальной части: имели место случаи, когда экипажи оставляли машины, имеющие боеприпасы; были отдельные случаи, когда экипажи оставляли машины и сами уходили.

13. Во всех частях и соединениях отсутствовали эвакуационные средства, а имеющиеся в наличии могли бы обеспечить механизированные корпуса и танковые дивизии только в наступательных операциях.

14. Личный состав новой техники не освоил, особенно «КВ» и «Т-34», и совершенно не научен производству ремон-

та в полевых условиях. Ремонтные средства танковых дивизий оказались неспособными обеспечить ремонт в таком виде боя, как отход.

15. Большой процент командно-начальствующего состава задач не знал, карт не имел, что приводило к тому, что не только отдельные танки, но и целые подразделения блуждали.

16. Технических средств замыкания в механизированных корпусах еще в мирное время не имелось, и этому вопросу в подготовке уделялось очень мало внимания.

17. Существовавшая организация тылов исключительно громоздка: помощник командира по технической части вместо работы с боевой материальной частью, как правило, оставался во втором эшелоне с тылами. Тылы необходимо сократить, оставив в мехсоставе только средства подвоза горючего, боеприпасов и продовольствия.

18. Армейские сборные пункты аварийных машин, как правило, не организовывались, их работой никто не руководил. Отсутствие в штатной организации эвакуационных средств приводило к тому, что эвакуация боевой материальной части, как правило, в армейском и фронтовом тылу отсутствовала.

19. Начальники автобронетанковых отделов армии выполняли функции только снабжения, да и с ней полностью не справлялись. Аппарат начальников автобронетанковых отделов армий малочисленный и не обеспечивает управления войсками. Подбор их был сделан очень неудачно...

20. Штабы оказались мало подготовленными, укомплектованы, как правило, общевойсковыми командирами, не имеющими опыта работы в танковых частях.

21. Много лиц командовало механизированными корпусами: фронт ставил задачи, армия ставила задачи, командиры стрелковых корпусов ставили задачи.

22. Часть командиров механизированных корпусов оказалась не на должной высоте и совершенно не представляла себе управление механизированным корпусом.

23. В высших учебных заведениях (академиях) таких видов боя, с которыми пришлось встретиться, никогда не проводилось, а это явилось большим недостатком в опера-

тивно-тактическом кругозоре большинства командно-начальствующего состава».

Везде картина удручающе однообразна — «наших бьют». Бьют не числом, а умением. Какой тут Люблин, до него придется шагать три долгих года.

К середине июля 1941 года механизированные корпуса потеряли практически все танки и большую часть личного состава. В соответствии с директивным письмом Ставки Верховного Командования от 15 июля, «ввиду полного истощения материальной части», началось упразднение мехкорпусов. Танковые дивизии передавались в подчинение командующим армиями, а моторизованные переформировывались в стрелковые дивизии. Из механизированных корпусов внутренних округов было создано 10 танковых дивизий. Но и управление дивизиями на практике оказалось слишком сложным, и с 12 августа начался перевод танковых войск на бригадную организацию, причем, по известным причинам, штаты этих бригад непрерывно сокращались.

На 1 декабря 1941 года, когда немцы рассматривали в бинокли башни Московского Кремля, в действующей армии оставалось 1730 исправных танков.

Главной причиной катастрофы 1941 года стала не внезапность германского нападения, а преимущество Вермахта в боевой подготовке, преимущество германского командного состава в стратегическом, оперативном и тактическом мышлении, преимущество в уровне организации и взаимодействии родов войск.

Созданный Сталиным гигантский бездумный, не умеющий и не желающий сражаться за «завоевания Октября» и отнятые у соседей территории механизм прекратил свое существование.

Знамя Победы в Берлин принесла другая армия, созданная в ходе войны и «учившаяся войне на войне».

Советский Союз поставил рекорд не только по количеству произведенных танков. Были еще «многие тысячи батарей» и эскадрилий, десятки стрелковых дивизий, миллионы вооруженных солдат — «новых людей Сталинской эпохи», распевавших «Боевую Сталинскую»:

Всех проучим памятным уроком,
Кто ворвется в наш советский дом,
И за око вышибем два ока,
А за зуб — всю челюсть разобьем.

К концу 1941 года от всей могучей, «непобедимой и легендарной» кадровой Красной Армии уцелели лишь 8 %. Но об этом в следующей книге.

Литература

- Баграмян И.Х.* Так начиналась война. М.: Воениздат, 1977.
- Барятинский М.* Советские танки в бою. От Т-26 до ИС-2. М.: Яуза-ЭКМО, 2007.
- Боевой и численный состав Вооруженных сил СССР в период Великой Отечественной войны (1941— 1945 гг.). Статистический сборник № 1 (22 июня 1941 г.) М., 1994.
- Вознюк В.С., Шапов П.Н.* Бронетанковая техника. М.: ДОСААФ, 1987..
- Вопросы стратегии и оперативного искусства в советских военных трудах. (1917— 1940 гг.). М.: Воениздат, 1965.
- Вопросы тактики в советских военных трудах (1917— 1940 гг.). М.: Воениздат, 1970.
- Захаров М.В.* Генеральный штаб в предвоенные годы. М.: АСТ, 2005.
- Зефиоров М.В., Дегтев Д.М.* Все для фронта? Как на самом деле ковалась победа. М.: АСТ, 2009.
- Горбунов Е.* 20 августа 1939. М.: Молодая гвардия, 1986.
- Гудериан Г.* Воспоминания солдата. Смоленск: Русич, 1999.
- Де Голль Ш.* Военные мемуары. Призыв. 1940— 1942 годы. М.: Иностранная литература, 1957.
- Драгунский Д.А.* Годы в броне. М.: Воениздат, 1983.
- Жуков Г.К.* Воспоминания и размышления. М., 1968.
- Ивановский Е.Ф.* Атаку начинали танкисты. М.: Воениздат, 1984.
- Иссерсон Г.С.* Новые формы борьбы. М.: Воениздат, 1940.
- Катуков М.Е.* На острие главного удара. М.: Высшая школа, 1985.
- Коломиец М.* Бои у реки Халхин-Гол. Май — сентябрь 1939 года. М.: Стратегия КМ, 2002.
- Коломиец М.* Танки в Зимней войне 1939— 1940. М.: Стратегия КМ, 2001.
- Костенко Ю.П.* Танки (воспоминания и размышления). М., 1996.

- Костюченко С.А.* Как создавалась танковая мощь Советского Союза. М.: АСТ, 2004.
- Малыгин К.А.* В центре боевого порядка. М.: Воениздат, 1986.
- Меллентин Ф.* Танковые сражения 1939— 1945 гг. Боевое применение танков во Второй мировой войне. М.: Издательство иностранной литературы, 1957.
- Миддельдорф Э.* Тактика в русской кампании. М.: Воениздат, 1958.
- Мюллер-Гиллебранд Б.* Сухопутная армия Германии 1933 — 1945 гг. М.: Изографус, 2002.
- На границе тучи ходят хмуро... (К 65-летию событий у озера Хасан.). М.: Кучково поле, 2005.
- Накануне. Западный особый военный округ (конец 1939 г. — 1941 г.). Документы и материалы. Минск: НАРБ, 2007.
- Оружие победы /Под редакцией В.Н. Новикова. М.: Машиностроение, 1987.
- Павлов М.В., Желтов И.Г., Павлов И.В.* Танки БТ. М.: ООО «Издательский центр «Экспринт», 2001.
- Panzer III. История создания и применения. М.: Восточный фронт, 1995.
- Panzer IV. История создания и применения. М.: Восточный фронт, 1995.
- Попель Н.* В тяжкую пору. М.: АСТ, 2001.
- Радзиевский А.И.* Танковый удар (Танковая армия в наступательной операции фронта по опыту Великой Отечественной войны). М.: Воениздат, 1977.
- Развитие тактики Советской Армии в годы Великой Отечественной войны (1945— 1945 гг.). М.: Воениздат, 1958.
- Раус Э.* Танковые сражения на Восточном фронте. М.: АСТ, 2005.
- Россия и СССР в войнах XX века. Потери Вооруженных сил: Статистическое исследование /Под общей редакцией Г.Ф. Кривошеева. М.: ОЛМА-ПРЕСС, 2001.
- Ротмистров П.А.* Стальная гвардия. М.: Воениздат, 1984.
- Русский архив: Великая Отечественная. Т. 12 (1— 2). Материалы совещания высшего руководящего состава РККА 23— 31 декабря 1940 г. М.: ТЕРРА, 1993.
- Сафонов В.* Земля в цвету. Ленинград: Газетно-журнальное и книжное издательство, 1949.
- Сборник боевых документов Великой Отечественной войны. Выпуск 33. М.: Воениздат, 1957.
- Свириг М.* Броня крепка. История советского танка 1919 — 1937. М.: Яуза-ЭКСМО, 2005.

- Свирин М.* Броневой щит Сталина. История советского танка 1937— 1943. М.: Яуза-ЭКМО, 2006.
- Свирин М.* Стальной кулак Сталина. История советского танка 1943— 1955. М.: Яуза-ЭКМО, 2006.
- Симонов Н.С.* Военно-промышленный комплекс СССР в 1920— 1950 годы. М., 1996.
- Смирнов А.* Большие маневры // «Родина», 2000, № 4.
- Смирнов А.* К бою — не готовы. Армия маршала Блюхера накануне 1937 года // «Родина», № 9.
- Советская военная энциклопедия: в 2 т. М.: ОГИЗ РСФСР, 1932— 1933.
- Стальные мускулы. М.: ТЕРРА, 1998.
- Т-34. История создания и применения. М.: Восточный фронт, 1996.
- Чуйков В.И.* Миссия в Китае. М.: Воениздат, 1983.
- Шишов А.В.* Россия и Япония. История военных конфликтов. М.: Вече, 2001.
- Шмелев И.П.* Бронетехника Германии 1934— 1945 гг. М.: АСТ-Астрель, 2003.
- Шмелев И.П.* Танки БТ. М.: Хоббикнига, 1993.

«Летающие гробы» Сталина

«Всё ниже, и ниже, и ниже. . .»

Глава 1

Вопреки распространенному заблуждению до 1917 года авиационная промышленность в России была. Не такая мощная, как на Западе, однако динамично развивавшаяся и неуклонно наращивавшая свой потенциал. Кстати, первым государственным деятелем, отважившимся стать пассажиром аэроплана, был председатель Совета Министров П.А. Столыпин.

Если перед Первой мировой войной производительность отечественных авиазаводов составляла около 480 самолетов в год, то в 1916 году было выпущено 1384 летательных аппарата тяжелее воздуха (в Советском Союзе этот количественный показатель будет достигнут лишь через 15 лет) и собрано 1398 авиамоторов. Правительство усиленно финансировало авиастроение, выделяя крупные средства подрядчикам. В отрасли «работал», главным образом, частный либо акционерный капитал, не стесненный бюрократическими ограничениями.

В октябре 1917 года в России существовали 34 авиапредприятия, на которых трудились до 12 тысяч рабочих. Из них 14 заводов выпускали самолеты, семь — моторы, три — воздушные винты и лыжи, два — магнето, один — авиаприборы, остальные достраивались. Наряду с возникшими ранее фирмами — «Первым Российским Товариществом Воздухоплавания» С.С. Щетинина (завод «Гамаюн»), заводами В.А. Лебедева в Петербурге, Таганроге и Пензе, собиравшими гидросамолеты и знаменитые многомоторники «Илья Муромец», авиационным отделением питерского Русско-Балтийского вагонного завода, московским заводом «Дукс», заводами А.А. Анатры в Одессе и Симферополе, В.Ф. Адаменко в Крыму — выпуск самолетов освоили

предприятие итальянского конструктора Ф.Э. Моска в Москве, мастерская Ф.Ф. Терешенко под Киевом, фабрика Ф. Мельцера в Петрограде. В районе Херсона создавался крупнейший опытно-исследовательский авиационный центр — «Авиагородок».

Задолго до сталинской индустриализации и «пятилетки в четыре гроба» в России сложилась система подготовки авиационных кадров и была создана организационная структура русской военной авиации. Появились бипланы Я.М. Гаккеля и А.С. Кудашева, летающие лодки Д.П. Григоровича, истребители и тяжелые бомбардировщики И.И. Сикорского, вертолеты Б.Н. Юрьева, разведчики В.Н. Хиони. Свои самолеты строили А.А. Пороховщиков, Ф.Н. Былинкин, Л.Д. Колпаков-Мирошниченко, А.А. Крылов, В.Л. Моисеев, В.П. Невдачин, В.Ф. Савельев, А.А. Семенов. Были созданы авиационные бомбы и торпеды, бомбосбрасыватели, пулеметные и пушечные установки, синхронизаторы, самолетные радиостанции, фотоаппараты, навигационные приборы, ранцевый парашют, построены аэродинамические трубы и лаборатории, отработана достаточно прогрессивная технология изготовления летательных аппаратов: широко использовалась ацетиленовая сварка, применялись агрегатная сборка и плазово-шаблонный метод.

Наибольший прирост мощностей наблюдался в моторостроении, в основном за счет капиталовложений французских фирм. В Москве, помимо завода «Гном и Рон», возник завод «Сальмон», в Рыбинске развернулось строительство цехов компании «Рено». В 1916 году в Александровске организовали завод «Дюфлон и Константинович» (Дека). Производством авиадвигателей собственной конструкции занимались также РБВЗ, акционерное товарищество «Мотор», экипажно-автомобильная фабрика П. Ильина.

В 1917 году планировалось изготовить на всех заводах 2250 самолетов, еще через год — довести производительность авиапромышленности до 3000 — 4500 машин.

После Февраля иностранные предприниматели начали постепенно сворачивать производство и вывозить капиталы за границу. Октябрьская революция и Гражданская война привели к полному развалу российского авиастроения.

ния. В данной области новая власть полагала самым приоритетным делом чистку Управления военно-воздушного флота от «контрреволюционных элементов». Каковая задача и была успешно разрешена специально назначенными комиссарами, считавшими авиацию чисто буржуйским развлечением, вроде духов и помады. Заодно сменили вывеску: с апреля 1918 года официальной эмблемой Красного Воздушного флота, правда ненадолго, стала свастика в белом круге.

12 июня 1918 года заводы воздухоплавательных аппаратов были отнесены к последней категории снабжения топливом, сырьем и электроэнергией. Военные заказы прекратились. Тысячи рабочих и инженеров, оставшись без работы, зарплаты и «классового продовольственного пайка», ушли на вольные хлеба. Наиболее крупные предприятия некоторое время еще продолжали функционировать за счет накопленных складских запасов, произведя 255 самолетов и 79 моторов. Затем последовали национализация, отказ нового правительства от уплаты внешних долгов, исчезли иностранные инвестиции, а бывшая империя превратилась в дикую территорию — Совдепию, с которой никто не желал иметь дела.

В 1919 году в Советской России было собрано 137 самолетов и 77 моторов, в 1920-м — соответственно 166 и 81. С завершением Гражданской войны и провозглашением новой экономической политики окончательно умерли разоренные и нерентабельные авиационные производства в Симферополе, Одессе, Пензе, Киеве, Бердянске, Сарапуле и Карасубазаре. Петроградскую фабрику Мельцера перепрофилировали на выпуск мебели, в Москве сторел аэротехнический завод вместе с уникальной аэродинамической трубой. Из четырнадцати самолетостроительных заводов в наличии осталось три, находившиеся в самом плачевном состоянии: с разбежавшимися рабочими, вышедшим из строя оборудованием, разворованным инструментом, без отопления и запасов сырья. На дрова ушла накапливаемая годами качественная авиационная древесина.

Страну за это время покинули сотни квалифицированных специалистов, не сумевших преодолеть отвращение к идеалам и принципам марксизма. В их числе были главный

конструктор авиационного отделения РБВЗ И.И. Сикорский, на чужбине ставший «вертолетчиком №1», выдающиеся аэродинамики А.П. Фан-дер-Флит (автор первого отечественного учебника) и М.Е. Глухарев, прочнист С.П. Тимошенко, академики А.А. Лебедев (теория авиационных двигателей) и Д.П. Рябушинский (основатель и научный руководитель Кучинского аэродинамического института), профессор Г.А. Ботезат, разработавший математическую теорию устойчивости самолета (его с распростертыми объятиями встретили в Национальном комитете по авионавтике США), талантливые инженеры В.С. Маргулис, Ф.И. Былинкин, В.В. Иорданов, М.Л. Григорашвили, М.М. Струков, И.И. Махонин, Р.С. Комарницкий, Ю.К. Отфиновский, В.И. Якимюк, легендарные летчики Б.В. Сергиевский, А.Н. Прокофьев-Северский, Б.В. Корвин-Круковский и многие другие. Русские конструкторы с успехом трудились в авиационной промышленности США, Франции, Германии, Бельгии, Великобритании, основывали самолетостроение в Японии, Китае, Югославии, Польше. Всемирную известность приобрели «русские» авиационные фирмы «Сикорский Корпорейшн», «Северский Экрэфт», «Чейз Авиэйшн Компани», «ИДО», «Хеликоптер Корпорейшн оф Америка». Орденом Почетного легиона — за выдающийся вклад в развитие французской авиации — был награжден В.А. Лебедев.

Ученые и конструкторы, решившие остаться «на родине победившего пролетариата», катализировались вокруг профессора Н.Е. Жуковского, по инициативе которого в декабре 1918 года декретом правительства был создан Центральный аэрогидродинамический институт (ЦАГИ). Институт объединил сотрудников и базу трех авиационных организаций: Расчетно-исследовательского бюро при Аэродинамической лаборатории Императорского Московского технического училища, Кучинского авиационного института и «Летучей лаборатории» при Центральном аэродроме.

Руководила институтом Коллегия под председательством Н.Е. Жуковского и выпускника МТУ А.Н. Туполева. Заведующими отделами стали В.П. Ветчинкин, А.А. Архан-

гельский, Б.С. Стечкин, Н.И. Иванов, Н.В. Красовский. Специалисты нового центра занимались разработкой научных основ современной авиации на базе теоретических и экспериментальных исследований аэродинамики, гидродинамики и динамики полета летательных аппаратов, их прочности.

В 1918 — 1920 годах на вооружении Красной Армии состояло около 300 самолетов разнообразных конструкций. Пополнение авиапарка осуществлялось в основном за счет ремонта поврежденных и трофейных машин. В конце Гражданской войны имелось 65 авиаотрядов в среднем по пять ветхих самолетов в каждом.

«Никому не секрет, — писал журнал «Вестник воздушного флота», — что наш родной Красный воздушный флот стоит на краю гибели: новых самолетов почти не поступает, ремонтировать старые больше нельзя, немногие трофейные, захваченные у контрреволюционеров, тоже скоро выйдут из строя».

26 января 1921 года в Москве была создана специальная комиссия, разработавшая трехлетнюю программу развития «воздухоплавания и авиастроительства». Суть программы была проста: параллельно с отечественным производством приобрести (купить или украсть) на Западе для нужд ВВС необходимые образцы техники и лицензии на ее строительство.

В 1921 — 1922 годах за рубежом было закуплено 150 немецких военных самолетов периода Первой мировой войны — «Гальберштадт», «Фоккер» D-VII и другие. Еще 70 самолетов — «Авро», «Мартинсайд», «Де Хэвилленд» — приобрели в Англии. В конце 1923 года с дочерним предприятием фирмы «Фоккер» в Амстердаме был заключен договор на поставку 200 разведчиков и истребителей типа C-IV и D-XI. В этот же период у итальянской фирмы «Ансальдо» приобрели 30 истребителей «Балилла» А-1, 50 разведчиков СВА-10, около 20 разведчиков А-300, полсотни летающих лодок фирмы «Савойя» С-16. И еще сотню британских истребителей «Мартинсайд F-4».

Как это повторится потом неоднократно, едва большевики озаботились безопасностью страны, в ней начался смертный голод. Что вполне закономерно, если учесть, что

в 1921 году стоимость валовой продукции, лежащей в руинах Советской России, составила всего 1344 миллиона рублей, на закупку самолетов, авиамоторов и запчастей к ним в 1922 году было потрачено 11,5 миллиона рублей, общая сумма сделки с Фоккером — 3,6 миллиона. Кроме того, четверть национального дохода бывшей великой железнодорожной державы вложили в строительство паровозостроительных заводов в Швеции; 5,5 миллиона золотых рублей получил в 1922 году Коминтерн на содержание «братских» компартий (золотой рубль тогда «стоил» 6,38 французского франка); золотом и оружием щедро снабжались аскеры турецкого генерала Мустафы Кемаля, да мало ли какие расходы. Например, закупили 60 тысяч комплектов кожаного обмундирования для доблестных чекистов и оплатили памятник Карлу Марксу в центре Лондона. А 300 миллионов марок, выделенных в 1923 году на осуществление «германского Октября»? А сколько чемоданов с валютой и бриллиантами ушло на организацию «пролетарского восстания» в Болгарии?

Большинство приобретенных за границей аэропланов были морально устаревшими, а порой и просто дефектными машинами, в том числе по причине жуликоватости и безграмотности принимавших их советских агентов. Так, в донесении А.П. Онуфриева, директора Государственного авиационного завода №1, на имя И.В. Сталина, К.Е. Ворошилова и В.В. Куйбышева отмечалось, что образец самолета «Фоккер» D-XI на предварительном испытании был признан непригодным для принятия на вооружение.

В 1923 — 1924 годах флагман отечественного самолетостроения ГАЗ-1 (бывший «Дукс») произвел 23 машины типа «Ньюпор-24бис», 18 «сопвичей» и 19 «дехэвилендов».

Петроградский ГАЗ-3 «Красный летчик» (бывший РБВЗ вкупе с заводом «Гамаюн»), занимавшийся ремонтом машин и двигателей, в 1923 году запустил в серию учебный биплан У-1, скопированный с английского «Авро-504К».

В том же году ГАЗ-1, а следом и Таганрогский авиазавод ГАЗ-10 (бывшее предприятие акционерного общества «Лебедь») начали разворачивать производство двухместного «отечественного» разведчика и легкого бомбардировщика Р-1. Конструкция этого биплана была спроектирована

учеником И.И. Сикорского, окончившим Санкт-Петербургский политехнический институт императора Петра Великого, инженером-механиком Н.Н. Поликарповым, творчески скопировавшим, исходя из наличных возможностей (например, ввиду отсутствия мелких гвоздей плотно к нервюрам пришивали шпагатом) и материалов (вместо дерева, где было возможно, использовали фанеру и стальные трубы, а вместо американской ели — советскую сибирскую сосну), английский планер «Де Хэвилленд» ДН9 с американским 400-сильным мотором жидкостного охлаждения «Либерти». Технологию разработал инженер В.С. Денисов. Очень кстати «отыскиались чертежи ДН4, попавшие в Россию еще в 1917 году и приведенные уже в то время в соответствие с отечественной системой мер, материалами и технологией», да и готовых ДН9 было закуплено для Красного Воздушного Флота более сотни. Само собой, наши историки всегда утверждали, что Р-1, строившийся массовыми сериями до 1931 года общим количеством 3032 экземпляра, «хотя внешне и напоминал своего британского предшественника, но, по существу, являлся новым самолетом и по ряду характеристик, в частности, грузоподъемности, превосходил и ДХ4 и ДХ9».

Кроме этой «частности», советский клон при аналогичном вооружении (два английских же пулемета — курсовой «Виккерс» и турельный «Льюис») и меньшей дальности полета весил на 670 килограммов больше, чем ДН4 образца 1916 года с 375-сильным мотором (и на 240 кг больше, чем ДН9), летал на 40 км/ч медленнее и на полтора километра ниже. Причем первые серийные образцы сдавались без вооружения или с одним синхронным пулеметом.

Сам Н.Н. Поликарпов, баллотируясь в действительные члены Академии наук, составил в 1943 году перечень из 24 пунктов успешно решенных им научных и практических проблем. Половина списка имеет пометку: «Впервые в СССР» или «Первый в мире». Там есть даже «обтекаемые зимние лыжи для тяжелых самолетов», а вот про Р-1 Николай Николаевич даже не вспомнил. Великий летчик М.М. Громов, не вникая в тонкости технологии, написал: «Этот самолет был точной копией английского самолета «Де Хэвилленд» ДН-9 с мотором в 400 л.с.».

Одновременно конструкторские коллективы Н.Н. Поликарпова и Д.П. Григоровича пытались по заданию военных создать современный, скоростной и маневренный истребитель.

Коллектив Д.П. Григоровича (в отличие от группы Н.Н. Поликарпова, разработавшей истребитель монопланной схемы, на котором едва не погиб летчик К.К. Арцеулов) решил строить традиционный биплан, ставший в 1926 году первым советским серийным истребителем И-2-бис, который развивал максимальную скорость 220 км/ч и был вооружен двумя пулеметами. За три года на заводах ГАЗ-1 и ГАЗ-3 построили более 200 довольно посредственных самолетов. Помощник начальника НИИ ВВС по технической части Е.К. Стокман в 1927 году дал машине следующую оценку:

«По заключению НИИ самолет И2-бис совершенно непригоден как современный истребитель в силу малой скороподъемности, малого потолка и очень плохой маневренности».

Двигатели для всего этого «летающего зоопарка» приходилось покупать. Ибо моторостроение длительное время было наиболее отсталой отраслью советской промышленности. В 1921 — 1924 годах импорт авиационных моторов составил 1032 двигателя всевозможных фирм — английские «Даймлер» и «Сидней-Пума», американские «Либерти» и «СПА», французские «Рон» и «Испано-Сюиза», германские «Майбах», «Мерседес» и «БМВ», итальянский «Фиат». Коммивояжеры всей Европы с радостью впаривали «товарищам» по умопомрачительным ценам залежалый после мировой бойни товар, порой совершенно неработоспособный либо с поддельными заводскими клеймами.

Чтобы ликвидировать острую зависимость от Запада, начиная с 1924 года, некоторые иностранные двигатели стали производить в СССР, «естественно», без всяких лицензий. На заводе ГАЗ №4 «Мотор» освоили М-5 (он же «Либерти-12»), завод ГАЗ №2 «Икар» (бывший «Гром и Рон») выпускал 80-сильные М-1 («Рон»), завод ГАЗ №9 «Большевик» — М-6 («Испано-Сюиза 8Fb»).

Именно 400-сильный М-5, освоенный под руководством известного теплотехника профессора Н.Р. Бриллинга и инженера А.Д. Швецова, устанавливали на маши-

ны Р-1 и И-2. В связи с этим забавно читать в «Военно-историческом журнале» утверждение первого заместителя начальника управления Главного штаба ВВС о том, что на «самолете-разведчике Р-1 стоял мотор отечественной конструкции».

6 декабря 1924 года специальным постановлением Президиума РВС СССР управлению ВВС было разрешено закупить еще 710 авиамоторов, включая 150 «Сидней-Пума», 50 «Нэпир», 270 «Лоррен-Дитрих», 15 «Фиат», 150 «Либерти», 75 «БМВ-IV». Вскоре пришлось сделать заказ еще на 1740 двигателей. Военному атташе в Париже Л. Г. Миронову удалось в 1925 году раздобыть по случаю около 4000 завалявшихся на частном складе ротативных моторов «Рон»; приобретенные практически по цене металлолома, они под «именем» М-2 на несколько лет вперед обеспечили полеты советской учебной авиации.

Дело в том, что с финансовой точки зрения покупать авиатехнику за границей было выгоднее. На отечественных заводах хоть и воспроизводили иностранные образцы, но делали это по своим кустарным технологиям. Например, из-за отсутствия мощных прессов сорокапятикилограммовые коленчатые валы для двигателя М-5 вытачивали из заготовок весом едва ли не в тонну. В результате «мотор отечественной конструкции» обходился стране в три раза дороже, чем точно такой же американский «Либерти», и был тяжелее на 20%, а самолет Р-1 стоил в полтора раза больше, чем доставленный из Англии «очень похожий» DX9. Не говоря о разнице в качестве продукции.

Большую помощь Советской России оказали друзья из побежденной Германии. По условиям Версальского договора немцам иметь и строить аэропланы категорически запретили, поэтому 14 тысяч машин им пришлось пустить на слом. После подписания в Рапалло соответствующего соглашения между двумя европейскими изгоями началось тайное сотрудничество в военной сфере.

В ноябре 1922 года с фирмой «Юнкерс», сумевшей первой в мире наладить серийный выпуск монопланов из дюралюминия, был подписан концессионный договор о постройке и оборудовании в подмосковных Филях крупного

авиапредприятия по выпуску цельнометаллических самолетов, авиамоторов и дюралюминиевого проката. Военные круги Германии надеялись в результате получить полигон для разработки немецкой авиатехники. Советское правительство также возлагало большие надежды на сотрудничество с «Юнкерсом». Планировалось, что эта фирма заложит основу для всего комплекса авиастроения. По условиям контракта завод в Филях сдавался в аренду на тридцать лет, а его производительность должна была достигнуть не менее 300 самолетов и 450 авиадвигателей в год.

Однако надежды не сбылись. За четыре года существования концессии было сделано всего 20 гидросамолетов Ю-20 и чуть больше сотни разведчиков Ю-21. Кроме того, завод Юнкерса в Швеции поставил 15 трехмоторных металлических бомбовозов ЮГ-1. Все машины имели характеристики, ниже обещанных. В начале 1925 года, из-за разногласий между концессионерами, в основном финансовых, производство было практически остановлено, большинство немецких специалистов уехало в фатерланд. К подготовке к выпуску авиационных моторов фирма даже не приступала. Бдительные чекисты пришли к выводу, что фирма «Юнкерс» на самом деле является шпионской организацией, целью которой является развал советской авиапромышленности. Неясно только, что конкретно немцы собирались развалить. Еще занимательнее, что, совсем недавно приведя большевиков к власти, теперь они через фирму «Юнкерс», бессмысленно, с точки зрения политического расклада сил в Европе, хотели добиться не только «ослабления военной мощи нашей страны», но и страстно мечтали о «восстановлении монархического строя».

В марте 1926 года Политбюро ЦК ВКП(б) дало указание о расторжении договора с фирмой «Юнкерс». Советскую авиацию решили развивать, опираясь на собственные силы. Тем более что здесь наметились обнадеживающие сдвиги.

В 1922 году на заводе Госпромцветмета в селе Кольчугино Владимирской области под руководством металловеда профессора И.И. Сидорина, инженеров В.А. Буталова и Ю.Г. Музалевского была получена первая партия слитков

алюминиевого сплава, названного кольчугалюминием. Было признано, что сплав не уступает по своим свойствам иностранным аналогам и может быть использован в самолетостроении. Осенью того же года при ЦАГИ образовали Комиссию по постройке цельнометаллических самолетов под председательством А.Н. Туполева в составе И.И. Сидорина, Г.А. Озерова, И.И. Погосского. С работы этой комиссии, в деятельности которой участвовали также А.И. Путилов, В.М. Петляков, Б.М. Кондорский, Н.С. Некрасов, собственно, и начинается история туполевского КБ. Прежде чем браться за самолеты, технологию опробовали на аэросанях и глиссерах. За санями последовал АНТ-1 — авиетка, построенная из традиционных материалов, но с применением кольчугинского алюминия.

В мае 1924 года в воздух поднялся первый советский цельнометаллический самолет АНТ-2. После того как технология использования кольчугалюминия в авиации была в достаточной степени отработана, комиссию по постройке цельнометаллических самолетов упразднили и в сентябре 1925 года образовали при ЦАГИ конструкторское бюро АГОС (авиация, гидроавиация и опытное строительство), ставшее монополистом в области металлического самолетостроения — в том смысле, что другим организациям прямо запретили проектировать боевые самолеты из металла.

Вообще отношение Советской власти к несанкционированному творчеству, творчеству без приказа или «согласования», хорошо видно из анекдота, рассказанного наркомом боеприпасов Б.Л. Ванниковым:

«Однажды Сталин сказал мне по телефону, что получил от Н.А. Булганина сообщение об одном фронтовике, который очень легко переделал семизарядную винтовку в автоматическую.

— Я дал указание, — сказал Сталин, — автора наградить за хорошее предложение, а за самовольную переделку оружия наказать несколькими днями ареста...»

В ноябре 1925 года взлетел двухмоторный моноплан АНТ-4 с гофрированной металлической обшивкой, которому предстояло стать тяжелым бомбардировщиком ТБ-1. Одновременно туполевская группа завершила создание

двухместного металлического самолета-разведчика АНТ-3 (Р-3), а бригада П.О. Сухого приступила к проектированию истребителя АНТ-5 (И-4).

В марте 1927 года концессия с «Юнкерсом» была ликвидирована, а завод в Филях после двухлетнего простоя вошел в состав Авиатреста под названием завод №22. На нем приступили к подготовке выпуска самолетов А.Н. Туполева. Историограф советской авиации В.Б. Шавров отмечает, что туполевские машины были рациональными, продуманными, «не уступая во всех отношениях конструкциям Юнкерса». Еще бы! Именно у Юнкерса воровались, развивались и становились отечественными идеи. Так, в докладе на имя наркома обороны К.Е. Ворошилова сообщалось:

«1) С завода Юнкерса секретным порядком были изъяты все необходимые чертежи, материалы и пр.

2) Группа русских инженеров, ранее работавших у Юнкерса, на основании этих материалов и своего опыта во всех деталях разработала организацию производства, шаблоны, станки, карточную систему учета и прохождения заказов и т.д. Этой разработкой группа инженеров была занята в течение нескольких месяцев. Результаты этой разработки отчасти использованы при ремонте Ю-20, Ю-21 и Ю-13 и при постановке в производство разведчиков ЦАГИ на заводе №5».

Разведчик ЦАГИ — это как раз АНТ-3. Ознакомление с немецким опытом сильно облегчило внедрение в серийное производство отечественных самолетов из дюралюминия. Работая вместе с немецкими специалистами, советские рабочие ознакомились с новейшими приемами сборки летательных аппаратов, а инженеры изучили и освоили самые передовые технологии. Настолько хорошо освоили, что через три года фирма «Юнкерс» подала на ЦАГИ в суд, пытаясь отстоять свои авторские права на конструкцию и способ производства металлического крыла. Конечно, никакого удовлетворения своих претензий немцы не получили. Во-первых, советский моноплан с крылом толстого профиля и гофрированной обшивкой был построен «раньше, чем Г. Юнкерс получил в СССР патенты на такую конструкцию». Во-вторых, А.Н. Туполев вынужденно приспособлял чужую технологию под возможности оте-

чественной промышленности и таким образом создал «оригинальную конструкцию крыла». Оригинальность, к примеру, заключалась в том, что у Юнкерса крыло стыковалось к центроплану с помощью накидных гаек, а Андрей Николаевич использовал для этого конусные болты.

На самом деле ЦАГИ собственными достижениями в те поры похвастаться не мог. В «Докладе об опытном строительстве», подготовленном Авиатрестом в октябре 1927 года, о деятельности института говорилось:

«Этот институт за время своего существования нашей промышленности почти ничего не дал. За 7 лет со дня основания ЦАГИ занималось главным образом строительством новых лабораторий, зданий и т.п.; в отношении научных работ был целый ряд инициативных работ, интересовавших отдельных руководителей отделов, к запросам же промышленности ЦАГИ зачастую оставалось глухим.

Из практических работ ЦАГИ можно отметить выпуск альбома серии винтов, являющийся не результатом собственных опытов, а обработки американских испытаний; затем разработаны расчетные нормы (тоже обработка зарубежных, главным образом американских норм). При отсутствии стандартных методов расчета, при отсутствии альбомов аэродинамических продувок, при отсутствии теоретических изысканий, интересующих в настоящее время авиапромышленность, в особенности ее опытно-строительную ветвь, заводские работники могли пользоваться только сведениями из иностранной литературы, что вызывало лишнюю трату времени и средств (так, например, в Опытном Отделе ГАЗ №1 организована информационная секция, обрабатывающая иностранную литературу, хотя эта работа была бы ближе ЦАГИ).

Из жизненных отделов ЦАГИ надо отметить самолетостроительный отдел, который выпустил несколько металлических самолетов. Но, по существу, эта работа по опытному самолетостроению не должна быть работой научного института...»

По последнему пункту у А.Н. Туполева имелось свое мнение: всё экспериментальное самолетостроение должно быть сосредоточено в едином, оборудованном по последнему слову техники, научном центре. К этому времени в

ЦАГИ начала функционировать большая аэродинамическая труба закрытого типа Т-1-2, построенная под руководством А.М. Черемухина. Она имела два рабочих сечения (3 м и 6 м), на момент постройки считалась самой большой в мире и, ввиду «значительных трудностей с металлами, их сортаментом и с листовыми материалами», была выполнена из дерева и фанеры.

Самолет Р-3, запущенный в серию летом 1927 года, представлял собой двухместный одностоечный полутораплан с фюзеляжем трехгранного поперечного сечения. Каркас собирался из кольчугалюминиевых профилей, наружная обшивка — из листового гофрированного кольчугалюминия. Вооружение состояло из одного синхронного пулемета для стрельбы через винт и турельной спарки в задней кабине, где размещался стрелок-наблюдатель. На наружной подвеске крепилось до восьми мелких бомб. На машине испробовали различные типы двигателей: на смену американскому «Либерти» пришел отечественный М-5, устанавливали английский «Нэпир-Лайон» и немецкий BMW VI. В конце концов закупили у французов сотню моторов «Лоррен-Дитрих» мощностью 450 л.с. Новый разведчик, развивавший максимальную скорость 200 км/ч, вполне соответствовал требованиям военлетов. К весне 1929 года частям ВВС было передано 22 самолета Р-3 (из-за «очень задней центровки» на них не монтировали радиооборудование и оборонительное вооружение) и 79 самолетов Р-3ЛД.

Истребитель И-4 — одноместный цельнометаллический подкосный полутораплан с двигателем воздушного охлаждения и французского происхождения «Гном-Рон-Юпитер-IV» мощностью 420 л.с. развивал скорость 250 км/ч и в ходе испытаний был признан машиной, по всем параметрам не уступающей лучшим истребителям мира. Правда, как сообщает В.Б. Шавров: «Летные качества серийных самолетов были ниже, чем опытных и головных, и самолет уже не мог считаться в числе передовых. Применение гофрированной обшивки, выступающие нервюры и стрингеры, отсутствие обтекателей на концах подкосов и даже на спицах колес давали большое сопротивление, что при малых размерах самолета было весьма чувствительно».

К тому же в серии И-4 получился почти на 1000 кг тяжелее, чем АНТ-5, имевший взлетный вес 1343 кг. Даже с новым «Юпитером-VI» в 480 «лошадей» максимальная скорость истребителя не превышала 230 км/ч, потолок — 7000 м. Поразительно похожий на него, практически идентичный по компоновке, размерам и вооружению французский «Девуатин» D-27 образца 1927 года (с гладкой дюралевого обшивкой и колесами без спиц) летал со скоростью 270 км/ч и имел рабочий потолок свыше 9000 м. Британский Хаукер «Фьюри» в 1929 году выжимал 350 км/ч. Тем не менее И-4 в разных вариантах выпускали с 1928 по 1933 год. За пять лет было построено около 400 машин.

Тяжелый двухмоторный цельнометаллический моноплан АНТ-4 с моторами «Нэпир-Лайон» при взлетной массе 6712 кг имел максимальную скорость 214 км/ч и практический потолок 4830 м. Для серийного производства под маркой ТБ-1 на самолет были установлены 12-цилиндровые двигатели жидкостного охлаждения BMW VI номинальной мощностью 500 л.с. Бомбардировщик имел экипаж из шести человек, был снабжен тремя пулеметными спарками, бомбовая нагрузка составляла 1000 кг, дальность полета — 1000 км.

ТБ-1 был эпохальной машиной, прототипом всех последующих многомоторных бомбардировщиков свободнонесущей монопланной схемы. Всего советские ВВС получили 218 экземпляров ТБ-1, состоявших на вооружении до 1936 года.

Согласно возникшей в те годы классификации, тяжелые бомбардировщики именовались «воздушными кораблями». Для их сопровождения военная теория требовала иметь в составе ВВС многоцелевые «воздушные крейсеры». Поэтому параллельно в конструкторском бюро АГОС ЦАГИ спроектировали и построили «самолет дальней разведки, сопровождения бомбардировщиков и воздушного боя» — Р-6 (АНТ-7). Это была уменьшенная копия бомбовоза ТБ-1. Скорость машины возросла более чем на 50 км/ч при той же дальности. Экипаж — четыре человека, в том числе один стрелок в выдвигаемой вниз поворотной башне, кстати, позаимствованной у Юнкерса, применившего ее на ЮГ-1. Вооружение — пять пулеметов.

В бюро Н.Н. Поликарпова, ставшего главным конструктором Отдела сухопутных самолетов ЦКБ Авиатреста, в 1927 — 1928 годах были созданы истребитель И-3, многоцелевой самолет Р-5 и легендарный «небесный тихоход» У-2.

И-3 представлял собой деревянный полутораплан с крыльями разного размаха, с двигателем BMW VI. Развивая скорость до 283 км/ч, он обладал неплохой маневренностью и достаточно высокими летными и боевыми качествами. Советские ВВС получили около 400 таких самолетов.

Двухместный разведчик Р-5 — увеличенный в размерах И-3, развивавший скорость 230 км/ч, имевший потолок 5900 м, дальность полета 1000 км, вооружение — два пулемета. В варианте штурмовика самолет оснащался семью пулеметами и нес до 300 кг бомб. Превосходная машина строилась на заводе №1 большими сериями (всего 6826 экземпляров) в разнообразных модификациях и состояла на вооружении до 1944 года.

Кроме того, в 1927 году с целью приобретения новейших авиационных технологий Управление ВВС передало технические требования на разработку для СССР одноместного истребителя Эрнсту Хейнкелю. Летом следующего года самолет, получивший обозначение HD-37, был доставлен в Москву. Это был биплан, развивавший у земли скорость 300 км/ч, с фюзеляжем из стальных труб, крыло имело деревянную конструкцию и полотняную обшивку. По результатам испытаний Я.И. Алкснис доносил заместителю председателя РВС И.С. Уншлихту:

«В отношении летных качеств и маневренности самолет HD-37 оставляет далеко позади себя самолеты, находящиеся на снабжении УВВС — Фоккер ДХI — Испано-Сюиза 300НР, И-2 и И-2 бис — М5 и выше построенных опытных самолетов И-3 — BMW VI и И-4 — Юп. VI».

Осенью 1929 года за право постройки столь замечательной машины и оказание технической помощи фирме «Хейнкель» отвалили 150 тысяч марок. Новый истребитель под обозначением И-7 решили строить на заводе №1. Пока шли испытания HD-37, Н.Н. Поликарпову поручили создать собственный истребитель со сварным металличе-

ским каркасом. И даже запланировали командировку конструктора на заводы Хейнкеля «для уточнения всех вопросов, связанных с получением техпомощи по самолетам сварной конструкции».

Не радовал успехами лишь Отдел морского опытного самолетостроения, которым с 1925 года руководил Д.П. Григорович. Отдел занимался проектированием отечественных гидросамолетов, но за три года работы так и не смог представить машину, годную для принятия на вооружение. На одном из заседаний Политбюро И.С. Уншлихт констатировал:

«Значительно хуже обстоит дело в области гидросамолетостроения, так как все выходившие до сих пор из нашего опытного строительства гидромашины оказались неудачными и неудовлетворяющими к предъявляемым им требованиям».

В меморандуме Авиатреста по этому поводу говорилось:

«Мы страшно бедны в области гидроавиации. Бедны не только в смысле материальном (у нас мизерное количество гидросамолетов), но и еще беднее:

а) в теоретических познаниях (почти ничего не прорабатывалось и не опубликовывалось по гидродинамике и гидроавиации);

б) в конструкторском опыте по гидросамолетостроению (лодок очень мало строили);

в) материалах для водной части деревянных гидросамолетов (водоупорный клей, водоупорная фанера, лаки и покрытия);

г) производственных знаний;

д) производственных возможностях (заводах и гидродромах)».

Для решения проблемы в августе 1928 года из Франции выписали авиаконструктора Поля Ришара. При заводе №28 был образован отдел ОПО-4, в который передали специалистов и все опытные самолеты отстраненного от работы Григоровича. В новом бюро проходили школу будущие генеральные конструкторы Н.И. Камов, М.И. Гуревич, С.П. Королев, И.В. Четвериков, Г.М. Бериев, С.А. Лавочкин. Первоначально у Ришара была большая

программа по созданию десятка разнообразных машин. Затем она понемногу сокращалась и до постройки опытного экземпляра был доведен только ТОМ-1 — торпедоносец открытого моря. Впрочем, и он в серию не пошел. Рижар укатил на родину, а летающие лодки приходилось по-прежнему покупать за границей. Вслед за поплавковыми «юнкерсами» были приобретены самолеты итальянской фирмы «Савойя», немецкие «Дорнье» и «Хейнкель», часть из которых была переделана и строилась на отечественных заводах под марками МБР-4 и КР-1.

Все советские самолеты первоначально оснащались английскими пулеметами систем Льюиса и Виккерса. В 1928 году приказом Реввоенсовета на вооружение ВВС РККА был принят 7,62-мм авиационный пулемет ПВ-1, представлявший собой переделку пулемета Максима, осуществленную по проекту летчика и изобретателя А.В. Надашкевича. ПВ-1 весил 14,5 кг, темп стрельбы имел 750 выстр/мин и начальную скорость полета пули 865 м/с. По всем параметрам это был тот же «Виккерс» — и его «папой» был «Максим», — переведенный с водяной на воздушную систему охлаждения. Советское исследование Д.Н. Болотина сообщает, что все-таки «наша система» превосходила британскую, поскольку в ней для увеличения темпа стрельбы была введена буферная пружина, «которая сообщала дополнительную скорость подвижной системе при движении ее вперед и принимала на себя удар при ее отходе». И была эта буферная пружина «новинкой, еще не применявшейся при создании пулеметов в зарубежной практике. Занимательно другое: современный российский автор повторяет дифирамбы в адрес ПВ-1 слово в слово, напрочь забывая, что сорока страницами ранее сам утверждал, что «скорострельность пулеметов Виккерса увеличивалась... благодаря усилению буферных пружин, резко повышающих скорость хода подвижных частей при стрельбе».

Для турельных установок на замену «льюисам» был разработан 7,62-мм авиационный пулемет Дегтярева, полученный путем переделки пехотного пулемета ДП. Темп стрельбы ДА составлял 600 выстр/мин, начальная скорость пули — 840 м/с. Питание боеприпасами осуществля-

лось из трехрядного магазина емкостью 63 патрона. Вес пулемета — 11,5 кг. Два года спустя на вооружение поступил ДА-2 — система из двух соединенных вместе пулеметов Дегтярева. Со снаряженными магазинами спарка весила 25 кг.

В 1927 году Красный Воздушный Флот располагал 698 боевыми самолетами — недопустимо мало. Ведь, согласно доктрине, воевать предстояло со всем «внешним окружением». В связи с «военной тревогой» М.Н. Тухачевский докладывал Совету Труда и Оборона: «Ни Красная Армия, ни страна к войне не готовы». Поэтому, выступая на XV съезде РКП(б), нарком К.Е. Ворошилов так сформулировал задачи промышленности:

«Пятилетний план народного хозяйства должен исходить из неизбежности военного нападения на СССР и, следовательно, из необходимости в меру материальных ресурсов такой организации обороны Советского Союза, которая обеспечила бы победоносный отпор объединенным силам наших вероятных противников».

Каковыми числились все непосредственные соседи на западной, южной и восточной границах — от Финляндии до Японии. Нужно было учесть, что это — только первый эшелон мирового империализма. Во втором мечтали выступить капиталисты Англии и Франции.

Постановление Политбюро ЦК РКП(б) «О состоянии обороны СССР» от 15 июля 1929 года констатировало, что «техническая база вооруженных сил все еще очень слаба и далеко отстает от техники современных буржуазных армий». Согласно постановлению, к концу первой пятилетки военно-воздушные силы должны были иметь не менее 3500 самолетов. Военному ведомству указывалось, что РККА обязана «по численности — не уступать нашим вероятным противникам на главнейшем театре войны, по технике — быть сильнее противника по двум или трем решающим видам, а именно — по воздушному флоту, артиллерии и танкам». В ответ военные представили мобилизационный план С-30, согласно которому потребности армии на случай войны к началу 1932 года определялись в 7000 самолетов.

20 октября 1929 года Управление военно-воздушных сил направило в СТО свои предложения «О пятилетнем плане опытного строительства ВВС на 1928/1929 — 1932/1933 гг.» В документе отмечалось, что специалистами Управления проведено изучение 675 типов самолетов зарубежных конструкций, из которых 62 типа отобраны в качестве образцов в опытном производстве. Военные просили дополнительных ассигнований на изучение заграничного опыта и оказания финансовой поддержки ЦАГИ и НАМИ.

К этому времени в СССР был создан ряд вполне современных образцов авиационной техники. Однако существующие заводы не могли удовлетворить растущие запросы. Серийные самолеты строились на четырех авиазаводах, к тому же «качественная сторона выпускаемой продукции явно отставала от требований времени». Так, завод №22 к 20 сентября 1929 года предоставил лишь 32 из 70 заказанных истребителей И-4, а военная приемка приняла только два.

Медленно продвигалось внедрение в серию новых образцов. Промышленность продолжала выпускать стремительно устаревавшие Р-1, составлявшие тогда до 50 — 60% всей продукции. Сказывался недостаток промышленных предприятий, их слабая техническая оснащенность, не хватало инженерных и квалифицированных рабочих кадров.

Полтора года понадобилось, чтобы сдать сотню самолетов Р-3, после чего их сняли с производства и заменили в серии на поликарповский разведчик Р-5.

Если на создание и постройку опытного экземпляра ТБ-1 ушло девять месяцев, то на организацию серийного производства потребовалось четыре года. Впрочем, здесь история занятнее. Первоначально Туполев делал телеуправляемый самолет-снаряд, и заказывал его не Научно-технический комитет ВВС, а Особое техническое бюро по военным изобретениям специального назначения (Остехбюро) для реализации конгениальной идеи изобретателя-самоучки В.И. Бекаури: самолет, набитый взрывчаткой, взлетал традиционным способом, следовал к цели, на полете пилот выбрасывался на парашюте, а летательный аппарат, управляемый с помощью «телемеханической систе-

мы» оператором с другого самолета, обрушивался на цель. Поэтому головной АНТ-4 был одноместным и не имел никакого вооружения. «Средним бомбовозом» он стал только два года спустя. К тому же на практике строительство цельнометаллических гигантов оказалось несколько более сложным делом, чем представлялось вначале. Внедрение ТБ-1 настолько затянулось, что в авиационных кругах рассматривался вопрос о копировании французского бомбардировщика Фарман-62 «Голиаф» под индексом ТБ-2, тем более что он в «импортном варианте» уже состоял на вооружении Красного Воздушного Флота и неплохо себя зарекомендовали при усмирении чеченских сёл.

Всего в 1928 — 1929 годах из 985 заказанных самолетов промышленность смогла выдать только 30 экземпляров ТБ-1, 14 единиц И-3 и несколько штук Р-5.

Двигатели для них по-прежнему приходилось покупать за границей, поскольку ни созданное при Авиатресте КБ по опытному двигателестроению, возглавляемое А.А. Бессоновым, ни отдел авиационных двигателей НАМИ под руководством А.А. Микулина, ни конструкторы заводов «Икар» и «Мотор», объединенных в 1927 году в завод №24 имени М.В. Фрунзе, за пять лет работы ничего подходящего предложить не смогли.

Лучшие техники страны разбирали до последнего винтика десятки иностранных образцов, чертили на газетной бумаге (с ватманом была напряженка) что-то свое, превосходившее мировые аналоги по всем параметрам, и воплощали это в металл — М-8, М-9, М-12, М-13, М-14, М-15, М-18, М-19, М-23, М-26, М-27...

А включаешь — не работает!

Так, поликарповские машины И-3 и Р-5 первоначально предполагалось оснастить двигателем М-13, над созданием которого трудились в НАМИ инженеры Н.Р. Брилинг и А.А. Микулин. Однако все три опытных экземпляра мотора на испытаниях рассыпались через три минуты после запуска, так и не набрав обещанной мощности 800 л.с.; на самолеты пришлось устанавливать «слабосильного» и тяжеловатого «немца». Двигатели А.А. Бессонова — 18-цилиндровый М-18, рядный М-19 с приводным центробежным нагнетателем — вроде бы работали, но «по раз-

личным причинам в серию не пошли». М-15 и М-26 все-таки «издавались» короткое время малыми партиями, но оказались ненадежны даже по советским меркам; М-27 устарел еще до того, как был изготовлен.

Единственным достижением отечественного двигателестроения был запущенный в серию в 1928 году стосильный пятицилиндровый моторчик М-11 (разработка КБ ГАЗ-4, подозрительно похожая на французский «Лоррен-Дитрих» 5Pb).

Тем временем к 1930 году Запорожский завод №29 (бывший ГАЗ №-6) освоил производство французского «Юпитер-VI» под советской маркой М-22, а завод №26 в Рыбинске (бывший «Русский Рено») — серийный выпуск немецкого мотора BMW VI, получившего обозначение М-17. По поводу последнего нарком К.Е. Ворошилов с тревогой сообщал И.В. Сталину:

«14 октября 1927 г. Авиатрестом по нашему настоянию и выбору был заключен лицензионный договор на установки у нас производства современного мотора БМВ-VI, вышедшего из стадии опытов в начале 1926 г. Прошло уже более 2 лет; но от Авиатреста мы не получили еще ни одного серийного мотора; на днях предъявлена к сдаче только маленькая серия в 10 моторов. Кроме того, важнейшие части — коленчатый вал, ролики (подшипники) — в производстве у нас совсем не представлены, закупаем их в Германии и только с августа 1929 г. Авиатрест получает от них техническую помощь Крупна. Также еще не поставлено производство магнето... Новейший в 1927 г. мотор БМВ-VI в процессе внедрения в производство в течение 2 лет рискует устареть прежде, чем мы дадим его на снабжение современного флота».

О том же писали Иосифу Виссарионовичу ведущие специалисты авиапромышленности 13 августа 1930 года: «Известно, что за все 13 лет мы не создали ни одного законченного своего авиадвигателя, который стоял бы на наших самолетах. За все время в Союзе разными организациями было запроектировано более 40 авиадвигателей, 30 из них было сдано в производство, около 15 построено, но ни один из них не стоит и, вероятно, не будет стоять на самолетах... Наше опытное строительство исключительно бесплодно».

Из десяти двигателей плана 1931 года реально построили четыре, а до серийного производства дошел один.

Да и эпопея с BMW сильно затянулась, хотя одной из важных причин его покупки было мнение специалистов Авиатреста, что: «Мотор этот в производстве предоставит меньше затруднений, чем какой-либо другой». Договор с фирмой вступил в силу в октябре 1927 года. Из Германии в Рыбинск отправлялись чертежи, техописания, расчеты, технологические инструкции, специальные инструменты, оборудование, комплекты всех наиболее сложных деталей, коленчатые валы, бензонасосы, электрооборудование, а также около ста немецких инженеров и рабочих. Карбюраторы ставили французские типа «Зенит» 60DCJ, получившие советскую прописку под псевдонимом К-17.

Первые М-17 завод №26 выпустил лишь весной 1930 года, к концу года — 165 экземпляров, далее — по нарастающей.

С той лишь разницей, что, в отличие от германского «бумера», наш М-17, сойдя с конвейера, к эксплуатации был непригоден, а отправлялся на специальную доработку в Центральный авиамоторный институт. Как отмечалось на Всеармейской конференции по качеству авиационной продукции, мотор имел 76 дефектов. При этом из-за нарушения технологии и низкого качества используемых материалов он выдавал меньшую мощность и был тяжелее прототипа в среднем на 30 кг. Брак по литью доходил до 50%, каждый десятый из принятых заказчиком двигателей был «пониженной кондиции», то есть годился только в качестве учебных пособий или для передачи в гражданскую авиацию, чьи потребности удовлетворялись по остаточному принципу. В январе 1930 года Совет труда и обороны поручил освоить М-17 также заводу №24. В Москву передали комплект чертежей, но не передали немцев. На заводе над чертежами подумали и решили упростить и улучшить конструкцию. В итоге было изготовлено 30 «некондиционных» двигателей, в которых ни один поршень не походил на другой, после чего производство свернули.

Начальник ВВС РККА Я.И. Алкснис в июле 1932 года докладывал Реввоенсовету: «Качество моторов М-17 настолько понизилось, что каждый внеаэродромный полет

на этом моторе начинает представлять собой серьезный риск не вернуться, а иметь вынужденную посадку со всеми вытекающими отсюда последствиями». Рыбинскому заводу потребовался еще год, чтобы существенно улучшить качество своей продукции, довести ресурс двигателя до 150 часов и достигнуть максимальной производительности.

Сравнительно простой, надежный, хорошо освоенный в производстве и эксплуатации, работающий на низкокачественном отечественном топливе, стоявший на потоке до 1939 года, М-17 стал самым массовым авиационным (и танковым) двигателем, растажированным в количестве 27 534 экземпляра.

31 июля 1930 года замнаркомвоенмора И.П. Уборевич сообщал в Политбюро, что план военного заказа промышленности выполняется едва на 10 — 15 %.

Без вредительства здесь, конечно, не обошлось. Расписываться в волюнтаризме и собственной безграмотности красные наркомы и директора не желали категорически. Освобожденные пролетарии, ставшие «руководящим классом», гадить родной власти не могли по определению. Значит, в срыве всех планов была виновата «каста старых специалистов царской России», злостно саботировавших программу социалистической индустриализации.

Выяснилось, что каждый третий инженер, тем более получивший дореволюционное образование, а тем паче непролетарского происхождения — вредитель. Вместо Германии сын «служителя культа», не стеснявшийся носить на шее фамильный православный крест, Н.Н. Поликарпов очутился в Бутырской тюрьме. В ходе следствия ему припомнили многое, в том числе и то, что при испытании его «вредительской» конструкции 2И-Н1 погиб экипаж летчика В.Н. Филиппова. Невооруженным глазом «вредительство» было видно в схеме поликарповского истребителя И-1 (ИЛ-400) — моноплан: преступный умысел заключался в том, что в случае капотирования машины «красные соколы» бились бы головой о землю, теряя здоровье и профессиональные навыки — вот вам и подрыв обороноспособности. Кроме того, Поликарпов саботировал выполнение, мягко говоря, чудного заказа на проекти-

рование двухместного малогабаритного самолета «обслуживания конницы» в дальних рейдах ОК-1. Предполагалось, что сей аппарат со сложенными крыльями будет таскать за хвост по долинам и по взгорьям кавалерийская тачанка; в случае надобности конструкция должна была приводиться в полетную готовность за 15 — 20 минут.

Николай Николаевич упирался недолго, признал свое участие в подготовке иностранной интервенции и без суда был приговорен коллегией ОГПУ к расстрелу как шпион и «социально чуждый элемент». В соседних камерах ожидали «справедливого революционного возмездия» прочие «вредители»: автор первого серийного истребителя Д.П. Григорович, сотрудники его отдела по гидросамолетам В.Л. Корбин-Кербер, Е.И. Майоранов, А.Н. Седельников, Н.Г. Михельсон, создатель авиационного пулемета А.В. Надашкевич, моторостроители Н.Р. Бриллинг, Б.С. Стечкин, А.А. Бессонов, А.Д. Чаромский, конструкторы В.А. Тисов, И.М. Косткин, В.В. Калинин, инженер по статическим испытаниям П.М. Крейсон и другие.

Но кто-то же должен был делать истребители. Поэтому в приказе за подписью председателя ВСНХ СССР В.В. Куйбышева и заместителя председателя ОГПУ Г.Г. Ягоды предписывалось: «Органам ОГПУ принять все меры к тому, чтобы в деле исправления вредительства были использованы инженеры-вредители».

В декабре 1929 года группе эзков численностью около 20 человек под руководством Григоровича и Поликарпова предложили делом доказать свою преданность Советской Родине и в трехмесячный срок создать истребитель, превосходящий аналогичные машины вероятных врагов. В двух камерах Бутырской тюрьмы поставили чертежные доски, завезли карандаши и назвали это Особым конструкторским бюро.

Как блестяще сформулировал Г.Г. Ягода: «Только условия работы в военизированной обстановке способны обеспечить секретность и эффективную деятельность специалистов в противовес разлагающей обстановке гражданских учреждений».

В январе 1930 года ОКБ (вскоре переименованное в ЦКБ-39) перебазировали в охраняемый ангар на террито-

рии завода №39 имени В.Р. Менжинского. Процесс, что называется, пошел.

Уже в апреле прототип истребителя, вошедший в историю под наименованием ВТ-11, «внутренняя тюрьма, модель 11» (или иначе «вредители — трудящимся»), поднялся в воздух с взлетного поля Центрального аэродрома. Испытания прошли на редкость гладко, биплан, получивший индекс И-5, запустили в серию с двигателем М-22 и строили на заводах №1, №39, №21 до конца 1934 года (это тем более удивительно, что помешанные на секретности чекисты запретили «вредителям» проводить продувки моделей и другие виды испытаний в неподведомственных им учреждениях и лабораториях).

«Родина» высоко оценила заслуги Григоровича, Поликарпова и других заключенных внутренней тюрьмы: «бывших вредителей, раскаявшихся в своих прежних поступках», обеспечили спецпайком в спецстоловой, разрешили им гулять в спецсадики, позволили один раз в неделю видеть жен и детей и, наконец, расконвоировали. Правда, не всех и не сразу. Например, Н.Н. Поликарпову в марте 1931 года расстрел заменили десятью годами лагерей, затем в июне коллегия ОГПУ постановила считать приговор условным, наконец, в июле группа осужденных конструкторов, в том числе и Поликарпов, была амнистирована постановлением ЦИК СССР. Работать им предстояло на прежнем месте, в Центральном конструкторском бюро завода №39.

Эксперимент с «военизацией» инженерной мысли чекисты сочли удачным и, дабы в кратчайшие сроки обеспечить авиационную промышленность новыми перспективными образцами, решили сосредоточить дело опытного самолетостроения в своих стерильных, пахнущих одеколоном, руках. В результате вскоре последовало слияние ЦКБ-39 и конструкторского отдела ЦАГИ в единую проектную организацию под общим контролем бдящих органов.

Основным ядром ЦКБ были конструкторы и расчетчики из коллективов Григоровича, Поликарпова, группы Рижара, а также пополнение с других заводов. Численность конструкторов увеличили за счет вольнонаемных специа-

листов, среди которых были А.С. Яковлев, В.Б. Шавров, А.Н. Рафаэльянц. Штат ЦКБ-39, вошедшего в состав Технического отдела Экономического управления ОГПУ, составлял около 300 человек. Эскизные проекты самолетов делались в отделе общих видов, после чего рассматривались и утверждались решающей инстанцией — Техническим советом ЦКБ. Далее чертежи разрабатывались конструкторским отделом. Параллельно работали группы и отделы по аэродинамике, прочности, по моделям и макетам, контролю чертежей, вооружению, по морским самолетам, по подготовке производства, по статическим и летным испытаниям. В.Б. Шавров вспоминал:

«ГПУ, посадившее множество инженерно-технических работников старшего поколения, решило взять на себя опытное строительство самолетов. Мол, при таком положении вредительства не будет. Начальником ЦКБ был двухромбовый геппеуст, над ним был трехромбовый, а над этим — четырехромбовый. Сверху — Ягода, а над Ягодой — Менжинский. Были и нижестоящие чины.

ГПУ решило собрать на заводе №39 всех, кто работал у Ришара, Поликарпова, Бартини. И, прежде всего, был составлен обширный план работ ЦКБ. И план этот базировался на следующем предположении: у Туполева опытный самолет строится четыре года, а мы будем строить за три недели. У нас триста человек штата, так всех бросим на одно задание, чтобы быстро его выполнить. ЦКБ — мощная организация, которая, навалившись с силами на любое задание, сможет быстро его выполнить. ГПУ было убеждено, что именно так и будет.

Часть людей в ЦКБ была вольной, а часть — «арестованные». Мы, вольные, были подчинены последним, хотя они жили под стражей и даже не могли отлучаться с завода. Арестованные были нашими начальниками, а над ними — ГПУ, которое постоянно во все вмешивалось».

Осенью 1931 года ЦКБ-39 было реорганизовано. Централизованное проектирование заменили системой сквозных бригад, специализированных по классам самолетов. Были образованы бригады: истребителей (Н.Н. Поликарпов), разведчиков (С.А. Кочеригин), самолетов дальнего действия (П.О. Сухой), морских самолетов (И.И. Погос-

ский, И.В. Четвериков), винтовых аппаратов (А.М. Изаксон), вооружения (А.В. Надашкевич), воздушных винтов (В.Л. Александров), колес и лыж (А.И. Машкевич), стандартов и нормалей (П.А. Дудукалов) и другие. Чуть позже образовалась бригада по дальним бомбардировщикам (С.В. Ильюшин) и Объединенное бюро стандартов (ОБСА).

В плане работ ЦКБ-39 было много объектов. Однако расчеты на скорейший выпуск новых самолетов не оправдались. Проектирование и постройка шли не скорее, чем раньше, качество было не выше, а многие объекты и вовсе не были начаты. За полтора года своего существования ЦКБ выпустило два типа самолетов-штурмовиков, двухместный истребитель ДИ-3, бомбардировщик ТБ-5, морской разведчик МДР-3 и начат был пушечный истребитель. Ни один из этих продуктов тюремного творчества так и не был принят на вооружение.

Снова В.Б. Шавров:

«Система, придуманная ГПУ, себя не оправдала. Она начисто обанкротилась. Оказалось, что сколько ни бросай людей на одно дело, оно от этого быстрее не пойдет. Если, к примеру, на самолете тридцать пар нервюр разного размера, то это не означает, что эти нервюры можно сделать за два дня... Ведь крыло обычно рассчитывает кто-то один. Да и любой агрегат самолета делается ограниченным числом людей, и если их количество увеличивать, то проку от этого будет мало. ГПУ этой простой истины не понимало, но при первой же постройке штурмовиков ТШ эта система полностью проявила свои недостатки. Полгода все было в бурном движении: сверху нажим, сверхурочные, а результатов никаких. Работа шла точно так, как если бы велась нормальная работа над этой машиной».

По мнению А.С. Яковлева: «Организация была многолюдная и бестолковая, расходы большие, а отдача слабая».

В январе 1932 года произошло разделение ЦАГИ и ЦКБ, а еще год спустя начальник Главного управления авиапромышленности П.И. Баранов подписал приказ об организации нового Центрального Конструкторского Бюро на базе авиазавода № 39. Начальником ЦКБ, насчитывающего шесть проектных бригад, назначили С.В. Ильюшина.

Конструкторам двигателей, по совместительству видным членам «Промышленной партии», А.А. Бессонову, Н.Р. Брилингу, Б.С. Стечкину, Н.Н. Боброву тоже повезло: вместо путевки на Соловки сроком на три года им предложили «искупить вину перед трудовым народом» в Особом техническом бюро ОГПУ, разместившемся в центре Москвы при заводе №24. Там они создали ряд «прогрессивных» моторов, получивших имена самых титулованных палачей — тысячесильный авиационный ФЭД-8 («Феликс Эдмундович Дзержинский»), двигатель для подводной лодки ЯГГ («Ягода Генрих Григорьевич»), автомобильный дизель КОДЖУ («Коба Джугашвили»), — которые так никому и негодились.

К началу второй пятилетки в Советском Союзе предприятия, реконструированные в годы первого пятилетнего плана, наращивали темпы производства; параллельно вступали в строй новые авиационные заводы. Так, в 1931 году состоялась закладка завода №19 имени Сталина в Перми и завода №16 в Воронеже, которые проектировались под производство двигателей воздушного охлаждения, а в 1932 году — №27 в Казани для выпуска двигателей жидкостного охлаждения и авиационного завода №125 в Иркутске. Начал выдавать продукцию завод №21 в Горьком. Чтобы обеспечить возрастающие потребности советской авиапромышленности в специальных конструкторских материалах из алюминия и его сплавов, была создана соответствующая металлургическая база. К примеру, в 1933 году под Москвой завершилось строительство завода №95 по производству алюминиевых труб, листов, профилей и т.п.

В январе 1932 года, после упразднения ВСНХ СССР, военные заводы перешли в ведение управлений и трестов Наркомата тяжелой промышленности. В составе Глававиапрома на тот момент числилось 17 заводов, из них самолеты выпускались на семи. Строились авиационные заводы №18 в Воронеже и №81 в Тушине.

Таким образом, была создана база для строительства собственных самолетов. В начале 1933 года руководство ВВС утвердило план развития опытного самолетостроения

на 1933 — 1934 гг., реализация которого должна была привести к качественному скачку в отечественной авиационной технике. В эти годы предполагалось создать новые бомбардировщики с десятью двигателями и двухмоторный К-1 в ЦАГИ, в системе ГУ ГВФ — бомбардировщик Х-1 с двумя-тремя двигателями, в КБ Калинина — двухмоторный ВС-2. Задание на новые истребители И-13, И-14 было выдано ЦАГИ, а на И-15, ДИ-6 — ЦКБ. Планом предусматривалось создание разведчиков и штурмовиков ЛР, ТШ-3, учебной машины У-3, автожиров, вертолета, самолета с реактивным двигателем и прочее.

Несмотря на создание собственной промышленной базы, зависимость от Запада продолжала сохраняться. Ощущался недостаток квалифицированных кадров, отсутствовали в требуемых количествах необходимые для самолетостроения материалы, не все технологические и производственные процессы были в достаточной степени освоены. Нехватка освоенных в производстве и проверенных в эксплуатации отечественных двигателей лимитировала запуск в серийное производство новых образцов авиационной техники. В постановлении Реввоенсовета СССР отмечалось:

«В то время как почти все иностранные воздушные флоты в основном уже перешли на высотные моторы, резко повышающие скорость самолета на больших высотах, его скороподъемность и практический потолок, — наша промышленность не дала еще ни одного мотора с нагнетателем даже в опытном образце для госиспытаний...»

Большинство выпущенных боевых самолетов были невысокого качества.

Советские двигателисты продолжали играть в «конструктор»: вдумчиво разбирали иностранные образцы и собирали из них отечественные. В 1930 — 1935 годах проходили испытания авиадвигатели М-30, М-31, М-32, М-37, М-38, М-41 (любой из шести перечисленных авиадвигателей готовы были взять для новых истребителей И-9 и И-10, но «двигатели к сроку в свет не вышли», и самолеты не были построены), М-44, М-56, М-58...

Всё получалось на мировом уровне, даже лучше. Вот только включаешь — не работает. Единственным достижением отечественного двигателестроения оставался мотор-

чик М-11, вещь, без сомнения, нужная, но пригодная только для аппаратов типа «кукурузник».

Стало ясно, что полностью рассчитывать на собственную промышленность не приходится, особенно если речь идет о высоких технологиях и новых образцах. Поэтому весной 1933 года у германских фирм «Телефункен», «Сименс» и «Фернзее» для нужд военно-воздушных сил были закуплены образцы новейших изобретений в области телевидения, телемеханики и радио: телевизионная установка для самолета, 6 комплектов самолетных приемо-передающих радиостанций для бомбардировочной, штурмовой и разведывательной авиации, 6 комплектов радиостанций для истребительной авиации, 10 комплектов приборов для ночных полетов, 2 комплекта аэродромно-самолетных радиостанций.

Приобретать лицензии на производство современных авиационных двигателей (вместе с технологической документацией, необходимым станочным и инструментальным оборудованием) отправились сразу две делегации. Одна, во главе с будущим главным конструктором Рыбинского завода В.Я. Климовым купила у трех французских фирм шесть авиационных моторов. Другая, под руководством начальника ЦИАМ И.И. Побережского, ознакомилась в Америке с двигателями фирмы Кертис — Райт.

Турне по Франции завершилось приобретением лицензии на мотор жидкостного охлаждения «Испано-Сюи-за» 12Ybrs. Его выпуск под индексом М-100 поручили заводу №26. Причем до этого в Рыбинске собирались наладить сборку американских моторов «Кертис» V-1800 «Конкверор». Немалые суммы в твердой валюте были потрачены на реконструкцию завода, покупку лицензии, инструмента и приспособлений, необходимых для освоения «американца». Под «Конкверор» в ЦАГИ уже были построен истребитель И-8 (АНТ-13), показавший на испытаниях скорость 310 км/ч — рекордную для СССР. Но в Кремле подумали и решили: будем все-таки внедрять «француза». И выделили новые ассигнования — на станки, оснастку, специальный инструмент, И-8 ввиду отсутствия двигателя «продолжения не имел». Кроме того, для освоения завода №29 прикупили выдающийся мотор фирмы «Гном-

Рон» — двухрядную 14-цилиндровую звезду «Мистраль-Мажор» 14Kdrs взлетной мощностью 850 л.с.

(Интересная история случилась в конце 1938 года. После оккупации Чехословакии немецкими войсками французы, оценив плачевные итоги «политики умиротворения», спохватились и решили качественно улучшить свой самолетный парк, а заодно вдвое увеличить его количество. Сразу три концерна получили от Министерства авиации крупные заказы на производство современного истребителя MS-406, но почти сразу выяснилось, что двигатель к нему — «Испано-Сюиза» 12Y — выпускает единственный завод, который физически не может обеспечить всех желающих. В поисках решения проблемы французские чиновники постучались в дверь советского торгпредства и попросили продать хотя бы 200 моторов «рыбинской марки». Сталин отказал.)

По результатам поездки в США Главное управление авиационной промышленности приобрело в 1933 году 150 звездообразных девятицилиндровых моторов Райт «Циклон» R-1820 F-3 с номинальной мощностью 625 л.с. и весом 435 кг. Большинство их направили в войска, а несколько экземпляров — на новенький, оборудованный по последнему слову техники Пермский завод, где стараниями главного инженера А.Д. Швецова, при технической помощи американских специалистов и на американском оборудовании в 1934 году был налажен выпуск двигателя М-25.

К концу 1933 года в СССР был создан ряд новых образцов самолетов. Солировали конструкторы Н.Н. Поликарпов и А.Н. Туполев.

Коллектив, руководимый А.Н. Туполевым, имевший солидный задел в виде цельнометаллического бомбардировщика ТБ-1 и многоцелевого самолета Р-6, приступил к проектированию воздушных кораблей с полетными массами 20, 30 и 40 тонн. Первым в ряду сверхтяжелых машин стал ТБ-3 (АНТ-6). Кстати, он тоже строился по заказу Бекаури и на средства Остехбюро, как «авиакрейсер особого назначения», способный нести мины, противолодочные бомбы, 20-дюймовые радиоуправляемые торпеды со спи-

ральным ходом и транспортировать на внешней подвеске грузы общим весом не менее 2000 кг. Опытный экземпляр поднялся в воздух 22 декабря 1930 года. По результатам испытаний НИИ ВВС был сделан вывод: «Самолет... по своим летным данным вполне современный тяжелый бомбардировщик, стоящий на одном уровне с лучшими иностранными самолетами». АНТ-6 с моторами М-17 был рекомендован для серийной постройки, которая развернулась весной 1932 года на заводе №22, а затем и на заводе №39.

Бомбардировщик представлял собой увеличенный вариант ТБ-1, выполненный из гофрированного кольчугалюминия, с четырьмя двигателями, полетной массой 17 400 кг и размахом крыльев почти в 40 м. Максимальная скорость составляла 197 км/ч, практический потолок — 3800 м, радиус действия — 1350 км. В серии планер получился на 10 — 12% тяжелее (соответственно — на 20 км/ч тихоходнее), расхождение в весе между отдельными машинами доходило до десятков, а порой и сотен килограммов:

«Причины заключались в основном в большей толщине листов и труб из-за неизбежных плюсовых допусков, в добавлении предметов оборудования и вооружения с их креплениями, в добавлении узлов конструкции, связанных с нуждами эксплуатации (кронштейны, перегородки, сиденья, ступеньки). Было выяснено, что многие электропроводы имеют сечение, значительно большее, чем требуется по силе тока, что грубы сварочные швы, неоправданно тяжелы тележки шасси. Опытные самолеты выходили на аэродром, покрытые тонким слоем лака, а в серии их защитная окраска делалась пульверизатором очень грубо, слой лака и краски был толст. На опытных самолетах все делалось чище. В случаях замены стали ХМА мягкой сталью марки М соответственно увеличивалась толщина». Кроме того, кронштейны крепления крыла исполнялись по «месту», а стыковочные болты были нестандартны по длине и диаметру, отмечались плохая подгонка частей самолета и небрежная обработка стыков, небрежная клепка и недотяжка болтов, трещины и вмятины в обшивке. Каждый бомбардировщик был «индивидуален», и аналогичные детали с одного самолета не подходили к другому.

В процессе эксплуатации разрушались водорадиаторы, обрывались и текли трубопроводы, расползались по швам топливные баки, вспучивалась и облетала лохмотьями краска. Одним словом, технология сборки по уровню явно не соответствовала сложности передовой конструкции.

В самолете устанавливали выдвижные вращающиеся башни в центроплане, бомбодержатели кассетного и балочного типа для 3000 кг различных бомб массой до 1000 кг и радиооборудование. Стрелковое вооружение — турель Тур-6 с одиночным или спаренным пулеметом ДА в носу фюзеляжа, две крыльевые башни с одним ДА, перекачиваемые турели Тур-5 за крылом с одним или с двумя ДА. Боекомплект — 100 дисков по 63 патрона. Экипаж состоял из восьми человек: командир корабля, второй летчик, штурман-бомбардир, два воздушных стрелка, старший техник (моторист), два младших техника — они же стрелки в башнях.

Правда, на первых серийных машинах многое из вышеперечисленного оборудования отсутствовало: не хватало прицелов, бомбодержателей, пулеметов, только налаживался выпуск радиостанций. Поэтому самолеты сдавали войскам «условно» — под гарантийное письмо завода с обещанием выслать все недостающее по мере поступления. На 1 января 1933 года в боевом составе ВВС числилось 144 ТБ-3, в течение года было произведено еще 307 экземпляров.

На земле воздушный корабль обслуживали 5 механиков. Заправка только одного бензобака емкостью 1950 литров занимала три с половиной часа, а таких бензобаков имелось четыре. В систему охлаждения каждого мотора надо было влить 10 — 12 литров воды. Для наземного обслуживания планировалось разработать серию специализированных автомашин и прицепов, но на практике вспомогательная техника, как правило, отсутствовала. К примеру, «в комплекте» с бомбардировщиком, для перемещения самолета по аэродрому, полагался трактор «Коммунар». В реальной жизни эту задачу решали 40 — 50 красноармейцев под руководством старшего техника.

Вопрос о необходимости модернизации ТБ-3 возник почти сразу после испытаний опытного образца. Преду-

смаatrивалась замена двигателей М-17 на более мощные, усиление бомбардировочного и оборонительного стрелкового вооружения. Увеличивалась прочность самолета, скорость полета и потолок.

К этому времени в Центральном институте авиационного моторостроения бригада А.А. Микулина доводила и внедряла в серийное производство на московском заводе №24 первый, действительно отечественный двигатель жидкостного охлаждения М-34, созданный на базе BMW VI. Признаюсь, чем М-34 принципиально отличался от «папы», я так и не разобрался: те же габариты, те же 12 цилиндров того же диаметра, тот же ход поршня и угол развала. Разве что в микулинском моторе «блоки цилиндров, верхняя и нижняя половина картера стягивались шпильками в единую силовую схему, свободную от действия растягивающих сил», и вся «оригинальная» конструкция была «подчинена идее жесткости». При этом сухой вес вырос от 540 кг до 670 кг, а номинальная мощность с 500 л.с. до 750 л.с.

За создание М-34 А.А. Микулина наградили персональным автомобилем и назначили главным конструктором завода №24, а двигатель впредь велели именовать АМ-34.

Испытания показали, что с новыми двигателями бомбардировщик имел лучшую скороподъемность, но максимальная скорость неожиданно снизилась. В сентябре 1933 года на ТБ-3 установили редукторные М-34Р с новыми винтами диаметром 4,4 м. Кроме того, изменили хвостовую часть, где была установлена еще одна огневая точка. После проведения испытаний вариант ТБ-3 — 4М-34Р был принят к серийной постройке как эталон на 1934 год. Несмотря на возросшую полетную массу, летные характеристики самолета улучшились.

Часть машин специалисты Остехбюро упорно и безуспешно пытались переделать в телемеханические. Только на этот раз, подлетая к цели, пилот «воздушного брандера» не выбрасывался с парашютом, а пересаживался в подвешенный под брюхом ТБ истребитель. Под проекты предприимчивого и пробивного грузина, до революции конструировавшего сейфы и механические игрушки, малограмотные «легендарные полководцы», замороженные перспективами

телемеханической войны, в которой врага будут громить красные телетанки, радиоуправляемые аэропланы, бронепоезда, торпедные катера и подводные лодки «волнового управления», дистанционно наводимые торпеды и плавающие мины, самовзводные пулеметы, огнеметы и газометы, выбивали миллионы золотых рублей даже в самые голодные времена. В распоряжение Остехбюро в Москве и Ленинграде были предоставлены лаборатории и конструкторские бюро с мощной производственной и экспериментальной базой, мастерские, заводы, самолеты и ангары, целая флотилия судов, собственная радиостанция и собственный аэродром, база под Севастополем; имелась возможность привлекать к работе любых специалистов. Жаль только, что в войне с немцами почти ничего из гениальных изобретений В.И. Бекаури не пригодилось, а то, что пригодилось, никакого влияния на исход боевых действий не оказало, кроме, пожалуй, средств спецсвязи.

Работы по модернизации ТБ-3 продолжались и в 1935 году: на самолете установили новые двигатели М-34РН (с центробежными нагнетателями) мощностью 840 л.с. В ходе последнего этапа совершенствования бомбардировщик оснастили форсированными двигателями М-34ФРН (950 л.с. на высоте 5000 м), позволившими выжать 288 км/ч, ввели консольные топливные баки, подкрыльевые башни заменили «кинжальной» установкой в люке фюзеляжа, улучшили местную аэродинамику, произвели изменения в органах управления. В таком виде в 1936 — 1937 годах завершился серийный выпуск. От машины взяли все. Для кардинального улучшения характеристик требовалось переходить на новый тип самолета с гладкой обшивкой и убирающимися в полете шасси.

ТБ-3 у нас называют «первым в мире свободнонесущим монопланом-бомбардировщиком с двигателями, установленными в ряд по размаху в носке крыла». Правда, первым был все тот же Гуго Юнкерс. Просто немцам запрещалось строить военные машины, и свободнонесущий цельнометаллический моноплан с четырьмя двигателями мощностью по 800 л.с., установленными в ряд в толстом крыле, поднявшийся в воздух в ноябре 1929 года, служил у них пассажирским самолетом. А вот японцы, купив лицензию

на «Юнкерс» G38, превратили его в полноценный бомбовоз. Он весил 23 000 кг, летал со скоростью 200 км/ч, дальность полета достигала 3400 км, потолок — 3700 м. Вооружение состояло из 11 турельных пулеметов и 3000 кг бомб. Экипаж 10 человек. В течение 1931 — 1934 годов фирма Мицубиси поставила военно-воздушным силам «милитаристской» Японии шесть тяжелых бомбардировщиков марки Ki-20. В миролюбивой Советской стране ТБ-3 на пике производства делали по штуке в день и до весны 1938 года построили 818 самолетов (каждый стоил четверть миллиона рублей) различных модификаций. Заметим, что это — результат невыполнения стахановских планов, вообще-то намечалось иметь 1440 «воздушных линкоров».

Крупносерийная постройка самолетов такого класса потребовала совершенно новой организации производства, освоения новых технологических процессов и формирования отряда высококвалифицированных инженеров и рабочих.

Конструкторы научно-технического отдела завода №67 в 1931 — 1933 годах разработали линейку фугасных авиабомб (ФАБ) калибра 50, 100, 250, 500, 1000 и 2000 кг. Началось производство осколочной ОАБ-20 и бронебойной БРАБ-220, переделанных из артиллерийских снарядов.

С принятием ТБ-3 на вооружение советских ВВС началось формирование дальней бомбардировочной авиации.

Самолет принимал участие во многих боевых делах, но самой эффектной страницей в биографии ТБ-3 был налет группы бомбовозов с аэродрома Ханькоу на остров Кюсю, состоявшийся 20 мая 1938 года. Шестерка ТБ-3 с китайскими опознавательными знаками, форсировав Восточно-Китайское море, гордо проплыла ранним утром над портами и военно-морскими базами Сасебо, Нагасаки, Фукуока и, сбросив на головы остолбеневших японцев миллион листовок, «клеящих позором милитаристов, развязавших войну в Китае», гордо удалилась. Согласно официальной версии, эскадрилей командовал герой китайского народа подполковник Сюй Хуаншэнь, в миру старший советник по авиации, чистокровный хохол, комдив Г.И. Тхор. Пощечина, отвешенная Токио, прозвучала на весь мир.

По окончании операции военный министр гоминьдановского правительства объявил, что самолеты китайских ВВС ни в чем не уступают японским и в состоянии разбомбить любые цели на любом из островов Японского архипелага.

Есть странность в том, что подробности этого рейда до сих пор неизвестны. Может, это были не китайские самолеты, может, не ТБ-3, а возможно, и взлетали они не с китайского аэродрома...

В то время считалось, что для бомбардировщика скорость не столь важна, главное — чтобы бомб брал побольше. Поэтому военные товарищи требовали от конструкторов разработки бомбовозов с грузоподъемностью 25 тонн и размахом крыльев порядка 100 м. Развитие сверхтяжелых самолетов шло по пути увеличения размеров при неизменной общей схеме и почти постоянной удельной нагрузке на крыло. В 1933 году путем удвоения площадей и массы Туполев из ТБ-3 создал шестимоторный «линкор 1 класса» ТБ-4 (АНТ-16), весивший 33 тонны. Он должен был нести в бомбовых отсеках до 10 тонн бомб в разных комбинациях, летать на высоте 7000 м, развивать скорость 250 км/ч. Экипаж состоял из 12 человек.

«ТБ-4 заставил забыть и о характере, и о привычках, — вспоминал летчик-испытатель П. Стефановский. — Он просто потрясал! Человек среднего роста свободно расхаживал не только в фюзеляже, но не пригибался и в центральной части крыла. Оборудование чудовищной машины напоминало небольшой промышленный комбинат. Имелась даже самая настоящая малогабаритная электростанция для автономного энергоснабжения всех самолетных агрегатов».

Самолет, «в виду неудовлетворения тактико-технических требований», на вооружение не приняли, но затею не оставили.

Дальнейшим развитием был гигантский аэроплан АНТ-20 «Максим Горький». По конструкции это был ТБ-4, еще более выросший в размерах. Его максимальный взлетный вес составил 53 тонны, размах крыла — 63 м, длина фюзеляжа — 32,5 м. На самолете было установлено

восемь двигателей М-34ФРН мощностью по 900 л.с. При чем два двигателя вынесли в tandemную установку, располагавшуюся сверху фюзеляжа. Экипаж состоял из 8 — 10 человек, комфортабельный пассажирский салон был рассчитан на 72 человека. Жилые помещения занимали площадь более 100 кв. м. В военном варианте предусматривалось следующее вооружение: шаровая башня с пушкой «Эрликон» и перекатная турель под ту же пушку; Тур-5, Тур-6 (хвостовая) и кинжальная установка — с пулеметами ДА, предкрыльные и закрыльные башни с пулеметами ШКАС, авиабомбы. К счастью, построили всего два экземпляра.

Практически одновременно в 1933 году самобытным авиаконструктором К.А. Калинин в Киеве был построен самолет-гигант К-7, представлявший собой эллиптическое крыло толстого профиля размахом 53 м и площадью 452 кв. м, от которого шли две хвостовые балки, несущие горизонтальные и вертикальные оперения с механизмом поворота. В крыле располагались помещения для людей и грузов. На самолете установили семь двигателей М-34.

К-7 проектировался как многоцелевая машина гражданского и военного применения. Пассажирский вариант предусматривал размещение в крыле «аэробуса» 120 мест для пассажиров и их перевозку на расстояние до 5000 км. Военный вариант представлял собой «летающую крепость», имевшую до 12 огневых точек — 8 пушек калибра 20 мм и 8 пулеметов. Для доставки стрелков к двум хвостовым пулеметам была сконструирована специальная электротележка, передвигавшаяся по тросам внутри хвостовой балки. Бомбардировочное оборудование размещалось в крыле, а для облегчения веса балки бомбодержателей включили в несущую конструкцию крыла. Запас бомб колебался в зависимости от дальности использования от 10 до 16,6 тонны. Использование подвесных баков гарантировало дальность полета в 2400 км с бомбовой нагрузкой в 6 тонн. Десантный вариант самолета рассчитывался на 112 парашютистов. Рассматривались возможности транспортировки между тележкой шасси танка весом 8,4 тонны или другой сбрасываемой на парашютах техники. Однако по-

сле катастрофы с опытным экземпляром проект законсервировали и вскоре закрыли.

Но и это не предел. Слушатели Военно-воздушной академии под руководством профессора С.Г. Козлова строили летающее крыло площадью 600 кв.м, оснащенное «агрегатом товарища Дзюбы»: шесть пар спрятанных в крыле двигателей передавали вращение на шесть вертикальных валов, которые в свою очередь раскручивали шесть установленных на колоннах огромных винтов. Кроме доставки по назначению бомбового груза, «Гигант», заказанный самим М.Н. Тухачевским, предполагалось использовать для перевозки танков. Для загрузки бронетехники у него («Гиганта») имелась опускаемая платформа, являвшаяся частью крыла.

Туполевы разработали проект 12-моторного 70-тонного самолета АНТ-26 (ТБ-6) с экипажем из 17 человек и его транспортного варианта АНТ-28. Этот самолет должен был иметь размах крыльев 95 м, площадь — 800 кв. м, скорость — до 300 км/ч. Делались прикидки летающих монстров с размахом крыла до 200 м.

Однако век тихоходных невысоких гофрированных гигантов миновал. Развитие зенитной артиллерии, истребительной авиации заставило использовать тяжеловесные воздушные дредноуты как транспортные и пассажирские самолеты.

Дальнейшее развитие получила в СССР концепция легкого истребителя, впервые воплощенная в самолете И-5.

До 1933 года во всех странах истребители были преимущественно бипланами или полуторапланами, относительно легкими по массе и высокоманевренными. Затем появился истребитель-моноплан, обладавший большей скоростью, но пониженной маневренностью по сравнению с бипланом. В связи с этим родилась идея боевого взаимодействия дополняющих друг друга машин разных типов. Скоростные монопланы должны были догонять и перехватывать противника. Менее быстрые, но более маневренные бипланы — уничтожать его в воздушном бою. Маневренные истребители вели бой в горизонтальной

плоскости, отсюда большое значение имел наименьший радиус виража, необходимый для захода в хвост противнику.

Совершенствование маневренных истребителей осуществлялось последовательным развитием бипланной схемы на основе улучшения аэродинамики компоновки, при сохранении сравнительно небольшой удельной нагрузки на крыло, и применением все более мощных и высотных моторов. Тем самым обеспечивался прирост максимальной скорости, повышение высотности, скороподъемности и потолка и при отличных маневренных качествах самолета.

Применение монопланной схемы с одновременным уменьшением площади крыла и применением более тонких аэродинамических профилей позволяло резко снизить сопротивление. Одновременно были применены убирающиеся в полете шасси и гладкая жесткая обшивка планера. Площадь крыла при заданной массе была уменьшена в 2 — 2,5 раза. Это привело к возрастанию удельной нагрузки на крыло с 70 — 100 кг/кв.м у тяжелых монопланов начала 1930-х годов до 140 — 170 кг/кв.м у скоростных монопланов. В результате полное сопротивление снижалось в 1,5 — 2 раза, скорость полета возрастала на 20 — 30% при неизменной мощности двигателя и высоте полета. Переход на скоростной моноплан стал возможен и благодаря применению новых материалов и технологий. В самолетостроении стали широко применяться плакированный дюралюминий, высокопрочные стали, легкие сплавы, повышенной прочности облагороженная древесина и др. Негативным фактом перехода на схему скоростного моноплана стало сваливание на крыло на больших углах атаки, рост взлетной и посадочной скоростей в связи с возрастанием удельной нагрузки на крыло, увеличение времени выполнения виража. С другой стороны, достигнутые к 1932 — 1933 годам мощности авиационных двигателей не давали первым скоростным истребителям никаких преимуществ в вертикальных скоростях и в скоростях набора высоты перед маневренными бипланами.

Поэтому некоторое время два вида истребителей развивались параллельно.

В октябре 1933 года начались летные испытания новой машины Поликарпова (сумевшего заинтересовать ею Якова Алксниса и получить под свое начало персональную бригаду) — одностоечного полутороплана смешанной конструкции ЦКБ-3 (крылья — деревянные с полотняной обшивкой, фюзеляж — сварной из хромомолибденовых труб, оперение — дюралевое), именовавшегося впоследствии И-15. Верхнее крыло было выполнено по схеме «чайка». Нововведение не только улучшило обзор из кабины летчика, уменьшило лобовое сопротивление, но и резко увеличило маневренность. Примыкавший к фюзеляжу центроплан создавал столь значительную боковую поверхность, что самолет мог лететь буквально «на боку», с креном 90 градусов. В замысле предполагалось также внедрить убираемое шасси и закрытый фонарь кабины, но реализовать эти идеи на практике не удалось.

С закупленным в США двигателем Райт «Циклон» истребитель, весивший 1370 кг, на высоте 3000 м развивал скорость 360 км/ч. По маневренности на горизонтали он не имел себе равных: время выполнения виража — 8,5 секунды — рекордно малое для истребителя. Вооружение состояло из двух-четырех пулеметов ПВ-1. Правда, легкость конструкции в какой-то мере оказалась достигнутой в ущерб качеству, а заказчик выражал сомнения в оправданности крыла типа «чайка», которое, по его мнению, недопустимо затрудняло обзор при взлете и прицеливании, вело к ухудшению путевой устойчивости. Но летчики сразу полюбили самолет именно за его устойчивость на всех режимах, простоту пилотирования, легкость выполнения фигур и отличные взлетно-посадочные качества. Показателен отзыв знаменитого испытателя М.Л. Галлая: «Это был очень легкий по весу, исключительно хорошо управляемый самолет, обладавший поразительной способностью устойчиво держаться в воздухе едва ли не в любом положении».

С 1934 года на заводах №39 и №1 началась серийная постройка И-15, который за два года был выпущен в количестве 384 экземпляра, а затем, из-за отрицательного отношения руководства ВВС, все-таки снят с производства, а уже с 1937 года начал сниматься с вооружения.

Маневренные истребители строились в это время и в других странах.

Летом 1933 года поднялся в воздух первый истребитель уже фактически гитлеровской Германии — классический биплан **He-51** с мотором BMW-VI, являвшийся дальнейшим развитием истребителя Хейнкель HD-37 (который с 1931 по 1934 год производили в СССР под маркой И-7). Самолет серийно строился с апреля 1935 года, был вооружен парой синхронных 7,92-мм пулеметов MG-17 с 500 патронами на ствол, обладал целым рядом достоинств: его взлетно-посадочные свойства, устойчивость, пикирующие качества могли служить примером. На истребителе была установлена приемо-передающая радиостанция, чего советской промышленности не удалось добиться и десять лет спустя. В то же время по скорости (315 км/ч), скороподъемности и маневренности He-51 заметно уступал И-15.

Практически идентичной, с таким же вооружением, но более маневренной и высотной машиной был самый массовый предвоенный германский истребитель **Ar-68** с двигателем жидкостного охлаждения «Юнкерс» Jumo 210E, поступивший на вооружение Люфтваффе в конце лета 1936 года.

В 1933 году совершил первый полет итальянский биплан «Фиат» **CR-32**. На нем был установлен рядный мотор жидкостного охлаждения в 600 «лошадей», разгонявший двухтонную машину до 354 км/ч. Вооружение состояло из двух 7,69-мм синхронных пулеметов. На модификации CR-32bis, сошедшей с конвейера весной 1936-го, добавили еще два пулемета, установленных поверх нижнего крыла за пределами диска винта. Летом 1937 года в ущерб максимальной скорости и скороподъемности вооружение истребителя еще раз усилили, смонтировав в носовой части фюзеляжа два пулемета Бреда-SAFAT калибра 12,7 мм.

В конце 1933 года бригада Н.Н. Поликарпова представила новый инициативный проект — свободнонесущий низкоплан смешанной конструкции (на этот раз деревянным был фюзеляж, а каркас центроплана — металлическим). Он имел три принципиальные особенности: необычайно малые размеры, небольшой запас продольной ста-

тистической устойчивости и очень малую взлетную массу. Серийный истребитель И-16 тип 5 с двигателем М-25 (обрусевший «Райт-Циклон» F-3) весил 1508 кг и на высоте 4000 м развивал скорость 445 км/ч. На нем была установлена бронеспинка летчика толщиной 8 мм и убирающиеся шасси. Вооружение состояло из двух крыльевых пулеметов ШКАС с 900 патронами на каждый.

И здесь не обошлось без критиков. Интенданты возмущались слишком большой длиной разбега самолета, которая достигала 250 м (у биплана И-15 — 70 м, у тяжелого бомбардировщика ТБ-3 — 300 м), что требовало удлинения аэродромных полос. Летчикам, особенно средней квалификации, не нравилась большая посадочная скорость, сложная техника пилотирования по сравнению с бипланами — недостаточно устойчивый самолет был строг в управлении, энергично реагировал на малейшее движение ручки и не прощал ошибок. Впрочем, и М.М. Громов, и М.Л. Галлай в мемуарах тоже отмечали, что И-16 «был неустойчив и с плохим обзором», «даже при не очень грубых неточностях в действиях пилота охотно срывался в штопор», а их трудно назвать летчиками средней квалификации. Эта неустойчивость была сознательно задана конструктором, совместившим в одной точке центр тяжести и аэродинамический фокус самолета — все ради достижения, наряду с высокой скоростью, максимальной маневренности в бою. Не устраивал военных также сдвижной фонарь кабины. Пилоты утверждали, что он ограничивает свободу движений и стесняет обзор, а главное — может заесть при необходимости покинуть самолет в критической ситуации. В результате закрывающийся фонарь был упразднен, и кабина стала открытой, что несколько снизило летные качества машины. Тем не менее это был лучший и самый массовый довоенный советский истребитель, находившийся в производстве на протяжении семи лет.

Самолеты И-15 и И-16, ознаменовавшие собой начало качественно нового этапа развития советской авиации, принесли Н.Н. Поликарпову славу «короля истребителей». Эти машины постоянно улучшались, модернизировались и состояли на вооружении советских ВВС до 1943 года включительно.

Одновременно велись активные работы по созданию пушечного и двухместного истребителей. Последним, предназначенным для сопровождения тяжелых бомбардировщиков, уделялось заметное место. При бипланной схеме существенной разницы в скоростях между одноместными и двухместными истребителями не было, в воздушном бою они считались практически равноценными, а наличие второго члена экипажа обеспечивало большую универсальность боевого применения машины как разведчика, легкого бомбардировщика или штурмовика. Однако ничего путного в этом классе создать не удалось. Проекты ДИ-3 и ДИ-4 были осуществлены в единичных экземплярах. В конце 1934 года бригадой С.А. Кочеригина и В.П. Яценко был выпущен двухместный полутораплан ДИ-6 с убирающимися шасси и двигателем М-25, развивавший 370 км/ч и вооруженный тремя пулеметами. Самолет обладал хорошей скоростью и маневренностью. В общем и целом он был неплох на момент создания. Но вряд ли стоило запускать его в серию в 1937 году сразу на трех заводах, чтобы в итоге произвести 220 морально устаревших машин. С переходом на монопланную свободнонесущую схему истребителя с убираемыми шасси двухместные одномоторные аппараты уже не могли конкурировать с одноместными и утратили свое значение.

Оригинальное решение проблемы предложил инженер В.С. Вахмистров. Суть идеи состояла в том, что свое «сопровождение», имевшее недостаточный радиус действия ввиду малого запаса топлива, тяжелые бомбардировщики должны были нести с собой. В 30-е годы Вахмистров под условным наименованием «Звено» разработал несколько летающих авианосцев — носителей истребителей — на базе ТБ-1 и ТБ-3. В различных вариантах «составного самолета» от двух до пяти одноместных истребителей типа И-5, И-З, И-16 крепились на крыльях, фюзеляже и под ними. Взлет и полет происходили с работающими двигателями всех самолетов. У цели истребители отцеплялись и осуществляли прикрытие бомбардировщиков. Было также отработано соединение с самолетом-носителем прямо в воздухе. Наиболее удачным оказалось «Звено-6», появившееся в 1934 году, — ТБ-3 с двумя истребителями И-16 под крыль-

ями. Работы над «Звеном» велись на протяжении семи лет. Было признано, что система вполне жизнеспособна, но в 1938 году финансирование темы, получившей прозвище «Цирк Вахмистрова», прекратили.

Идею авиационной сцепки подхватили инженеры Третьего рейха, создавшие в 1943 году систему «Мистель». Только у немцев все было наоборот: пилот истребителя, установленного на фюзеляже набитого взрывчаткой беспилотного бомбардировщика, осуществлял управление в полете, расцепку и наведение «воздушной торпеды» на цель. Система имела радиус действия около 4000 км и предназначалась для нанесения ударов по военно-морским базам и крупным промышленным объектам в глубоком тылу противника.

Появление цельнометаллических бомбардировщиков с бронированием рабочих мест экипажа, протектированными бензобаками, малоуязвимых для обычных пуль трехлинейных пулеметов, потребовало повышения огневой мощи «ястребков». Передовая советская военная мысль своевременно и правильно поставила вопрос об установке на них чего-нибудь более крупнокалиберного и разрушительного, желательно пушки. Беда в том, что своих авиационных пушек в стране не имелось, да и купить их было негде. Возникла мысль вооружить истребитель отечественным сверхсекретным оружием — динамореактивными (безоткатными) орудиями Л.В. Курчевского, в которых сила отдачи компенсировалась силой реакции отбрасываемых назад газов. Теоретически это позволяло применять орудия довольно крупных калибров.

Первые наземные стрельбы с борта разведчика Р-1 были проведены в апреле 1930 года. После четвертого выстрела самолет разрушился от воздействия собственного оружия. Затем последовал эксперимент с разведчиком Р-3 — с похожим результатом. Но сама пушка привела военных в восторг. Стало ясно, что для ДРП необходимо построить специальный самолет: металлический, особо прочный в районе хвостового оперения или созданный по особой схеме. Работу над такой перспективной машиной вели сразу несколько конструкторских бюро.

Летом 1930 года задание на проектирование истребителя, вооруженного двумя автоматическими трехдюймовками АПК-4, получил Д.П. Григорович, числившийся неофициальным техническим руководителем чекистского ЦКБ. Участие в создании истребителя принимали А.Н. Седельников, В.Л. Корвин, А.В. Надашкевич, Е.И. Майоранов, В.Д. Яровицкий, Г.Е. Чупилко, С.Н. Шишкин. Работа велась в глубочайшей тайне, изолированно от других объектов и даже название проекта было сугубо секретным — «Z».

Получился подкосный низкоплан, в котором передняя часть фюзеляжа вместе с винтомоторной установкой была заимствована от И-5. Хвостовая часть, с целью избежать разрушительного воздействия вылетающих из сопла орудия газов, представляла собой дюралюминиевый монокок с высоко расположенным горизонтальным оперением. Самолет развивал максимальную скорость 259 км/ч. Вооружение состояло из одного пулемета ПВ-1 и двух 76-мм орудий Курчевского, подвешиваемых под крылом.

Пушка имела длину 3,5 м, темп стрельбы около 20 выстр/мин, весила 75 кг. Боезапас состоял из семи осколочных либо картечных снарядов с 22-секундной дистанционной трубкой. Выстрелы имели гильзы из нитроткани с деревянным поддоном. При ведении огня ткань должна была сгорать, но на практике полностью не сгорала, а вместе с кусочками поддона застревала в канале ствола, что порой приводило к разрыву ствола. К числу других недостатков относились малая емкость магазина, неудовлетворительная работа автоматики и, в конечном счете, порочная схема орудия. Полигонные испытания показали, что стрельба из ДРП производит «тяжелый физиологический эффект на пилота» и ведет к разрушению самолета — конструкция выдерживала не более 400 выстрелов.

Серийное производство истребителя И-Z началось в 1933 году. Всего завод №39 выпустил 72 машины, большинство из которых за год эксплуатации было выведено из строя пушками Курчевского. В развитие типа «зет» Григорович сконструировал пушечный истребитель ИП-1 с двумя АПК-4. Было выпущено 200 экземпляров, правда, без чудо-орудий.

В АГОС ЦАГИ под динамореактивные пушки создали сразу три самолета.

Бригада В.Н. Чернышева в 1931 году построила цельно-металлический истребитель И-12 (АНТ-23) с двумя двигателями воздушного охлаждения, установленными в тандем. Самолет был выполнен по оригинальной двухбалочной схеме. Балки из стальных труб предназначались для размещения облегченных 76-мм пушек АПК-5. Доводка машины, летавшей весьма посредственно, и вооружения, оказавшегося склонным к разрыву, продолжалась почти три года и окончилась закрытием проекта.

В мае 1933 года начал летать скоростной истребитель-моноплан И-14 (АНТ-31), созданный бригадой П.О. Сухого. Самолет обладал выдающимися летными данными, с двигателем М-25 развивал скорость до 450 км/ч. На нем впервые были применены убираемые шасси, тормозные колеса и закрытый фонарь кабины. Вооружение — один ПВ-1 и две маломощные 37-мм АПК-37 с теоретической скорострельностью около 70 выстр./мин и боекомплектом 25 выстрелов на пушку. Однако новое детище Курчевского оказалось небоеспособным: автоматика постоянно заклинивала, при наклоне или крене «самолетная пушка» не работала вообще, а на крутых углах пикирования снаряды выпадали из ствола. Тем не менее и пушку (!), и самолет запустили в серию. Через три года, заполненных бесконечными испытаниями, согласованиями, переделками и устранением дефектов, войска получили 18 истребителей И-14, вооруженных классическими авиапушками ШВАК.

Наконец, в феврале 1935 года туполеовцы представили двухмоторный истребитель ДИП (АНТ-29), представлявший собой 102-мм пушку АПК-8 с крыльями и моторами «Испано-Сюиза». Ствол орудия и труба для выхлопных газов проходили сквозь весь фюзеляж. Над ними находились кабины летчика и стрелка. Курчевский обещал уничтожение воздушных целей 8-килограммовыми шрапнельными зарядами на расстоянии 8 км со скорострельностью 25 выстр./мин. На практике не проверялось. Самолет даже не передавался на госиспытания.

Неунывающий изобретатель, возглавивший Управление спецработ Наркомата тяжелой промышленности,

пробивал новое финансирование и готовился оснастить советскую авиацию динамореактивными пушками и мортирами калибра 152 мм, которые должны были расстреливать армады вражеских бомбардировщиков с дистанции 13 км! Завлекательные идеи Курчевского очень импонировали руководящим товарищам самого высокого ранга, например наркому тяжелой промышленности Г.К. Орджоникидзе, заместителю наркома обороны М.Н. Тухачевскому, начальнику ВВС Я.И. Алкснису. Поэтому «фирме» Курчевского выделили новые миллионы рублей, а на одном из артиллерийских заводов организовали авиационное КБ, в котором трудились над проектами пушечных истребителей конструкторы Б.И. Черановский, С.А. Лавочкин, С.Н. Люшин, В.Б. Шавров (в ноябре 1937 года, после тотального отстрела высшего начсостава РККА, был сделан вывод, что под реактивные фантазии Курчевского «испакостили четыре типа самолетов»).

Как уже отмечалось, опытным самолетостроением в СССР заведовали две ведущие конструкторские организации — ЦКБ и КОСОС ЦАГИ. Но кроме них имелось еще множество «специальных» и «особых» контор, создававших разнообразную летающую технику.

Летом 1930 года по инициативе П.И. Баранова, распоряжением Реввоенсовета при ЦАГИ было организовано Бюро особых конструкций для изучения новых вопросов в области летания и создания аппаратов новых и необычных схем. Затем эта организация неоднократно меняла название и подчинение. В тематику БОК входили высотные кабины, стратостаты, бесхвостки, самолеты с ракетными двигателями, автожиры.

Начальником БОК был назначен инженер В.А. Чижевский, заместителем — Н.Н. Каштанов. В разное время в бюро работали Л.И. Сутугин, С.С. Кричевский, Б.И. Черановский, Н.И. Камов. К числу работ БОК относятся гондола стратостата «СССР-1» и ряд экспериментальных самолетов.

В 1933 году было организовано специальное Особое конструкторско-производственное бюро ВВС РККА. Его начальником стал военный летчик П.И. Гроховский, имевший образование четыре класса, приобретший из-

вестность в авиационных кругах и покровительство Тухачевского и Алксниса экспериментами в области создания парашютно-десантной техники. Военных, непрестанно заботившихся о наполнении «теории глубокой операции» реальным содержанием, живо интересовали возможности массовой выброски в тылу противника воздушных десантов и тяжелой боевой техники. Гроховский разрабатывал парашюты, грузовые платформы, парашютно-десантную тару, контейнеры для людей и контейнеры для собак-диверсантов. Одной из его идей были подвешенные на бомбодержателях опрокидывающиеся «люльки», из которых одномоментно вываливалась группа парашютистов. В другом варианте тех же подопытных сажали в большой контейнер КПС-17, получивший кличку «буфет», прицепляли к брюху самолета ТБ-1 и сбрасывали с одним на всех грузовым парашютом.

Осенью 1934 года комдив Гроховский возглавил Экспериментальный институт ГУАП по работам РККА с филиалом в Ленинграде и решил заодно заняться самолетами. Сам Павел Игнатьевич опыта конструирования авиационной техники не имел, поэтому пользовался услугами ленинградских инженеров и расчетчиков, «обычно задавал схему самолета, а разработку вели другие конструкторы» — Б.Д. Урлапов, В.Ф. Рентель, В.Н. Беляев, В.Ф. Болховитинов, С.Г. Козлов, П.А. Ивенсен, причем в свободное от основной работы время. Так, профессор С.Г. Козлов выполнял не только заказы Гроховского, но и вычерчивал свой «Гигант», и строил самолет-невидимку с обшивкой из оргстекла. Ведущий специалист по прочности самолетов профессор В.Н. Беляев работал практически на все существовавшие тогда КБ, а кроме того, конструировал собственные машины.

Среди проектов, реализованных Экспериментальным институтом за три года своего существования, можно назвать Г-61 — кассеты для перевозки людей под нижними крыльями самолета Р-5 (кассеты представляли собой фанерные двухместные ящики, в которых лежа могли разместиться 14 человек), двухбалочное двухмоторное «Универсальное летающее крыло» Г-37, предназначенное для перевозки воздушного десанта и разных грузов в подвешен-

ваемой под фюзеляжем кабины, транспортный мотопланер Г-31 «Яков Алкснис», надувной десантный планер и бесхвостку-таран Г-39 по кличке «Кукарача». Правда, кассеты-«крольчатники» распространения не получили из-за того, что после первого выброса даже самые закаленные бойцы завязывали с парашютизмом; «летающее крыло» действительно летало, но так и осталось в единственном экземпляре; мотопланер вызывал у военных ассоциацию с братской могилой — 18 диверсантов укладывались внутри крыла без возможности его покинуть до момента приземления; прототип одноместного надувного планера «покупатели» с интересом посмотрели, но финансировать дальнейшие работы отказались.

Что касается «Кукарачи», то она не смогла даже оторваться от земли, хотя «за руль» сел сам В.П. Чкалов. Не мудрено. Начальник института, переполненный идеями, «задал схему» самолета-перехватчика в виде «заточенного» спереди летающего крыла, которым предполагалось рубить хвосты вражеским аппаратам. Задача «других конструкторов», которые вели разработку, осложнялась требованием обеспечить «Кукараче» возможность вертикально-го взлета и посадки. В итоге — ни взлета, ни посадки.

Столь же экзотичной выглядит затея, напоминающая иллюстрации к романам Ж. Верна (фантастика в кустарном исполнении), но воплощенная в металле и испытанная в воздухе в 1935 году, с установкой в носовой части фюзеляжа и консолях толстенных крыльев ТБ-3 батареи из трех трехдюймовок без колес, которые обслуживали заряжающие, делавшие залп по команде командира корабля. Непонятно, во что они рассчитывали попасть, но изначально предполагалось рассеивать особой шрапнелью воздушные эскадры противника (идею установки в самолете крупнокалиберных пушек тридцать лет спустя воплотили в жизнь американцы, правда, для стрельбы по наземным целям в условиях отсутствия ПВО).

С 1935 года в Экспериментальном институте строили сразу две машины: сверхскоростной истребитель-перехватчик Г-26 с заявленной ходкостью свыше 600 км/ч и деревянный «легкий крейсер» Г-38, вооруженный двумя пушками и шестью пулеметами (судя по описанию —

бомбардировочный вариант Г-37 с убирающимися шасси). В разработке также были проекты планера-танконосца и танка планирующего, сбрасываемой на парашюте одноместной подводной лодки с ножным приводом и подводной лодки-авианосца, бронированных парашютирующих аэросаней и бронемотоцикла, бомб-торпед и торпеды-вертолета (!). Да, еще были махолет, реактивный дирижабль, подвешиваемый к воздушному шару стратопланер и, наконец, «десантный поезд»: «К мощному четырехмоторному самолету крепятся восемь, еще больших, чем Г-31, планеров, каждый на 50 человек. Таким образом, один самолет перебрасывает в тыл врага сразу более 400 десантников».

В октябре 1932 года ВВС получили на вооружение 7,62-мм авиационный пулемет ШКАС конструкции Б.Г. Шпитального и И.А. Комарицкого. Вернее, как это было принято в Советской стране, перспективный пулемет, заклинивавший через минуту стрельбы, приняли на вооружение, а затем два года доводили до ума; реально в войска он стал поступать с 1934 года. Действие пулемета было основано на использовании энергии порохового газа, отводимого из ствола. Питание осуществлялось с помощью металлической звеньевой разъемной ленты. Очень высокая техническая скорострельность — 1800 выстр/мин — достигалась за счет короткого хода подвижных частей автоматики и совмещения ряда операций по заряджанию. Пулемет весил 10,6 кг. Поскольку обычные патроны от трехлинейки он «жевал», были отработаны специальные патроны упрочненной конструкции, которые имели трассирующие, зажигательные и бронебойно-зажигательные пули. ШКАС выпускался с 1933 по 1945 год в крыльевом, турельном и синхронном вариантах десятками тысяч экземпляров и устанавливался почти на всех типах советских самолетов.

История удивительная. К примеру, каким образом молодой специалист 1902 года рождения, заочно окончивший Московский механический институт в 1927 году, смог в 1930-м представить на испытания «первый в мире специальный образец пулеметного вооружения» с ре-

кордной скорострельностью, на который, по версии Шпитального, сам Гитлер смотрел вечерами и плакал? Могу поверить, что, как пишут в канонической биографии, Борис с юности «задался целью изготовить скорострельный пулемет», понятно, что, согласно воспоминаниям Комарицкого, уникальная система могла появиться только в СССР и только «благодаря заботам Коммунистической партии и Советского правительства, которые постоянно оказывали исключительное внимание нашей работе». Это-то как раз сомнений не вызывает: без «исключительного внимания» кто бы им позволил. Кроме профессионального оружейника И.А. Комарицкого, с помощью которого «была разработана схема пулемета», к ШКАСу также приложили руку специалисты проектно-конструкторского бюро Тульского оружейного завода И.А. Пастухов, П.К. Морозенко, А.А. Троненко, М.А. Мамонтов, Г.И. Никитин, К.Н. Руднев, И.П. Сомов, И.В. Савин, А.К. Норов, С.А. Ярцев, Н.Ф. Токарев.

Лично у меня, по совокупности совпадений и «белых пятен», сложилось впечатление, что Б.Г. Шпитальный доделал конструкцию скорострельного авиационного пулемета Ф.В. Токарева с отводом пороховых газов и коротким ходом подвижных частей, который был сделан по заказу Артиллерийского управления и в октябре 1930 года представлен на полигонные испытания, которые не прошел ввиду недостаточности темпа стрельбы и сложности производства.

По поводу заявки на «первый в мире» можно поспорить. Японцы еще в 1929 году наладили выпуск «чисто авиационной системы» Тип 89 (глубокая переделка «Виккерса»), у французов имелся собственный авиапулемет «Дарн» со скорострельностью 1200 выстр./мин. Немецкий 7 — 92-мм MG15 образца 1932 года с темпом стрельбы 1000 выстр./мин тоже был «чисто авиационной системой», притом полностью отработанной. А MG81, принятый на вооружение в 1938 году, давал 1600 выстр./мин — чуть меньше нашего чудо-оружия, но все-таки не настолько, чтобы Гитлер завидовал; зато немецкий весил 6,5 кг и был весьма компактен, что немаловажно для авиаконструкторов.

Тульские оружейники не остановились на достигнутом и к 1933 году закончили успешные испытания 12,7-мм авиационного пулемета системы Шпитального — Владимира, пробивавшего броню толщиной 20 мм с дистанции 300 м. Но, хотя «бронепробивное и зажигательное действие пуль ШВАК (использовались патроны от армейских пулеметов ДК и ДШК) было превосходным, фугасное действие его разрывных пуль было недостаточным». Поэтому в 1935 — 1936 годах на базе пулемета была создана 20-мм авиационная пушка ШВАК аналогичной конструкции (простым увеличением калибра путем замены ствола без изменения габаритов подвижной системы) с темпом стрельбы 700 — 800 выстр./мин. Причем среди руководства ВВС и «специалистов по боевому применению» довольно долгое время продолжались дебаты на тему: нужна ли авиационная пушка вообще? Во времена М.Н. Тухачевского все ратовали за безоткатные орудия, позже, учитывая рост скоростей и меньшую, чем у пулемета, скорострельность, стали сомневаться в возможности попасть снарядом во вражеский самолет.

Однако в дальнейшем пушка ШВАК нашла широкое применение в советской авиации и устанавливалась на многих типах самолетов.

Под эту пушку в 1933 — 1936 годах коллектив Н.Н. Поликарпова работал над созданием перспективного истребителя со скоростью 500 км/ч. Существовавшие звездообразные двигатели воздушного охлаждения ввиду большого лобового сопротивления обеспечить достижение такой скорости не могли. Отечественных рядных двигателей подходящей мощности, высотности и габаритов не было. В 1935 году Н.Н. Поликарпов вывел на испытания истребитель И-17 на базе 750-лошадного французского двигателя «Испано-Сюиза» Y-12 с мотор-пушкой ШВАК, установленной в развале блока цилиндров, и четырьмя крыльевыми пулеметами. Поперечные сечения кабины и двигателя на «семнадцатом» были почти одинаковыми, лишь фонарь кабины слегка возвышался над фюзеляжем. Машина, имевшая хвост нормальной длины и нормальную центровку, получилась значительно устойчивее, чем И-16. И хотя кабина летчика оставалась открытой всем

ветрам, «остроносый» истребитель на высоте 4400 м продемонстрировал скорость 485 км/ч. В серию он не пошел — был «сбит» в неравном бою с советской авиационной бюрократией, на протяжении пяти лет самолет упорно игнорировавшей, а затем затребовавшей боевой аппарат, способный выжимать не менее 600 км/ч.

Для создания такой боевой машины требовался мотор мощностью не менее 1000 л.с. И такой мотор — двухрядную звезду «Гном-Рон»-14К — французские империалисты продали товарищу Сталину. На заводе №29 под руководством А.С. Назарова двигатель производился с конца 1935 года под маркой М-85. В первых моторах было немало импортных французских и английских деталей; по мощности и высотности он после «адаптации» соответствовал прототипу, хотя уступал ему по ресурсу и имел больший расход горючего.

Поликарпов забросил И-17 и приступил к проектированию более перспективной машины.

Вслед за Советским Союзом скоростные истребители появились в Германии, Италии, Франции и Великобритании.

В 1935 году Вилли Мессершмитт, ранее обкатывавший свои идеи на спортивных самолетах, вывел на испытания прототип самого массового немецкого истребителя **Bf-109**. Первые модификации были снабжены двигателем Jumo-210D мощностью 635 л.с., развивали скорость до 470 км/ч и были вооружены двумя синхронными пулеметами MG-17 калибра 7,92 мм.

Несмотря на несколько угловатый внешний вид, самолет отличался хорошей аэродинамикой, большой степенью продуманности схемы, высокой технологичностью изготовления, великолепными летными данными — «мессер» был устойчив на всех режимах полета и мог летать с брошенной ручкой. Удобная кабина имела сбрасываемый фонарь, позволявший летчику быстро покинуть самолет в аварийной ситуации.

Итальянскими скоростными истребителями стали самолеты «Бреда» Ва-65 со скоростью полета 428 км/ч. Во Франции в 1935 — 1936 годах сразу две фирмы приступили

к испытанию истребителей: Моран-Солнье, создавшего самолет MS-406 со скоростью 490 км/ч, вооруженный 20-мм мотор-пушкой «Испано-Сюиза» (темп стрельбы 650 выстр./мин, боезапас 60 патронов в магазине) и двумя 7,5-мм крыльевыми пулеметами, и М. Блока — «Блок» MB-151С, который развивал скорость до 520 км/ч и был вооружен двумя 20-мм пушками и двумя пулеметами. Два скоростных истребителя появились в это время в Англии: Хоукер «Харрикейн» Mk. 1 конструктора Сиднея Каммпа со скоростью 518 км/ч и детище Реджинальда Митчелла Супермарин «Спитфайер» Mk. 1 со скоростью 560 км/ч — оба самолета оснащались 12-цилиндровым двигателем жидкостного охлаждения «Мерлин» фирмы «Роллс-Ройс» мощностью 990 л.с. и несли в крыльях по восемь 7,7-мм пулеметов «Виккерс К» (лицензия американского «Браунинга»).

Серийное производство вышеперечисленных иностранных машин было развернуто в 1937 — 1938 годах.

Успехи в создании скоростных монопланов заставили конструкторов обратиться к постройке многоместных истребителей-монопланов и скоростных бомбардировщиков-монопланов. Комплекс тактико-технических требований, предъявленных руководством советских ВВС, ставил задачу создания нового типа боевого самолета — скоростного ближнего бомбардировщика, способного вести боевые действия во взаимодействии с сухопутными и военноморскими силами, нанося удары по объектам в оперативно-тактическом тылу противника. Задавались характеристики: максимальная скорость до 400 км/ч, посадочная — до 110 км/ч; сравнительно небольшая дальность — до 700 км и бомбовая нагрузка до 500 кг.

В феврале 1934 года, опираясь на конструкцию экспериментального многоместного истребителя МИ-3, бригада А.А. Архангельского под руководством А.Н. Туполева приступила к проектированию бомбовоза АНТ-40, представлявшего собой трехместный свободнонесущий среднеплан с двумя двигателями и убирающимися в полете шасси. Гладкая металлическая обшивка всего планера самолета, отсутствие выступающих частей, хорошо выбран-

ное сопряжение крыла с фюзеляжем, — все способствовало получению высоких аэродинамических качеств новой машины. Носовая часть спереди выполнялась прозрачной с вертикальной щелью для движения пулеметов. Самолет проектировался под звездообразные двигатели «Райт-Циклон», однако затем предпочтение отдали рядным моторам «Испано-Сюиза» 12Y — в отечественном исполнении получившим индекс М-100 — мощностью 750 л.с. Первый экземпляр прошел государственные испытания в июле 1935 года, в 1936-м уже была развернута массовая постройка, продолжавшаяся на заводах №22 и №125 до 1941 года.

Серийный бомбардировщик **СБ-2** с моторами М-100А (860 л.с. — благодаря некоторому увеличению наддува) развивал скорость 420 км/ч на высоте 4000 м, имел практический потолок — 9000 м, дальность — до 2150 км. Большая скорость до поры до времени делала его малоуязвимым для истребителей вероятного противника. Вооружение: четыре пулемета ШКАС, две бомбы по 250 кг или шесть по 100 кг в бомболюке. Половина стволов защищала переднюю полусферу, причем носовая спарка имела очень малые углы обстрела по горизонту. Верхний ШКАС, из которого, прикрывая самолет сзади-сверху, вел огонь бортстрелок, был оснащен незранированной турелью Тур-9, так что стрелок должен был вместе с пулеметом высовываться в воздушный поток. Нижний ШКАС был смонтирован в шкворневой люковой установке ЛУ, которая также имела ограниченные углы обстрела и обзора. А главное, и ее должен был обслуживать все тот же стрелок. Впрочем, эти недостатки, как и теснота передней кабины и ограниченный обзор, воспринимались как неизбежное, но не слишком большое зло. Ведь предполагалось, что стрелку-радисту вовсе не придется стрелять, а только «делать ручкой» безнадежно отставшим вражеским истребителям.

На модификации 1937 года **СБ-2 бис** с двигателями М-103 (960 л.с.) впервые были введены герметизация щелей, полировка носков крыла и оперения, улучшена аэродинамика мотогондол, поставлена задняя экранированная турель. Скорость достигла 450 км/ч на высоте 4100 м.

СБ произвели 6830 экземпляров.

Секрет успеха А.Н. Туполева, как главного конструктора, заключался в том, что, кроме несомненного таланта, организаторских способностей и пробивной силы, Андрей Николаевич не отрывался от реалий страны, в которой жил, и, в отличие от Бартини, Гроховского или Мясищева, не увлекался инженерными фантазиями. Так, вспоминая Мясищева, Кербер пишет: «Я берусь, — говорил он, — выполнить любую задачу и выполняю ее, если промышленность подаст мне нужные компоненты, то есть двигатели, оборудование и металл». Но промышленность их не подавала, и опытные конструкторские бюро Мясищева ликвидировались...

Философская концепция патриарха советской авиационной мысли А.Н. Туполева была предельно четкой:

«Самолеты нужны стране, как черный хлеб. Можно предлагать пралине, торты, пирожные, но незачем, нет ингредиентов, из которых они делаются. Следовательно:

а) нужно выработать доктрину использования авиации, основанную на проектах реально возможных машин;

б) на базе уже освоенной технологии и производственных возможностей создать машины, пригодные для крупносерийного производства;

в) если эти образцы по своим данным будут немного отставать от западной рекламы — **черт с ними, возьмем количеством...**»

Одновременно с созданием «скоростного бомбардировщика» велись работы над бомбардировщиком «дальним». В этом направлении с конца 1931 года трудились бригада О.П. Сухого в коллективе Туполева и конструкторская бригада №-3 в ЦКБ, руководимая С.В. Ильюшиным.

Туполевцы по заданию правительства построили самолет АНТ-25 с дальностью полета в 13 000 км, который был испытан в воздухе 22 июня 1934 года. Он представлял собой цельнометаллический свободнонесущий моноплан с большим удлинением крыла и одним двигателем М-34. Борясь за аэродинамическую чистоту (на испытаниях самолет не показал расчетной скорости и дальности), конструкторы поверх гофрированной обшивки натянули полот-

няную, покрыли ее аэролаком и отполировали. Машина получила название РД — рекорд дальности. Рекорды во славу Страны Советов были установлены. В частности, именно на РД экипаж Валерия Чкалова слетал в Америку через Северный полюс. Но бомбардировщика из этой довольно тихоходной машины не получилось, хотя под маркой ДБ-1 она была даже запущена в серийное производство — весьма недолго. В армии их держали в качестве дальних разведчиков. На военной службе одномоторный дальний самолет не имел никаких перспектив. Дальний бомбардировщик должен был иметь как минимум два двигателя и уметь летать в случае отказа одного из них.

В 1935 году бригадой Сухого был создан самолет ДБ-2 с двумя моторами М-85 мощностью по 800 л.с., что при бомбовой нагрузке 1000 кг обеспечивало дальность полета 5000 км. Однако к этому времени появился более скоростной, хотя и чуть менее дальний, двухмоторный бомбардировщик ЦКБ-26, выпущенный на летные испытания бригадой С.В. Ильюшина. Он превосходил конкурента в маневренности, скороподъемности и весьма значительно по максимальной бомбовой нагрузке.

Машина понравилась Самому Главному Конструктору, потому испытания еще не были закончены, а самолет 5 августа 1936 года уже приняли на вооружение. Вариант ЦКБ-30 был принят серийной постройкой под обозначением ДБ-36.

Дальность полета ДБ-3 достигала 4000 км с бомбовой нагрузкой 500 кг при скорости 320 км/ч на высоте 4600 м. Максимальная скорость — 390 км/ч, потолок — 8400 м. Самолет имел меньшее удлинение крыла при большей нагрузке на крыло (120 кг/кв. м). Взлетная масса составляла 6965 кг. Стрелковое вооружение слабее, чем на СБ, — три пулемета ШКАС: носовая установка не была спаренной (к тому же из нее невозможно было стрелять на больших скоростях: врывающийся в открытую створку экрана встречный поток воздуха буквально сдувал штурмана с сиденья). Экипаж состоял из трех человек, и стрелок-радист по-прежнему обслуживал два пулемета — верхний и нижний. Сиденье летчика имело 9-мм бронеспинку. Бомбовая нагрузка — в нескольких вариантах — от 1000 до 2500 кг.

Бомбы размещались в фюзеляже и наружной подвеске на семи балочных бомбодержателях.

Первые ДБ-3 советские ВВС получили в мае 1937 года. Из-за большой трудоемкости и сложности конструкции массовый выпуск на заводах № 39, 18 (Воронеж) и 126 (Комсомольск-на Амуре) удалось наладить только в 1938 году. Машину постоянно дорабатывали и совершенствовали: внедряли более мощные варианты «гнома» — М-86 и М-87, устанавливали пропеллеры с регулируемым шагом марки ВИШ-3 (лицензия фирмы «Гамильтон»), меняли конструкцию бомбодержателей, совершенствовали электрооборудование. ДБ-3 составил основу советской дальней авиации, а также выпускался в варианте торпедоносца.

Зарубежными аналогами «скоростного» СБ и «дальнего» ДБ-3 можно считать немецкие бомбардировщики Do-17 и He-111.

Летные испытания почтово-пассажирского «Дорнье», на базе которого в рамках задания технического совета имперского Министерства авиации был сделан цельнометаллический бомбардировщик Do-17, начались осенью 1934 года. Схожей была и концепция «шнельбомбера»: минимальный вес бомбовой нагрузки и высокая скорость, позволяющая уклониться от встречи с вражескими истребителями. Прототип «летающего карандаша» с предельно обжатым фюзеляжем, разнесенным хвостовым оперением и двумя рядными двигателями BMW VI, достиг скорости 435 км/ч. Первые самолеты начали поступать в части в начале 1937 года.

Серийный трехместный Do-17E, отягощенный военной нагрузкой и стрелковыми точками, развивал скорость 354 км/ч. Стрелковое вооружение ограничивалось двумя пулеметами MG15, а 500-кг бомбовая нагрузка размещалась в двух отсеках.

Создать самолет с большей дальностью полета и более мощным вооружением на основе пассажирского «Хейнкель-70» инженеры братья Зигфрид и Вальтер Гюнтеры начали в конце 1933 года. От своего предшественника он перенял совершенную аэродинамику, эллиптическое в плане крыло, убирающееся шасси, цельнометаллическую конструкцию. В застекленной носовой части размещались 7,92-мм пулемет и рабочее место штурмана, такие же пулеметы

MG15 с темпом стрельбы 1100 выстр/мин устанавливались в верхней средней части фюзеляжа и выдвижной беседке нижнего стрелка. «Полезный груз» подвешивали в восьми вертикальных кассетах, каждая из которых вмещала одну бомбу калибром до 250 кг и имела свой бомболюк. Из кабины летчика имелся проход между кассетами в заднюю часть фюзеляжа, где размещались радиооборудование и посты стрелка.

Серийный **He-111В**, появившийся в начале 1937 года, с двумя двигателями «Даймлер-Бенц» DB-600 мощностью 1000 л.с. и взлетной массой 8600 кг развивал максимальную скорость 370 км/ч, крейсерскую — 340 км/ч. Практический потолок — 7000 м, дальность полета — 1660 км.

Подобные машины в 1936 году появились в США — «Дуглас» В-18, во Франции — «Блок-131» и «Амио-350», в Италии — SM.79 «Спарвьеро».

Отличительной особенностью итальянского бомбардировщика было наличие трех звездообразных двигателей «Альфа-Ромео» мощностью 780 л.с. Машина развивала максимальную скорость 430 км/ч, имела дальность 200 км, потолок 7000 м, несла 1250 кг бомб, имела довольно мощное вооружение: три крупнокалиберных 12,7-мм пулемета «Бреда» для защиты передней и задней полусфер и два 7,7-мм пулемета в боковых окнах. Места пилотов были защищены 9,5-мм бронеспинкой. Экипаж — пять человек.

Общим недостатком всех «скоростных» и «дальних» бомбардировщиков были малая бомбовая нагрузка и слабое оборонительное вооружение, которыми жертвовали ради призрачных выгод высокой скорости и рекордной дальности.

Наряду со строительством скоростных средних бомбардировщиков перед советскими конструкторами была поставлена задача создания высотного тяжелого бомбовоза, способного наносить удары по объектам глубокого тыла противника. Согласно техническому заданию, выданному НИИ ВВС коллективу А.Н. Туполева летом 1934 года, самолет должен был обладать радиусом действия не менее 1200 км, скоростью 400 км/ч, потолком 12 000 м и грузоподъемностью 2000 кг — то есть быть практически недосыгаемым для истребителей и зенитных орудий противника.

Проектирование уникала поручили бригаде В.М. Петлякова. Его схема продолжала линию ТБ-3 — цельнометаллический четырехмоторный среднеплан, но с гладкой обшивкой, улучшенной аэродинамикой, увеличенной до 170 кг/кв. м нагрузкой на крыло и убираемыми шасси. Вообще вся конструкция являлась переходной к самолетостроительным технологиям более высокого уровня. Поскольку подходящих высотных двигателей в стране не имелось (и купить было негде — передовая советская военная мысль обгоняла мысль заграничную), нашли довольно оригинальное решение — к четырем работающим на пропеллеры моторам жидкостного охлаждения АМ-34 ФРН (930/1200 л.с.) добавить ещё один — исключительно для вращения центробежного нагнетателя, обеспечивавшего наддув и высотность четырех «основных» двигателей.

В конце 1936 года начались испытания опытного экземпляра АНТ-42 (ТБ-7) с полетным весом 24 тонны. Использование агрегата центрального наддува АЦН-2 с двигателем М-100, упрятанного в верхней части фюзеляжа, позволило на высотах 8000 — 9000 м получить скорость полета 403 км/ч и достичь потолка 10 800 м. (Военные настоятельно просили применить индивидуальный наддув на каждом двигателе, но создать надежный турбокомпрессор за пятнадцать лет никому не удалось. Решить эту проблему смогли американцы в ходе строительства своей «летающей крепости», а мы их конструкцию украли и скопировали тюtelька в тюtelьку, получив отечественный ТК-19. Правда, это случилось уже после войны.) Самолет и двигатель дорабатывали еще два года и приняли на вооружение одновременно.

В Германии тоже имели место попытки внедрить что-нибудь воздушно-стратегическое вроде «Дорнье-19» образца 1936 года, но не хватало средств, ресурсов и времени. Как признавался Г. Геринг: «Фюрер не спрашивает меня, какого типа у меня бомбардировщики. Он хочет знать, сколько их».

Одновременно с сухопутными тяжелыми самолетами для ВМФ СССР строились тяжелые летающие лодки. Первоначально производство гигантских гидросамолетов пыта-

лись освоить на основе схемы моноплана ТБ-3. Первым был двухлодочный цельнометаллический гидросамолет с шестью двигателями М-34Р в трех tandemных установках на центроплане — «морской крейсер» МК-1 (АНТ-22). Опытный экземпляр был готов к августу 1934 года. Взлетная масса МК-1 составляла 43 000 кг при бомбовой нагрузке 6000 кг, вооружение было представлено двумя пушками «Эрликон» и восемью пулеметами в шести экранированных турелях. «Катамаран» отлично плавал, но летал неважно. Он получился тихоходным — максимальная скорость 233 км/ч, с бомбами на наружной подвеске 205 км/ч — и не был принят к серийному производству.

Неудачным был и второй морской самолет бригады КОСОС ЦАГИ — МДР-4 (АНТ-27). В марте 1934 года начались его заводские испытания. В апреле произошла катастрофа, в которой погиб руководитель работ по морской авиации И.И. Погосский. Дублер самолета, получивший обозначение МТБ-1 (морской торпедоносец-бомбардировщик), был построен к осени. При взлетной массе 14 250 кг с тремя двигателями по 825 л.с. самолет у земли имел скорость 233 км/ч (без бомбовой нагрузки), а потолок — 5450 м. Поскольку военно-морской флот крайне нуждался в гидросамолетах, было принято решение до окончания госиспытаний запустить еще не ставшую на крыло машину в серию. В результате один за другим потерпели катастрофу еще два самолета. Сдав 15 машин, завод приостановил серию, к тому же в это время появилась вполне современная четырехмоторная летающая лодка АНТ-44, получившая обозначение МБТ-2. Первый полет состоялся 19 апреля 1937 года, но и эта модель в серию не пошла.

Короче говоря, до 1939 года советская морская авиация не получила ни одного типа гидросамолета, удовлетворявшего тактическим требованиям заказчика, за исключением одномоторного ближнего разведчика МБР-2, созданного Г.М. Бериевым еще в 1932 году.

Кроме Москвы и Ленинграда, уникальная авиастроительная школа возникла в Харькове, где строили не только «быстроходные тракторы» и «паровозы» с противоснарядным бронированием, но и создавали самолеты. В 1932 году талантливый инженер И.Г. Неман возглавил кафедру са-

молетостроения Харьковского авиационного института. Иосиф Григорьевич в корне изменил традиционный учебный процесс, стремясь объединить обучение с конструкторской практикой. Под его руководством преподавателями и студентами института были построены несколько машин марки ХАИ, в том числе серийный двухместный разведчик и ближний бомбардировщик Р-10 (ХАИ-5). Цельнодеревянный моноплан с убирающимися шасси, принятый на вооружение в 1936 году, с двигателем М-25 развивал максимальную скорость 380 км/ч, имел дальность полета 1450 км, потолок 7700 м, был вооружен тремя пулеметами ШКАС и мог нести внутри фюзеляжа 300 кг бомб. Впервые в отечественной авиации было применено дистанционное управление люками бомбового отсека. Летчики отмечали, что самолет Р-10 обладал высокой скоростью, простотой в управлении, устойчивостью в полете. Машина получилась маневренной и охотно выполняла все фигуры высшего пилотажа.

«Я лично совершил три полета на самолете Р-10 конструкции инженера Немана, — докладывал начальник ВВС Я.И. Алкснис, — самолет исключительно легкий и прост в управлении, вполне доступен для летчиков средней и даже низкой квалификации. Летно-тактические данные самолета сравнительно высоки... Самолет устойчив при посадке и не имеет никаких тенденций к развороту ни при разбеге перед взлетом, ни при пробеге после посадки. Машина прошла испытания на штопор и выводится из него просто и хорошо, без затруднений... Самолет по своим боевым свойствам и летно-тактическим данным заслуживает того, чтобы его производить в большом количестве на вооружение наших войск и разведывательной авиации и всемерно форсировать его производство. Самолет деревянной конструкции, а потому его производство возможно не только на заводах ГУАПа, но и на заводах сельскохозяйственных машин. Считаю необходимым... предложить НКОПу представить свои соображения о форсировании производства самолета и расширения производственной базы за счет внедрения его на одном или двух заводах сельскохозяйственных машин параллельно с производством на заводе №135».

До 1940 года на Саратовском заводе комбайнов было произведено 528 разведчиков.

Внедряя Р-10, руководство ВВС рассматривало его как переходную модель к более совершенной машине. В начале 1936 года был объявлен конкурс на лучший двухместный моноплан-разведчик и ближний бомбардировщик под условным девизом «Иванов». Самолет предназначался для замены устаревших разведчиков-бипланов Р-5. В конкурсе стартовали конструкторские бюро Н.Н. Поликарпова, П.О. Сухого, Д.П. Григоровича, И.Г. Немана, С.В. Ильюшина. В конце года, рассмотрев предоставленные проекты, наркомат выдал заказ трем претендентам. «Сталинское задание» на многоцелевой, массовый, простой в производстве и эксплуатации летательный аппарат предусматривало, что самолет Сухого будет цельнометаллическим, Поликарпова — смешанной конструкции, Немана — цельнодеревянным. У всех проектов ряд агрегатов должен был быть совершенно одинаковым и взаимозаменяемым: шасси, вооружение, мотоустановка (все — с двигателем М-62).

В годы второй пятилетки в СССР продолжалось наращивание мощностей авиационной промышленности. В 1937 году в стране насчитывалось уже 57 авиационных заводов, на которых было занято 249,1 тысячи рабочих и служащих. Так, на окраине Новосибирска начал функционировать завод №153, который, с выходом на полную мощность, должен был выпускать 1500 истребителей и 1200 бомбардировщиков в год. (В реальности, как водится, всё оказалось сложнее, чем планировали строители новой жизни. Преодолевая специфику климата, удаленность от баз снабжения, недопоставки оборудования и комплектующих, дефицит специалистов — в наличии имелось всего лишь семь авиационных инженеров, — завод, получивший имя В.П. Чкалова, за 1937 — 1940 годы построил 396 истребителей И-16 и 503 двухместных учебных УТИ-4. Неотапливаемая и неэлектрифицированная громада бомбардировочного корпуса площадью почти в 30 тысяч кв.м в начале 1941 года продолжала зиять незастекленными окнами, несмотря на усилия руководства Стройтреста №7 и Сиблага, а наркомат так и не определился с вопросом, ка-

кой же бомбардировщик производить. Предприятие оставалось пасынком авиапрома до тех пор, пока не грянула война и эвакуация заводов на восток.)

Крупнейшие научно-исследовательские институты самолетостроения ЦАГИ и ЦИАМ вышли на мировой уровень разработки конструкций самолетов самых различных типов. Научная и техническая мысль советских конструкторов не отставала от зарубежных достижений. Однако на уровень реализованных разработок по-прежнему оказывали значительное влияние проблемы с организацией производства, затягивание сроков внедрения эффективных технологических процессов, отсутствие отлаженной системы контроля за качеством. Устранению этих недостатков способствовало изучение и применение передового зарубежного опыта.

Начальник УМТС РККА И.П. Белов в докладе в Комиссию Обороны СНК СССР «О состоянии авиационной промышленности США» от 13 сентября 1936 года обращал внимание на то, что американские авиационные заводы переходят на методы организации массового поточного производства:

«Освободившись от трудоемких станочно-механических работ, американцы широко применяют штамповку различных деталей из листового металла, пресовые клепальные аппараты для проведения сборки, различные методы сварки, делают анодное покрытие деталям из алюминиевых сплавов, намного повышающее их долговечность...»

Организация производства, технологический процесс и механизация на советских авиационных заводах (самых мощных в мире!) значительно отстают от современной передовой авиатехники. В результате этого теперь наметился опасный разрыв между способностью *хорошо сконструировать самолет и очень плохо и долго его производить»*.

В том же году вышло постановление о прикреплении к серийному производству главных конструкторов, которые должны были заниматься непосредственно проблемой «опасного разрыва». В связи с этим большинство бригад ЦКБ и ЦАГИ преобразовали в конструкторские бюро и перевели на различные самолетостроительные заводы. В СССР заниматься чем-либо можно было там и тогда, где

и когда «прикажет партия». Инженеры, уже прошедшие школу повышения эффективности своей работы путем «военизации», дисциплинированно паковали чемоданы. Так, бригада С.А. Кочеригина отправилась на московский завод №1, бригада Г.М. Бериева — на таганрогский завод №31 — делать летающие лодки. Бригада Н.Н. Поликарпова разделилась: часть переехала в Химки на завод №84, а часть — в Горький на завод №21, являвшийся главным поставщиком истребителя И-16.

Несколько молодых, еще не битых инженеров, воспользовавшись случаем, обратились к М.М. Кагановичу «за разъяснением по вопросу о переезде в Горький: «Он в повышенном тоне ответил: «Вот посадим вас на баржу и спустим вниз по Волге. Что об этом разговаривать? Есть решение...»

Если партия скажет: «Надо!» — побежишь впереди собственного визга.

В 1933 — 1938 годах, как и во всех прочих, сохранялась тенденция на приобретение в западных странах образцов авиационной техники и технологий. В связи с тем, что сотрудничество с Германией было временно свернуто, Советский Союз закупал новейшие самолеты, моторы, всевозможное оборудование, а также лицензии и техническую помощь в США, Англии и Франции. В одном из писем на имя Сталина К.Е. Ворошилов писал: «САСШ являются сейчас страной самой передовой в мире авиационной техники — как в области конструкторской, так и в области эксплуатации авиации».

В апреле 1936 года было принято постановление Совета труда и обороны «О покупке лицензий и технической помощи на американские и английские самолеты». В том же месяце в Англию и Соединенные Штаты была направлена комиссия в составе Харламова, Зверева, Рогова, Беленкевича, Мясищева, Гуревича, Сухого — всего около 30 человек — с задачей изучить американские самолеты и провести переговоры с представителями фирм о приобретении лицензий и получении техпомощи на четырехмоторный бомбардировщик «Боинг», двухмоторный морской разведчик «Консолидейтед», четырехмоторный морской бомбар-

дировщик «Глен-Мартин», штурмовик «Волти» В-11, истребитель «Северский» Х-ВТ, двухмоторный пассажирский самолет «Дуглас» DC-3.

В марте 1937 года вышло постановление СТО «О реализации техпомощи по американским лицензионным самолетам». В соответствии с этим документом Наркомату оборонной промышленности выделялось 15,2 миллиона американских долларов для организации серийного строительства самолетов «Волти» V-11, «Глен-Мартин-156», «Дуглас», «Консолидейтед», «Северский».

Американские самолеты оставили заметный след в отечественном самолетостроении. Так, двухмоторный морской разведчик «Консолидейтед», на приобретение которого и реализацию технической помощи было выделено 2,2 миллиона долларов, производился на заводе №126 (Комсомольск-на-Амуре) под маркой ГСТ, штурмовик «Волти» — на заводе №1, транспортный «Дуглас» под маркой ПС-84 на заводе №84. Именно на этих машинах осваивался плазово-шаблонный метод производства. В авиапромышленности получили применение методы горячей штамповки, литья, холодного прессования и другие виды заготовительных операций, повышающих точность и числоту обработки деталей.

«Значение для нас самолета «Волти», — пишет В.Б. Шавров, — заключалось в ознакомлении с новым типом конструкции и новой технологии. Был получен опыт плазово-шаблонного метода производства, начатого у нас в первой половине 1937 года».

В Америке приобреталось также новейшее авиационное оборудование. Так, весной 1938 года СТО принял решение закупить 300 новейших радиоконпасов, которые были установлены на советские разведчики Р-1, бомбардировщики СБ, ДБ-3, ТБ-7, штурмовики «Волти».

В эти же годы СССР закупил некоторые типы французских самолетов и моторов, выпуск которых впоследствии был налажен на советских заводах, а также отдельные образцы новейшего авиационного вооружения и оборудования. 27 декабря 1936 года вышло постановление СТО «Об организации производства французского самолета «Рено-Кодрон». Для реализации договора весной 1937 года во

Францию была отправлена комиссия в составе 28 человек, в основном специалисты ведущих самолетостроительных заводов, Всесоюзного научно-исследовательского института авиационных материалов (ВИАМ) и «мебельной фабрики» в Химках. Согласно дополнительному постановлению СТО, принятому в феврале 1937 года, постройка французского самолета была возложена на завод №23 в Ленинграде, головную серию поручалось выпустить московскому заводу №115, а всю серию — «мебельной фабрике».

В 1936 — 1937 годах у французских фирм «Карпантье», «Материэль Телефоник», «Эпикмен Аэродром» и некоторых других Советским Союзом закупались радиокомпасы, фотооборудование и отдельные образцы авиационного вооружения. В этот же заказ вошли и новейшие приборы отдельных английских и немецких фирм. С Германией, несмотря на идейные разногласия, удалось найти общий язык. В 1937 году было приобретено различное оборудование — катапульты, высотомеры, техника и имущество для механизации аэродромных служб.

Серьезные изменения в самолетостроении начали происходить в ходе войны в Испании. Учитывая боевой опыт, немецкие конструкторы провели коренную модернизацию всего авиационного парка.

Весной 1937 года фирма «Арадо» предложила новую модификацию истребителя Ar-68, но штаб германских ВВС окончательно определился, что дни бипланов миновали, и сделал ставку на «Мессершмитт», обещавший стать грозной боевой машиной.

Вилли не подвел.

В начале 1939 года в массовую серию пошла модификация Bf-109E-1 с 12-цилиндровым рядным двигателем «Даймлер-Бенц» DB-601A, развивавшим взлетную мощность 1175 л.с. (одной из отличительных особенностей этого мотора являлась система непосредственного впрыска топлива в цилиндры, примененная вместо традиционных карбюраторов), и взлетным весом 2500 кг. Максимальная скорость «Эмиля» составила 570 км/ч на высоте 4000 м (правда, у советских испытателей из НИИ ВВС по-

лучилось лишь 547 км/ч, но дело в том, что этот НИИ тем и был знаменит — умением выводить нужные цифры в нужное время для нужных людей, никакого отношения к науке его замеры не имели), дальность полета — 660 км, потолок — 10 500 м, значительно выросла скороподъемность. Такие показатели ставили крест на идее неуязвимости «скоростных» и «высотных» бомбардировщиков для истребительной авиации. Было также усилено вооружение: крыльевые пулеметы заменили двумя 20-мм пушками «Эрликон» MG-FF с темпом стрельбы 520 выстрел / мин. и боекомплект по 60 патронов на ствол, а над мотором располагались два пулемета MG 17 и 2000 патронов.

Параллельно В. Мессершмитт создал свой вариант «воздушного крейсера» — стратегический истребитель **Bf-110**, предназначенный для эскортирования бомбардировщиков в глубине территории противника, дальнего патрулирования, нанесения ударов по наземным целям. Задача была сложной: стратегический истребитель должен был по огневой мощи и летным характеристикам не уступать перехватчикам противника, но при этом нести запас топлива, обеспечивающий дальность полета, сравнимую с дальностью бомбардировщика. В результате творческих исканий у конструкторов всех стран вырисовывался довольно тяжелый двухмоторный моноплан с заведомо сниженными маневренными качествами.

Опытный самолет поднялся в воздух в мае 1936 года и уже в начале испытаний превысил скорость 500 км/ч. Серийное производство было развернуто весной 1938 года. Трехместный истребитель Bf-110В, весивший 5300 кг, с полным вооружением и двигателями Jumo-210 развивал на максимуме 453 км/ч. Дальность составляла 1700 км, потолок — 8000 м. В носовой части фюзеляжа была установлена целая батарея: четыре пулемета MG 17 в верхней части и две 20-мм пушки внизу. Еще один пулемет на подвижной турели прикрывал заднюю верхнюю полусферу. С моторами «Даймлер-Бенц» DB-601, установленными в 1939 году, самолет выжимал 485 км/ч и поднимался на 10 000 м, дальность полета достигала 1100 км. Конечно, маневренности «сто десятому» все равно недоставало, но он был лучший в своем классе.

Значительным конструктивным изменениям в этот период подвергся бомбардировщик He-111. Изменился внешний вид самолета. Места летчика и штурмана были соединены в носовой застекленной кабине. Стрелка со стороны задней полусферы защищала 8-мм броневая перегородка. Вместо выдвигающейся нижней беседки появилась обтекаемая гондола, в которой лежал нижний стрелок. Количество и калибр пулеметных стволов выросли. Бомбовая нагрузка осталась прежней — до 2000 кг. Крыло самолета с целью упрощения его производства вместо эллиптического в плане приобрело прямые формы. С двигателем Jumo-211A бомбардировщик развивал максимальную скорость 418 км/ч, имел дальность полета 1500 км, практический потолок — 8000 м. Дальнейшее совершенствование машины шло по линии усиления защиты экипажа и стрелкового вооружения.

В 1938 году начался выпуск бомбардировщика Do-17M с новыми двигателями — радиальными Bramo 323, благодаря чему скорость выросла до 435 км/ч, — и третьим пулеметом в полу кабины. Бомбовая нагрузка увеличилась вдвое и обычно состояла из двадцати 50-кг бомб.

События в Испании показали возросшую роль авиации в непосредственной поддержке наземных войск. Однако возросшая скорость полета горизонтальных бомбардировщиков имела и отрицательные последствия: увеличивалось рассеивание бомб, уменьшалась эффективность бомбометания, несмотря на появление специальных прицелов. Как писал Э. Хейнкель: «Если в артиллерии достигли определенной точности выстрела, то в авиации сбрасывание бомб напоминало чем-то стрельбу из пулемета. Вряд ли стоит доказывать кому-либо, что бомба — дорогая вещь». Назрела необходимость иметь самолет поля боя. И у немцев он был. Собственно говоря, первый в мире бронированный штурмовик, предназначенный для атаки наземных целей, создал все тот же Юнкерс еще на закате Первой мировой войны. А прародителем пикирующих бомбардировщиков считается американский биплан Кертисс Н-81 «Хоук».

В ноябре 1933 года знаменитый немецкий ас Эрнст Удет в частном порядке (за счет Министерства авиации)

приобрел в США два пикировщика Кертисса и продемонстрировал их Герингу. В феврале 1934 года техническое управление Министерства авиации выдало условия на разработку одноместного самолета, который может быть использован как истребитель и как пикирующий бомбардировщик. Конкурс выиграла молодая фирма «Хеншель», ранее занимавшаяся производством паровозов и грузовых автомобилей. Самолет, получивший обозначение Hs-123, представлял собой цельнометаллический одностоечный полутораяплан, с неубирающимися шасси, открытой кабиной пилота, оснащенный звездообразным двигателем воздушного охлаждения BMW 132D (лицензионная версия американского «Пратт Уитни» GR-1690) мощностью 880 л.с. Максимальная скорость — 340 км/ч. Вооружение — два пулемета MG 17, стрелявших через винт. Hs-123 мог нести под фюзеляжем одну 250-кг бомбу либо четыре 50-кг бомбы на держателях нижнего крыла, и, даже не имея воздушных тормозов, пикировать под углом до 80 градусов. Самолет выпускался серийно с весны 1936-го по ноябрь 1938 года общим «тиражом» 260 экземпляров. «Хеншели», номинально числившиеся истребителями, великолепно зарекомендовали себя в Испании в роли самолета непосредственной поддержки наземных войск, продемонстрировав высокую живучесть, удачное сочетание скорости и маневренности, способность взлететь с любой лужайки. Пикируя на цель почти отвесно, они были практически неуязвимы для зенитных орудий и оставались в боевом строю до середины 1944 года, пока не были выбиты полностью. Однако уже в момент принятия на вооружение этот самолет считался промежуточным звеном в рамках создания более совершенного пикировщика, обладающего лучшими характеристиками и способного нести большую бомбовую нагрузку.

Разработкой такой машины главный конструктор фирмы «Юнкерс» Герман Польшман занимался еще с 1933 года. Поэтому, когда в январе 1935-го министерством авиации были определены официальные технические условия на новый пикирующий боевой самолет и объявлен конкурс на лучший проект, на заводе «Юнкерс» уже строили три первых прототипа. Требования министерства почти иде-

ально подошли под практически готовую двухместную одномоторную машину, которая совершила первый полет 17 сентября того же года и, победив в конкурентной борьбе самолеты фирм «Арадо» (Аг-81), «Блом и Фосс» (На.137), «Хейнкель» (He-118), была принята на вооружение. Конечно, в выборе сыграли роль и личные симпатии Удета, назначенного начальником Технического управления, и мастерство шеф-пилота «Юнкерса», проявленное на сравнительных испытаниях в Рехлине. Как писал впоследствии Э. Хейнкель, пилот выжимал из машины все, что она могла дать и «каждый раз, производя атаку, буквально на голову ставил свой самолет», уверенно выходя из пикирования в горизонтальный полет: «Полеты на бомбометание сопровождалось таким чудовищным ревом, что по телу пробегали мурашки. Вой этих адских машин, а они заслуживают такого сравнения, был неопишем».

В своем самолете, получившем обозначение Ju-87, Г. Польман сумел совместить хорошую управляемость, отличный обзор и достаточную прочность конструкции. Не желая ослаблять крыло вырезами под ниши уборки шасси, он выполнил стойки неубирающимися, а для уменьшения аэродинамического сопротивления заключил их в большие обтекатели. Чтобы уменьшить высоту стоек, было применено крыло с изломом в виде «обратной чайки». Хорошей маневренности и управляемости способствовали щелевые элероны и закрылки. Отличительной особенностью самолета стала его возможность пикировать отвесно к земле, обеспечивая высочайшую точность бомбометания. Чтобы «штука» не выходила за ограничения по скорости, на ней были установлены воздушные тормоза в виде двух подкрыльевых отклоняемых пластин. Важнейшим новшеством стал автомат пикирования, обеспечивавший выход машины из пике после сброса бомбы с постоянной перегрузкой, при этом усилия на ручке не превышали стандартных для горизонтального полета. Специальный электромеханизм переставлял триммер руля высоты. Впоследствии в схему автомата пикирования включили высьтомер, определявший начало вывода, даже если бомбу не сбросили. При необходимости пилот усилием на ручке мог «передать» автоматику и довести дело до конца.

Первые серийные машины, выпущенные в начале 1937 года, оснащались двигателем воздушного охлаждения Jumo-210D, имели взлетный вес 3390 кг и развивали максимальную скорость 318 км/ч. Стрелковое вооружение состояло из двух 7,92-мм пулеметов: один размещался в правом крыле, второй — в кабине стрелка-радиста, прикрывавшего хвост самолета. Нормальная бомбовая нагрузка, как правило, не превышала 250 кг. Бомба подвешивалась под фюзеляжем, а чтобы она не зацепила воздушный винт, специальное устройство рамного типа отводило ее на безопасное расстояние. Из-за явно недостаточной мощности двигателя — 680 л.с. — «штука» с трудом могла поднять 500 кг бомбу, при этом стрелку приходилось оставаться на земле. Однако этот недостаток компенсировался тем обстоятельством, что опытный летчик мог выложить бомбовый груз в круг радиусом не более 15 м.

Когда же в распоряжение немецких конструкторов попал двигатель Jumo-211A в 1200 «лошадей», получился самолет, качественно превосходивший своего предшественника. Бомбовая нагрузка в 500 кг стала нормальной. Размещать ее можно было не только под фюзеляжем, но и на четырех подкрыльевых бомбодержателях (4 бомбы калибра 50 кг). Вместо одного крыльевого пулемета MG 17 установили два. При взлетном весе 4300 кг скорость увеличилась до 380 км/ч, до 8000 м — потолок. Дальность полета составила 780 км. После удачного дебюта заказ на производство «штук» был увеличен с 396 до 964 экземпляров. С лета 1938 года производством модификации Ju-87B в Германии занимались сразу завода.

До конца августа 1939 года Люфтваффе получили примерно 460 «штук». Очень скоро вой «адских машин» Польмана услышала вся Европа.

Еще одной весьма удачной машиной «Юнкерса» стал фронтовой бомбардировщик Ju-88. Изначально планировалось сделать еще один «шнельбомбер» практически без оборонительного вооружения, с максимальной скоростью 500 км/ч и бомбовой нагрузкой до 800 кг. Но к этому времени руководство Люфтваффе пришло к выводу, что максимальные скоростные качества не являются приоритетными для бомбардировщика, главная его функция — взять

на борт максимально возможное количество полезного груза и доставить его точно к цели. Уже в ходе испытаний опытного образца, состоявшихся в сентябре 1937 года, руководство требования к самолету изменило, сделав упор на возможность бомбометания с пикирования и усиление вооружения. В конце концов после четырех лет работы в серию был запущен лучший бомбардировщик начала Второй мировой войны и самый массовый двухмоторный боевой самолет, произведенный с 1939 по 1945 год в количестве более 15 000 экземпляров (в том числе в варианте истребителя).

Бомбардировщик Ju-88A-1 образца 1939 года с двигателями Jumo-211В развивал максимальную скорость «всего» 450 км/ч. Взлетная масса — 10 400 кг, дальность полета — 1700 км, потолок — 9800 м. Четыре члена экипажа — пилот, бомбардир, бортинженер, стрелок-радист — размещались спина к спине в одной кабине. Вооружение — три 7,92-мм пулемета MG 15: один спереди и два в задней полусфере. Таким образом, летные параметры самолета не представляли ничего особенно выдающегося. Высокая эффективность «восемьдесят восьмого», как фронтового бомбардировщика, обеспечивалась другими его способностями: замечательной точностью бомбометания и мощностью бомбового залпа. Внутри двух бомбоотсеков вмещалось 28 осколочно-фугасных бомб калибра 50 кг. Плюс на подкрыльевых держателях обычно подвешивались четыре «сотки», что обеспечивало бомбовую нагрузку 1800 кг. Для полета на небольшие расстояния под крыло брали четыре 250-кг бомбы или две 500-кг, что доводило вес «полезного груза» до 2400 кг. На самолете были автоматизированы все операции, связанные с входом и выходом из пикирования, при наборе высоты включался и отключался форсажный режим работы моторов, после достижения определенной высоты автоматически включалась вторая скорость нагнетателя. Правда, с крутого пикирования можно было сбросить только бомбы, установленные на внешних держателях. Живучесть самолета обеспечивали протектированные бензобаки, дублирование масло-бензосистем и проводки управления, годом позже были установлены бронеспинка

для пилота, стрелков защищали боковые и нижние броневые плиты толщиной 4 — 9 мм.

Обязательным звеном в цепи взаимодействия авиации и наземных войск немецкие генералы считали воздушных разведчиков и корректировщиков артиллерийского огня. По их заказу фирма «Хеншель» создала легкий двухместный моноплан-парасоль **Hs-126**, внесший немалый вклад в «молниеносные победы» Вермахта. Советским солдатам он также хорошо известен под кличкой «костыль». Начиная с 1938 года, их произвели 780 экземпляров. В 1940 году на смену «Хеншелю» начала поступать знаменитая «рама» — **Fw-189** — двухбалочный тактический разведчик, маневренный, невероятно живучий, многократно проклятый солдатами всех фронтов. Одновременно неудавшийся, снимаемый с вооружения бомбардировщик **Ju-86** переделали и перепрофилировали в великолепный стратегический разведчик. Забираясь на высоту 14 000 метров, он беспрепятственно бороздил небеса до 1943 года. В СССР ничего подобного создать так и не удосужились.

С этим «ассортиментом» общим количеством 4093 самолета (в том числе 1542 бомбардировщика) Германия вляпалась в мировую войну — при благожелательном нейтралитете товарища Сталина. Настолько благожелательным, что любой советский человек, прилюдно обозвавший геноссе Гитлера «нехорошим человеком», мог гарантированно «сушить сухари».

Во Франции числилось 3335 боевых летательных аппаратов, в Англии — 1992, в Северо-Американских Штатах — 1576.

В Стране Советов 1 октября 1939 года на страже «завоеваний Октября» стояли 12 677 боевых самолетов.

В Москве тоже извлекали уроки.

Под влиянием первых весточек из Испании об успехе истребителя И-15 Н.Н. Поликарпову поручили провести модернизацию «с учетом боевого опыта» и возобновить производство биплана. Модернизация заключалась в том, что конструктор под давлением военных убрал «чайку» и

сделал верхнее крыло прямым (хотя по результатам продувки в аэродинамической трубе ЦАГИ вынес вердикт, что устойчивость пути с крылом типа «чайка» с возрастанием скорости только увеличивается). Позднее Николай Николаевич писал начальнику ГУАП М.М. Кагановичу: «Все наши многочисленные попытки, и путем продувки и путем непосредственных демонстраций в полете, указать на то, что И-15 является высокоманевренным и чувствительным к управлению самолетом, не увенчались в то время успехом. Ибо я, как конструктор, не мог привести доказательства устойчивости пути в виде записей колебаний самолета безынерционным прибором за отсутствием в СССР таких приборов».

Был поставлен форсированный двигатель М-25В (750 л.с.), увеличена площадь крыльев, усилена конструкция. Вооружение состояло из четырех синхронных пулеметов ПВ-1 и 150-кг бомб. Масса пустого самолета возросла на 350 кг. Летные качества более тяжелого и менее маневренного истребителя **И-15 бис** (И-152) получились ниже, чем у И-15, особенно скороподъемность и потолок. Максимальная скорость составила 370 км/ч на высоте 3000 м — вместо ожидаемых 430 км/ч. В самом конце 1937 года на заводе №1 имени Авиахима этот, скажем прямо, неперспективный самолет пустили в большую серию — 2408 экземпляров. Более того, одновременно было принято решение о постройке новой модификации.

В начале 1939 года развернулось производство истребителя-биплана **И-153**, представлявшего собой непосредственное развитие самолета И-15 с мотором М-62 и винтом изменяемого шага типа АВ-1. Конструктор вновь вернулся к схеме «чайка». На самолете, весившем 1765 кг и развивавшем на высоте 5000 м скорость 425 км/ч, появилась бронеспинка пилота и убираемое шасси. Вооружение — четыре синхронных пулемета ШКАС. Традиционно утверждается, что в этой конструкции бипланная схема была доведена до совершенства, «летные качества машины можно назвать выдающимися». Таким же выдающимся можно назвать решение клепать этот аппарат на протяжении двух предвоенных лет в количестве 3437 штук! Однако, с одной стороны, новых истребителей в наличии не

имелось, с другой, «необходимо было пополнять парк истребительной авиации, да и заводы должны были быть загружены». Последние 64 «Чайки» выкатились из цехов завода №1 в начале 1941 года.

Все эти годы коллектив Н.Н. Поликарпова совершенствовал самолет И-16, его летные данные, вооружение, двигательную установку. Тип 10 получил мотор М-25А мощностью 730 л.с. и дополнительно два синхронных пулемета ШКАС. В 1938 году на типе 17 установили двигатель М-25В, а крыльевые пулеметы заменили двумя пушками ШВАК, предусматривалась также подвеска до 200 кг бомб. Тип 18 оснащался двигателем М-62 с двухскоростным нагнетателем мощностью 920 л. с, развивал скорость 463 км/ч и был вооружен четырьмя пулеметами. Тип 24 с М-63, запущенный в серию в 1939 году, имел взлетную массу 1900 кг. Удельная нагрузка на крыло увеличилась с 92 до 131,5 кг/кв. м, максимальная скорость достигла 489 км/ч, а посадочная — 125 км/ч. Вооружение состояло из двух пушек ШВАК и двух пулеметов ШКАС. Последняя, 29-я модификация в дополнение к двум синхронным ШКАСам несла в нижней части фюзеляжа новейший 12,7-мм пулемет Березина, выпускавший 800 пуль в минуту; под крыльями размещали до 200 кг бомб или шесть реактивных снарядов РС-82.

Впрочем, многие из приведенных цифр имеют относительный характер. Самолеты одного типа могли весьма и весьма отличаться друг от друга по весу, размерам, мощности двигателя и летным характеристикам.

Во-первых, до войны в СССР не существовало единых государственных стандартов и единой системы конструкторской документации. Каждый завод имел свои нормы, стандарты и технологические допуски. Поэтому при передаче производства самолета с одного завода на другой все чертежи приходилось делать заново. Кроме того, местные умельцы старались всячески упростить и «усовершенствовать» производственный процесс. В результате каждый завод делал свой самолет. К примеру, И-15 завода №1 весил на 20 кг больше, чем точно такой же И-15 завода №39.

Во-вторых, серийная машина неизменно получалась

хуже эталонного экземпляра, не говоря о значительном проценте брака в советской продукции.

В-третьих, полученные в ходе испытаний результаты зависели от степени заинтересованности проводящей испытания стороны, применяемой методики и контрольно-измерительной аппаратуры — крайне примитивных, наконец, от степени трезвости летчика и измерителя.

Известно письмо Николая Поликарпова Якову Смушкевичу о «чудесах» с измерениями скорости истребителя И-16 с мотором М-25А. По результатам испытаний на заводе №39 самолет на высоте 3000 м имел скорость 456 км/ч, а на заводе №21 — уже 470 км/ч. В НИИ ВВС точно такой же истребитель в сентябре 1936 года на повышенных оборотах развил 505 км/ч, а год спустя тот же НИИ доложил, что максимальная скорость машины на высоте 3000 м равна 445 км/ч, «т.е. на 25 км/ч меньше замеров завода №21 и на 60 км/ч меньше своих замеров от 1936 г.».

«Интересно заметить еще то, — писал Поликарпов, — что за месяц-полтора до этого мы получили официальный отчет по двухместному И-16М25А (УТИ-4), где его скорость с винтом $D=2,9$ м $V_{3000} = 474$ км/ч, что на 29 км/ч больше, чем у одноместного, что невероятно».

Всего на заводах №21, 39 и 153 до начала 1941 года было произведено 9450 «ишачков».

Начальник 1-го Главного Управления НКОП и по совместительству главный конструктор завода №39 С.В. Ильюшин в 1938-м приступил к глубокой модификации бомбардировщика ДБ-36. На нем устанавливали более мощные двигатели, усиливали вооружение, по-новому решалась проблема размещения топлива, несколько были изменены обводы фюзеляжа и радикально — конструкция планера — в соответствии с принципами плазово-шаблонного метода производства, освоенного при внедрении американского «Дугласа». Важным результатом использования такой технологии было резкое снижение трудоемкости процесса: если ранее на постройку одного бомбардировщика требовалось затратить более 30 тысяч часов, то после модернизации — 14 300. Основой силовой установки должен был стать перспективный мотор

М-88 — дальнейшее развитие «Мистраль Мажора» с взлетной мощностью 1100 л.с. и винты регулируемого шага ВИШ-23. Самолет получал новое навигационное оборудование и автопилот АВП-12, обеспечивавший стабилизацию курса, крена и тангажа. Пулеметы ШКАС планировалось заменить на УтраШКАС того же винтовочного калибра, но сумасшедшей скорострельности — около 3000 выстр./мин.

В результате предполагалось получить практически новый бомбардировщик с великолепными характеристиками: максимальная скорость — около 500 км/ч на высоте 7000 м, практический потолок — 11 000 м, дальность — 4000 км.

Кроме того, в феврале 1938 года С.В. Ильюшин выступил с инициативой постройки специального самолета-штурмовика, «действующего на низкой высоте и имеющего мощное наступательное и оборонительное вооружение и с мотором, развивающим максимальную мощность у земли». Обращаясь к членам Политбюро, конструктор писал:

«Наши типы штурмовиков, как строящиеся в серии, — ВУЛТИ, ХАИ (констр. Неман), так и опытные... имеют большую уязвимость, так как ни одна жизненная часть этих самолетов: экипаж, мотор, маслосистема, бензосистема и бомбы — не защищена. Это может в сильной степени понизить наступательные способности нашей штурмовой авиации.

Поэтому сегодня назрела необходимость создания бронированного штурмовика, иначе говоря — летающего танка, у которого все жизненные части забронированы.

Сознавая потребность в таком самолете, мною в течение нескольких месяцев велась работа над разрешением этой трудной проблемы, результатом которой явился проект бронированного самолета-штурмовика.

Для осуществления этого выдающегося самолета, который неизменно повысит наступательные способности нашей штурмовой авиации, сделав ее могущей наносить сокрушительные удары по врагу без потерь или с очень малыми потерями с ее стороны, прошу освободить меня от должности Начальника главка — поручив мне выпус-

тить самолет на государственные испытания в ноябре 1938 года.

Задача создания бронированного штурмовика исключительно трудна и сопряжена с большим техническим риском, но я с энтузиазмом и полной уверенностью за успех берусь за дело».

Иосиф Виссарионович просьбу удовлетворил, и Сергей Владимирович, освобожденный от высокой административной должности, приступил к проектированию машины, получившей условное название ЦКБ-55 (БШ-2). Взявшись делать «выдающийся самолет», С.В. Ильюшин начинал не на пустом месте.

Первый штурмовик, воплотивший концепцию «крылатого танка», утюжащего вражеские позиции на малой высоте, выпустил опять же Юнкерс. Оно и понятно, кроме него цельнометаллические самолеты в ту пору никто делать не умел. Появившийся на свет в 1917 году полуторпедоносец «Юнкерс» D-1 имел бронированный фюзеляж, защищавший двигатель, баки с горючим и экипаж от обстрела с земли. Англичане несколько усовершенствовали эту схему, создав самолет «Саламандер», на котором бронекоробка не только защищала от пуль, но и воспринимала аэродинамические нагрузки от крыла. Но в целом идея бронированных самолетов на Западе развития не получила.

Пролетарские военные специалисты настоятельно требовали такую боевую машину, называя ее «Боевик». По их заказу в туполевском КБ разрабатывали эскизные проекты тяжелых штурмовиков АНТ-17 и АНТ-18 на базе двухмоторного «крейсера» Р-6. Предполагалось вооружить самолет динамореактивными пушками и навесить на него до 1000 кг брони. Проекты не были осуществлены.

С большим энтузиазмом весной 1930 года взялись за дело конструкторы, собранные в организованное чекистами ЦКБ. Здесь строились одновременно три типа штурмовиков: легкий, тяжелый и штурмовик особого назначения. Все они представляли копию разведчика Р-5 с различными вариантами бронирования и вооружения.

Легкий штурмовик ЛШ с навесной броней еще в процессе строительства превратился в тяжелый ТШ-1. Последний имел смешанную конструкцию, передняя часть

фюзеляжа — бронекоробка, в которой помещались двигатель с радиаторами и баками, кабины летчика и стрелка. К ней крепилась хвостовая часть, сваренная из стальных труб и обтянутая полотном. Бронекоробку, весившую 520 кг (взлетный вес самолета достиг 3300 кг), собирали из плоских и цилиндрически согнутых кусков толщиной 4 — 6 мм. При этом были испробованы сварка, соединение на болтах и на заклепках. Сварку брони освоить не удалось, заклепочные швы не прижились из-за большого количества необходимых отверстий — остановились на болтах с обычными гайками. Вооружение ТШ-1 составляли два синхронных пулемета ПВ-1, два «дегтярева» на турели, две сконструированные А.В. Надашкевичем батареи по четыре ПВ, установленные под нижними крыльями, а также «гранатница» — ящик на 300 ручных гранат. ТШ-2 отличался только тем, что батареи решили спрятать в крылья, что позволило несколько улучшить летные качества самолета. Скорость достигала 213 км/ч, потолок 4220 м. Самолет пустили в серию и тут же, в конце 1932 года, прекратили ее, изготовив десять экземпляров. Штурмовик особого назначения, испытанный в том же году, был бронирован только снизу и имел складные крылья. На вооружение принят не был.

К весне 1934 года бригадой С.А. Кочеригина был построен тяжелый штурмовик-моноплан ТШ-3 с двигателем М-34Ф, неубирающимися шасси, двумя батареями ШКАС по пять пулеметов, развивавший скорость 250 км/ч. Но и он остался в одном экземпляре. Большая масса брони при недостаточной мощности двигателя была причиной того, что долгое время проблема штурмовика не могла получить удовлетворительного решения. Создать машину, которая сочетала бы в себе мощное вооружение, высокую скорость, надежную броневую защиту, приемлемую по летно-техническим и эксплуатационным качествам, не удавалось никому.

Поэтому в штурмовики путем увеличения количества стволов переделывали серийные Р-5 (семь пулеметов) и ДИ-6 (пять пулеметов). Брони у них не было. Реальная возможность создания по-настоящему бронированного штурмовика представилась, когда в лабораториях Всесо-

юзного научно-технического института авиационных материалов (ВИАМ) под руководством С.Т. Кишкина и Н.М. Склярова была получена броня АБ-1, пригодная для изготовления сложноштампованных корпусов двояковыпуклой формы.

С.В. Ильюшин набросал проект двухместного одномоторного самолета, носовая часть которого представляла собой бронекоробку толщиной 5 мм, включенную в силовую схему фюзеляжа. Она защищала мотор, маслорадиаторы, бензобаки, летчика и штурмана-стрелка. Кроме этого, внутри корпуса предусматривалась дополнительная защита жизненно важных частей машины с помощью бронекансул, экипажа — специальными бронешитками. Конструктор обещал, что с двигателем АМ-34ФРН штурмовик будет иметь максимальную скорость у земли 400 км/ч, дальность полета до 800 км, потолок — 8000 м, нести на борту 8 пулеметов и до 300 кг бомб на внешней подвеске.

«Энтузиазм и полную уверенность за успех», проявленные Сергеем Владимировичем, можно оценить по достоинству, если учесть, что двигатель АМ-34ФРН, разработанный для бомбардировщика ТБ-7, «летающему танку» не подходил даже теоретически (и вообще вскоре был снят с производства), мощных невысотных моторов просто не было, а технологию изготовления броневых листов с поверхностью двойной кривизны еще предстояло создать!

Как следствие, через год после знаменательного письма «трудная проблема» оставалась неразрешенной: БШ-2 существовал только в эскизах и макетах.

Обороноспособность страны крепилась и по другим направлениям. Товарищ Сталин, будучи настоящим марксистом, знал, что Советский Организм заражен гангреной с рождения и требует перманентной чистки и переливания крови. Родимые пятна капитализма прорастали метастазами контрреволюции.

Сразу после исторического февральско-мартовского Пленума ЦК родной ВКП(б) 1937 года нарком оборонной промышленности М.С. Рухимович получил указание подготовить план мероприятий «по разоблачению и предупреждению вредительства и шпионажа» в своей «епархии».

Рухимович задачи не понял, ограничившись формальной отпиской о том, что напортачило прежнее руководство наркомата. Тем самым он проявил свою вражескую сущность и вместе с ближайшими помощниками отправился под расстрел.

Затем следственные бригады НКВД частым гребнем прошли по военным заводам, научным и опытно-конструкторским организациям. Картина открылась ужасающая: директора, главные инженеры, технологи, конструкторы, начальники цехов, техники и даже слесари числились в кадрах всех разведок мира.

Однажды прощенные самой гуманной властью «вредители», вместо того, чтобы искренне раскаяться и «разоружиться перед Партией», мутировали в закоренелых «врагов народа» и сотнями, да что там сотнями, тысячами, вербовались в шпионы и записывались в террористы.

Только на заводе №24 имени М.В. Фрунзе и только во второй половине 1937 года сотрудники Московского областного Управления НКВД выявили ТЫСЯЧУ(!) «антисоветских социально-чуждых и подозрительных по шпионажу и диверсии» элементов. Завод делал авиационные моторы конструкции А.А. Микулина и с ними постоянно возникали проблемы: «Слабыми местами форсированного мотора АМ-34ФРН оказались карбюраторы, система зажигания и приводной центробежный нагнетатель (ПЦН), который на большой высоте «съедал» слишком существенную часть мощности мотора». Да и могло ли быть иначе, если на заводе было *«вскрыто и ликвидировано 5 шпионских и диверсионно-вредительских групп с общим количеством 50 человек, из них:*

1. Антисоветская право-троцкистская группа в составе бывшего директора завода Марьямова и технического директора Колосова.

2. Шпионско-диверсионная группа японской разведки в составе 9 человек.

3. Шпионско-диверсионная группа германской разведки в составе 13 человек.

4. Шпионско-диверсионная группа французской разведки в составе 4 человек.

5. Террористическая и шпионско-диверсионная группа

латвийской разведки в составе 15 человек во главе с бывшим заместителем директора завода Гельманом.

Также арестован начальник технического сектора ОТК завода троцкист Тарахунтов, по делу которого ведется следствие с расчетом на вскрытие организованной троцкистами работы на заводе».

При такой засоренности завода «вражескими бандами» остается удивляться, что он до сих пор не взлетел на воздух, а продолжал давать моторы для бомбардировщиков. Видимо, диверсанты различных государств, опасаясь за собственную жизнь, мешали друг другу.

На пермском авиамоторном заводе №19 членами «антисоветской террористической подрывной организации» оказались главный диспетчер Басин, главный металлург Шумин, главный инженер Брискин, а возглавлял «организацию» технический директор А.Д. Швецов.

В Запорожье на заводе №29 за три года сменились пять главных конструкторов. Они самозабвенно вредили по наущению директора С.А. Александрова, имевшего от французской разведки задание не допустить внедрения в серию моторов М-87. В частности, А.С. Назаров, наладивший производство отечественного «Мистраль-Мажора», был переведен в Воронеж с понижением в должности и там арестован.

И директор завода №39 С. Марголин вкупе с главным инженером Новосельским и парторгом А.О. Калниным оказались «сволочи». И директор завода опытных конструкций №156 Д.Н. Осипов — тоже (как и главный инженер завода Новосельский), и следующий директор М.А. Усачев, и сменивший его директор В.А. Кучур. А также Е.И. Мирошников — директор горьковского авиазавода №21, К.Д. Кузнецов — директор завода №124 (с главным инженером Ю.М. Могилевичем), С.Г. Хорьков — директор завода №207, завербованный итальянским генералом Умберто Нобиле и пустивший под откос амбициозную программу военного дирижаблестроения.

На харьковском заводе №135 злодействовали директор Васильев и главный инженер Н.Е. Шварев. Начальник 5-го отдела ГУГБ НКВД СССР Николаев направил специаль-

ное донесение на имя маршала карательных войск Н.И. Ежова:

«Неустранение своевременно дефектов на самолете Р-10, выявленных испытанием, и необеспечение производства этих самолетов целиком укладывается в те формы вредительства, которые широко практиковались вредителями из ВВС и авиапромышленности и требует вмешательства руководящих органов. По линии ГУГБ даются указания расследовать агентурным и следственным путем причины этих задержек и их инициаторов».

«Инициаторов» вычислили быстро. Вслед за директором и главным инженером в апреле 1938-го арестовали ближайших помощников И.Г. Немана — С.Я. Желковско-го и Р.С. Марона, чуть позже Е.И. Бару и А.И. Уника.

«Вражеские гнезда» выжигали каленым железом. Были арестованы руководители большинства заводов, вся верхушка ЦАГИ и ЦИАМ, ведущие конструкторы самолетов и двигателей.

За А.Н. Туполевым, кроме должности Главного конструктора опытного самолетостроения ЦАГИ, занимавшего пост заместителя начальника Главного управления авиационной промышленности, люди в штатском пришли 21 октября 1937-го. Летчик-испытатель М.Л. Галлай вспоминал: ««Придя в то утро на работу, мы увидели, что на приангарной площадке кипит работа. Маляры колдовали у хвостов стоящих на площадке самолетов. До этого на вертикальном оперении принадлежащих нашему отделу машин красовались буквы «АНТ», что означало Андрей Николаевич Туполев, главный конструктор всех созданных в ЦАГИ летательных аппаратов. И вот эти буквы торопливо замазывались. Гнетущая атмосфера сталинского террора к этому времени полностью охватила страну. Люди, в том числе общенародно известные, один за другим исчезали в застенках НКВД, казалось, безвозвратно. Поэтому особой сообразительности, чтобы понять, что означают замазанные буквы, не требовалось — Туполева арестовали».

После применения следователями некоторых специфических методов допроса и угрозы расправиться с семьей Андрей Николаевич признался, что является главой «русской фашистской партии», французским агентом, а в ка-

честве дополнительного приработка внедрял «порочную американскую технологию», давал вредительские установки и продавал чертежи своих самолетов Мессершмитту — по ним-то Вилли и построил Ме-110. Конечно, столь матерый резидент не мог заниматься шпионско-диверсионной деятельностью, не имея сообщников. В течение нескольких следующих месяцев марка АНТ была разгромлена, талантливый коллектив, давший стране дюжину серийных машин, распался. Ближайшие сотрудники Главного — В.М. Петляков, Н.И. Базенков, В.М. Мясищев, Б.А. Саукке, А.Э. Стерлин, М.Н. Петров, Н.А. Соколов, Т.П. Сапрыкин, Д.С. Марков, А.А. Енгибарян — были арестованы и осуждены, посадили и жену АНТа. Как пример чудовищного и циничного вредительства, использовались термины «туполевщина» и «петляковщина».

В 1938 — 1939 годах на тюремных нарах очутились: итальянский коммунист-эмигрант Р.Л. Бартини — главный конструктор НИИ ГВФ, автор нескольких самолетов, а ныне «личный друг Муссолини» и продавец советских тайн итальянской разведке; К.А. Калинин — создатель первых серийных гражданских самолетов и боевого «летающего крыла» ВС-2, сначала его перевели рядовым чертежником, но и там он «перепутывал чертежи», пришлось арестовать; главный конструктор самолетов БОК и гондол стратостатов В.А. Чижевский; конструкторы вертолетов и автожиров А.М. Черемухин и А.М. Изаксон; руководитель отдела нефтяных двигателей ЦИАМ А.Д. Чаромский — автор авиационного дизеля АН-1 мощностью 900 л.с.; начальник Научно-исследовательского сектора ЦАГИ академик А.И. Некрасов, «завербованный» ФБР во время поездки в Америку.

Выражаясь словами Л.Д. Троцкого, «глупость обвинений стояла на уровне их подлости».

Из ильюшинской «фирмы» изъяли «немецкого шпиона» С.М. Егера, из микулинской — специалиста по силовым авиационным установкам К.В. Минкнера (А.А. Микулин легко отделался — его всего-навсего сняли с должности начальника ОКБ завода №24). Дошла очередь и до харьковского гения, первым в СССР применившего убирание шасси: И.Г. Немана арестовали и осудили на

пятнадцать лет «за организацию вредительства на заводе и как агента зарубежной разведки», выпускавшего «негодные самолеты».

Заместителя Поликарпова Д.Л. Томашевича обвинили в убийстве народного героя Валерия Чкалова — в сговоре с директором завода №1 М.А. Усачевым и начальником летно-испытательной станции В.М. Парае, далее преступный след вел в Запорожье, на завод №29, где пришлось устроить новую чистку. Никто не ушел от справедливого возмездия.

По второму разу загребли Н.Г. Михельсона, И.М. Косткина, Б.С. Стечкина, ведущего авиационного оружейника А.В. Надашкевича, а крупнейшего технолога по деревянному самолетостроению В.С. Денисова — по третьему.

В Экспериментальный институт Гроховского прибыла комиссия ГУАП и вынесла решение: постройка самолетов нецелесообразна, практически законченные машины Г-26 и Г-38 подлежат уничтожению, так же как весь институт в целом. Истребитель и «летающий крейсер» марки «Г» сожгли прямо на аэродроме завода №47 (честно говоря, машины действительно были «Г», особенно деревянный «летающий крейсер»). Конструктору П.А. Ивенсену отвесили пять лет пребывания на Соловках. Директора института законопатили в Осоавиахим, где он служил начальником хозяйственного управления и пописывал статьи для журнала «Техника — молодежи». Ведущий авиаконструктор Б.Д. Урлапов бросил строить самолеты и пошел учиться в ВУЗ.

Промышленную и бюрократическую номенклатуру, директоров и начальников главков, ликвидировали без излишних проволочек — незаменимых у нас нет. В 1937 — 1938 годах были расстреляны директор ЦАГИ Н.М. Харламов, начальник 8-го отдела ЦАГИ В.И. Чекалов, заместитель начальника отдела подготовки кадров ЦАГИ Е.М. Фурманов, начальник 1-го (авиационного) Главного управления Наркомата оборонной промышленности А.М. Метло, начальник Главного управления ГФВ И.Ф. Ткачев, начальник НИИ ВВС комдив Н.Н. Бажанов, директор воронежского авиазавода №18 С.М. Шабашвили, директор пермского моторного завода И.И. Побережский, директор

горьковского авиазавода №21 Е.И. Мирошников, директор московского авиазавода №24 И.Э. Марьямов, директор рыбинского моторного завода №26 Г.Н. Королев, директор иркутского авиазавода №125 А.Г. Горелиц, директор завода №207 С.Г. Хорьков, заместитель начальника планово-технического отдела завода №156 К.А. Инюшин, директор ракетного НИИ-3 И.Т. Клейменов.

С конструкторами не торопились — еще могли пригодиться. Им гуманно давали по десять-пятнадцать лет выживания на Колыме или в других не менее опасных для жизни местах. Так отправились в лагеря члены Комиссии по постройке цельнометаллических самолетов, обеспечившие страну отечественным алюминием, — профессор И.С. Сидорин, Г.А. Озеров, И.И. Погосский, А.И. Путилов.

Хотя бывали исключения. В Воронежской тюрьме УНКВД после семи месяцев следственных действий застрелили К.А. Калинина, в Ленинграде «разменяли» Н.Г. Михельсона. В феврале 1938 года пулю в затылок получил один из пионеров российского самолетостроения В.Н. Хиони: он родился в Афинах и, разумеется, шпионил в пользу Греции. Тогда же был убит В.И. Бекаури — он слишком много наобещал, слишком дорого обходились его «антисоветские проекты», к тому же оказался германским шпионом; руководимое им Особое техническое управление (бывшее Остехбюро) было упразднено и разделено на три самостоятельных института. Осенью 1942 года в НКВД вспомнили о полковнике П.И. Гроховском, пришли ему намерение изменить Родине, участие в контрреволюционной организации и через полгода расстреляли.

Чудно, пребывая на пенсии, объяснял суть происходящего один из монстров сталинской эпохи В.М. Молотов:

«В значительной части наша русская интеллигенция была тесно связана с зажиточным крестьянством, у которого прокулацкие настроения — страна-то крестьянская. Тот же Туполев мог бы стать и опасным врагом. У него были большие связи с враждебной нам интеллигенцией. И если он помогает врагу и еще, благодаря своему авторитету, втягивает других, которые не хотят разбираться, хотя и думают, что это полезно русскому народу...

Туполевы — они были в свое время очень серьезным вопросом для нас. Некоторое время они были противниками, и нужно было еще время, чтобы приблизить их к Советской власти...

Туполев из той категории интеллигенции, которая очень нужна Советскому государству, но в душе они — против, и по линии личных связей они опасную и разлагающую работу вели, а даже если и не вели, то дышали этим. Да они и не могли иначе!

Не пропагандой, а своим личным влиянием они опасны. И не считаться с тем, что в трудный момент они могут стать особенно опасны, тоже нельзя. Без этого в политике не обойдешься. Своими руками они коммунизм не смогут построить.

Но мы и наломали дров, конечно».

Надо отметить, что выжившие после «рубки леса» политику партии поняли правильно. Борис Стечкин, отсидев в общей сложности девять лет, скажет: «Меньше трепаться надо было. Время не то, чтобы болтать». Тем более, не обиделся А.Д. Чаромский — пролетарское происхождение, комиссарская молодость: «Своя партия, своя власть — она иногда ошибается, но она и исправляет ошибки».

Пока Туполев «приближался» к Советской власти, учился дышать в такт ее дыханию и хлебал баланду в Бутырской тюрьме, его случайно оставшиеся на воле сотрудники занимались производством и совершенствованием серийных машин. Работы по скоростным средним бомбардировщикам были поручены А.А. Архангельскому, по истребителям и штурмовикам — П.О. Сухому, над доводкой и внедрением ТБ-7 бился И.Н. Незваль. На несколько лет «имя Туполева исчезло из авиационной лексики страны. Оказалось, что в СССР как бы и не было самолетов, известных миллионам людей по обозначению АНТ. Вместо них стали говорить о самолетах с аббревиатурой ЦАГИ: ЦАГИ-25, ЦАГИ-4...»

Касаемо перспективных разработок Л.Л. Кербер вспоминал:

«Чтобы создать хотя бы иллюзию опытного самолетостроения, тогдашний нарком М.М. Каганович (вскоре настал и его черед, и после неприятного разговора с Молото-

вым — так говорили в авиакругах, — убедившись, что Каганович №1 принес его в жертву, он застрелился) перевел туда группу второстепенных главных конструкторов — Беляева, Шевченко, Гудкова, Горбунова и других. Возможно, они и были способными людьми, но, к сожалению, ничего путного не создали. Этого следовало ожидать, ибо в тех условиях помимо способностей требовалось иметь дьявольскую пробивную силу, чтобы проникнуть в верха и завоевать там авторитет. Государственная система предпочитала стабильные авторитеты.

Для того чтобы они, как это искони свойственно удельным русским князьям и главным конструкторам, не перегрызлись между собой, Каганович №2 назначил над ними директора, эдакого «унтера Пришибеева» — Лейкина. Грызню он, конечно, задушил, но хороших самолетов не получилось».

В принципе о новых самолетах думать было некогда. Охота на «врагов народа» оказалась занятием увлекательным. В 1937 году ВВС даже не выдали задание на их проектирование. Хотя с целью сформулировать тактико-технические требования к перспективным образцам боевой техники Управление материально-технического снабжения почти год обобщало опыт войны в Испании, изучая отчеты летчиков, собирая сведения о самолетах противника и применяемой им тактике. Однако Управление в полном составе во главе с комдивом Б.И. Базенковым оказалось центром «террористической организации», который срочно пришлось обезвреживать доблестным чекистам. «Вредительская разработка» осталась невостребованной, процесс обновления самолетного парка был заторможен почти на три года.

Паралич советской конструкторской мысли того периода А.С. Яковлев, сочетавший в себе качества талантливого конструктора и ловкого царедворца, объяснял в мемуарах эйфорией от успехов:

«Наши истребители по скорости не уступали «Мессершмиттам», но оружие у тех и других было примерно равноценное... маневренность у наших была лучше, и «мессерам» сильно от них доставалось. Этому обстоятельству ру-

ководители нашей авиации очень радовались. Создавалась атмосфера благодушия, с модернизацией отечественной истребительной авиации не спешили».

Как итог, с 1936 по 1939 год ВВС РККА не получили на вооружение ни одной новой боевой машины (если не считать сомнительной ценности ББ-22, название которого фронтовые летчики расшифровывали как «беспольный бомбардировщик»).

Между тем в тюрьмах и лагерях обретались сотни авиационных специалистов. Они писали обращения во все инстанции, предлагая «искупить свою вину» ударным трудом на благо Родины, построить самые лучшие в мире самолеты и самые совершенные в мире моторы. Опытные сидельцы вроде А.В. Надашкевича практически не сомневались в результате: «Расстреливать они будут вероотступников, иначе король останется голым. Что же касается нас, то, поскольку мы умеем делать отличные самолеты, без которых страна жить не может, нас не тронут. Более того, попомните, вас увешают орденами, а если в один прекрасный день понадобится — их снимут, а вас — вас снова на Лубянку».

В самом деле, грех было не использовать такой ресурс — «весь цвет русской национальной авиационной мысли». Были в российской истории крепостные артисты и крепостные художники, почему бы не быть крепостным ученым? Вспомним тезис вечно живого Ильича о развращающем действии на «специалистов» высоких окладов?

Летом 1938 года, после оживленной переписки между наркоматами оборонной промышленности и внутренних дел, из арестованных «врагов народа» начали формировать конструкторские коллективы, которые под охраной НКВД должны были крепить обороноспособность страны. Они существовали в рамках Отдела особых конструкторских бюро, переименованного затем в 4-й Спецотдел НКВД. Врагам-инженерам предложили несложный выбор: либо превратиться в «лагерную пыль», либо: «Самолет — в воздух, вы — по домам». Так чтобы вкалывали на совесть.

В одной из таких «шарашкиных контор», промытарив год допросами, предложили поработать А.Н. Туполеву, а для начала — составить список известных авиаспециали-

стов. «Откровенно говоря, я был крайне озадачен, — рассказывал Андрей Николаевич, — всех арестованных до меня я знал, а после? Не выйдет ли так, что по моему списку посадят еще Бог знает сколько народу? Поразмыслив, я решил переписать всех, кого знаю, а знал-то я всех. Не может же быть, что пересажали всю авиапромышленность? Такая позиция показалась мне разумной, и я написал список человек на 200. И что же ты думаешь, оказалось, что за редким исключением все они уже за решеткой».

Организация, получившая название ЦКБ-29 НКВД, разместилась в восьмиэтажном здании КОСОС ЦАГИ, переоборудованном в спецтюрьму. В ЦКБ имелось четыре самостоятельных бюро, каждое из которых под руководством чекиста работало над собственным проектом. Группа В.М. Петлякова проектировала дальний высотный истребитель «100» с двумя моторами, В.М. Мясиева — дальний высотный бомбардировщик «102», Д.Л. Томашевича — одномоторный истребитель «110». Группа А.Н. Туполева — отдел «103» — четырехмоторный пикировщик ПБ, предназначенный для уничтожения крупнотоннажных боевых кораблей. Обладая дальностью 6000 км, он должен был с высоты 10 000 м со скоростью 900 км/ч обрушивать на британские эскадры тяжелые бронебойные бомбы и громить их прямо «в логове». Укоренилась легенда, что делать «бредовый проект» сего монстра заставлял новый нарком внутренних дел «всесильный» Л.П. Берия. Однако многолетний соратник С.М. Егер определенно утверждает, что идея принадлежала самому Туполеву:

«Когда А.Н. Туполеву в условиях заключения (в Болшевском лагере) «предложили» работать, он вышел с предложением разработки дальнего пикирующего бомбардировщика.

Нам, небольшой группе инженеров, работавших тогда с ним (Р.Л. Бартини, Г.С. Френкелю, А.И. Некрасову, А.В. Надашкевичу, А.Ю. Рогову), Туполев так объяснил идею создания этого самолета.

— 1939 год! Чувствуется, что назревает война! По всей вероятности, это будет война Западной Европы с СССР, и возглавит ее Англия, она станет главным противником. Сила Англии — в ее военно-морском флоте. Поэтому сле-

дует в первую очередь создавать оружие для борьбы с флотом, и не только тогда, когда он в боевых порядках подходит к нашим берегам, но и на его базах в Англии».

В общем, «глубоко понимая военно-политическую ситуацию в мире», Андрей Николаевич знал, чем заинтриговать советское руководство.

Двигателистов отправили на завод №82, расположенный в Тушино. Спецконтингент составляли 65 человек. Здесь были А.Д. Чаромский, Б.С. Стечкин, бывшие главные конструкторы моторостроительных заводов А.М. Добротворский, М.А. Колоссов, А.С. Назаров, специалист по ракетным двигателям В.П. Глушко.

11 января 1939 года Указом Президиума Верховного Совета СССР Наркомат оборонной промышленности был разделен на Наркомат авиационной промышленности, Наркомат судостроительной промышленности, Наркомат боеприпасов и Наркомат вооружений. В систему авиапрома, главой которой стал М.М. Каганович, вошли 86 заводов.

Следом в Кремле прошло представительное совещание по вопросам авиации. На нем присутствовали руководители наркомата, военачальники, директора заводов, конструкторы, известные летчики. Перед собравшимися был поставлен вопрос о том, как в кратчайшие сроки ликвидировать наметившееся «отставание страны в области военной авиации». Неизвестно, какой «тайный советник» открыл Хозяину глаза на столь вопиюще неблагоприятное положение в самолетостроении. По количеству производимых летательных аппаратов СССР, мягко говоря, не уступал ни одной стране мира, превосходя, к примеру, Францию втрое. Отчеты НИИ ВВС по результатам сравнительных учебных боев подводили к выводу, что советские самолеты качественно превосходят немецкие:

«Самолет «Мессершмитт-109» с мотором «ЮМО-210» по своим летно-тактическим данным стоит ниже принятых на вооружение в ВВС РККА скоростных самолетов-истребителей...

1. Самолет «Хейнкель-111» по скорости стоит ниже соответствующих самолетов отечественного производства.

2. Скороподъемность, дальность и потолок самолета «Хейнкель-111» значительно ниже уровня требований, предъявляемых к современным двухмоторным бомбардировщикам».

Тем не менее товарищ Сталин решил в кратчайшие сроки перевооружить всю советскую авиацию. Одной из исторических задач стало создание в течение одного года скоростных истребителей и бомбардировщиков нового поколения. Для чего предлагалось организовать новые КБ, привлечь к работе всех желающих и, в первую очередь, «молодые конструкторские силы, не связанные с ошибками прошлого», которым предстояло вытащить авиацию из болота, куда ее затащили «старые специалисты».

17 июля 1939 года К.Е. Ворошилов направил И.В. Сталину и В.М. Молотову проект постановления «О развитии самолетных заводов НКАП». Документ предусматривал увеличение мощностей существовавших заводов, а также постройку четырех новых с тем, чтобы в итоге произвести в 1941 году 10 400 бомбардировщиков, 13 000 истребителей, 5800 разведчиков и штурмовиков, всего — 29 200 самолетов без учета морской авиации. Причем подчеркивалось, что указанные мощности не полностью обеспечивают потребности ВВС на 1941 год.

Согласно принятому в августе постановлению Политбюро ЦК ВКП(б) «О развитии авиамоторных заводов», производство авиационных двигателей намечалось расширить в два раза. В сентябре было принято постановление «О реконструкции существующих и строительстве новых самолетных заводов». Оно предусматривало строительство 9 новых заводов, реконструкцию 9 действующих и увеличение производственной мощности самолетостроения к концу 1941 года более чем в полтора раза. В октябре последовало аналогичное постановление по агрегатным и винтовым заводам. Западным фирмам были сделаны крупные заказы на поставку станков и различного оборудования.

После заключения тайного союза с Гитлером и совместного с нацистами раздела Польши, между СССР и Германией начался период взаимовыгодного политического и военно-экономического сотрудничества. Уже в октябре 1939 года Наркомат обороны составил длинный список

образцов немецкой военной техники, которую предполагалось купить для изучения. Для отбора «товара» в Рейх с твердым намерением потратить миллиард марок отправилась многолюдная комиссия во главе с наркомом судостроительной промышленности И.Ф. Тевосяном. В состав авиационной и авиамоторной групп комиссии вошли А.И. Гусев, С.В. Ильюшин, Н.Н. Поликарпов, А.С. Яковлев, А.Д. Швецов, И.Ф. Петров, А.И. Гусев, В.П. Кузнецов, П.В. Дементьев. Программа визита была обширной, включая встречи с рейхсмаршалом Герингом и его заместителем генералом Удетом.

В течение месяца гостеприимные хозяева показали советским экспертам большинство флагманов и «маяков» национал-социалистического авиастроения — авиационные заводы «Юнкерс», «Мессершмитт», «Хеншель», «Фокке-Вульф», «Хейнкель», «Арадо», «Блом и Фосс», «Дорнье», «Бюккер», моторостроительные «Хирт», «БМВ», «Аргус», «Юнкерс», предприятия, выпускающие пропеллеры, радиаторы, подшипники, поршневые кольца, приборы, вооружение, Научно-испытательный центр ВВС в Рехлине, Научно-исследовательский авиационный институт в Геттингене. На земле и в воздухе было продемонстрировано множество типов боевых машин, в том числе опытные самолеты и совсем недавно поступившие на вооружение: истребители He-100, FW-187, Ar-197, Bf-109E, Bf-110, бомбардировщики Ju-87, Ju-88, He-111, Do-215, Do-217, разведчики Bv-138, Bv-141, He-115, Hs-126, FW-189, четырехмоторный FW-200, спортивные и учебно-тренировочные самолеты. Гости также посетили бомбардировочную авиагруппу в Гессене, эскадрилью пикировщиков в Кельне, авиаотряд дальних разведчиков в Кобленце, базу истребительной эскадры «Рихтгофен», подземный командный центр Геринга.

Такая открытость настораживала и вызывала подозрения в том, что немцы показывают не представляющее интереса старье. Один из советских генералов так прямо и заявил хозяевам «в довольно бестактной форме» и потребовал предъявить «технику сегодняшнего дня». Обиженный Удет бил себя кулаком в грудь и клялся честью офицера, что предъявленные машины — всё, что есть у Люф-

тваффе. И он говорил чистую правду. Ну, припрятали «фашисты» свои перспективные разработки, вроде новейших «фоккеров» и реактивных истребителей. А что вы хотели, в сейфе Гитлера покопаться?

(Зато наши конструкторы достижения немецких коллег оценили в полной мере, а немецкие условия работы могли им только сниться, не говоря уже о тех инженерах, кто за забором с колючкой пахали за еду, возможность раз в два месяца видеть родных и зыбкую надежду на пересмотр дела: «Ножи, вилки, тарелки, от которых мы порядком отвыкли, подчеркивают нелепость моих котелка и ложки. Девушка в переднике приносит мясо с макаронами и спрашивает: «Вам (это мне-то, еще вчера именовавшемуся «падлом»!) чай или какао?» Новенький больно-пребольно ущипнул себя за ногу: «Господи боже мой, это реальность или фантастика?»)

На совещании Технического совета НКАП, состоявшемся в декабре 1939 года, основной докладчик Н.Н. Поликарпов заявил, что «германское самолетостроение шагнуло весьма далеко и вышло на первое место в мировой авиационной промышленности», и раскрыл некоторые «фашистские» секреты:

«Немцы по истребителям придают как основное качество этого типа громадное значение скоростям. Они говорят, что признают только скоростные истребители, т.е. вертикальный маневр; горизонтальный маневр они считают пассивной защитой, влекущей за собой потерю скорости, а следовательно, совершенно недопустимой. Поэтому они считают, что маневренные истребители очень хороши как пассивное оружие, а как активное они признают только скоростные истребители с вертикальным маневром. Для того чтобы добиться больших скоростей, они идут на громадное повышение удельных нагрузок, то есть на уменьшение площади крыла, на повышение посадочных скоростей, на всемерное облегчение машины за счет малых размеров и отыскивают новые пути по уменьшению лобового сопротивления как всей машины, так и ее отдельных частей...

В смысле разработки внешних форм немцы ушли далеко, в особенности Хейнкель. Он дает сигарообразную фор-

му машин и обращает серьезное внимание на состояние поверхностей. С этой точки зрения у Хейнкеля есть чему поучиться...

Из опыта войны в Испании они считают, что защита хвоста должна быть очень хорошей, поэтому экипаж у бомбардировщика состоит из 4 человек: передний штурман, пилот и два стрелка сзади — один под хвостом, другой сверху...

Германские самолеты имеют довольно узкий сортимент. Там вы не найдете самолета, сделанного из 5 — 8 материалов. Обычно самолет делают из двух материалов: из алюминиевого сплава и стали, и часто процент стали весьма невысокий. Если мы в своих самолетах применяем дерево, полотно, дюраль, сталь и пластмассы, то там самолет делается из алюминиевых сплавов, электрона и стали... Когда мы спросили, почему они так широко применяют дюраль, например, в лонжеронах, фюзеляже и т.д., они нам сказали, что, к сожалению, мы — страна бедная, и поэтому сталь у нас идет на пушки, а на самолеты мы берем дюраль... Они широко применяют отливку и штамповку, холодную и горячую...

Оборудование германских самолетов очень богато, в особенности много внимания обращается немцами на связь. Они считают, что машина без радио является слепой машиной...

Эскизный проект никем не утверждается, утверждается только макет... Заводские испытания ведутся самим заводом без всякого касательства со стороны ВВС, и после того, как они довели машину до безопасного состояния, приезжает ВВС с летчиком, проводит полеты или берет машину к себе и дает после этого определенное заключение о пригодности данной машины...

В чертежах, которые подписываются в широкую серию, никаких изменений не допускается. Чертежи там подписываются авиационным министерством, после чего там ничего изменить нельзя, или изменение должно быть согласовано с авиационным министерством... Настолько серьезно отрабатывают нулевую серию, что немцы не понимают, как может появиться ошибка в серии широкой. Поэтому приемка нулевой серии ведется очень тщательно,

ибо это есть последняя преграда, в которой прорабатывается машина».

То есть нельзя принять на вооружение самолет, а потом два года учить его летать.

Закрытость советской науки, тотальная цензура, доведенная до абсурда секретность заставляли каждое КБ изобретать свой «велосипед», наступать на одни и те же грабли, расходовать время и средства на разработку заведомо тупиковых направлений (которые потом будут объявлены великими достижениями), — все это тормозило развитие, приводило к отставанию и новым попыткам «догнать и перегнать» Запад, копируя под советской маркой очередной западный образец.

Об этой проблеме писал В.М. Молотову академик В.И. Вернадский еще в 1936 году:

«Одним из основных элементов научной работы является широкая и быстрая осведомленность ученого о происходящем научном движении и ходе научной мысли. Наука едина, и ученый бесконечно разнообразен по характеру и объему своих интересов.

Только он сам может ставить пределы своей научной мысли. Цензура не может его ограничивать.

Одним из самых основных недостатков научной работы в нашем Союзе, требующих немедленного, коренного и резкого перелома, является ограниченность нашего знакомства с мировым научным движением.

Она не организована и ухудшается. Это большое, но поправимое несчастье...

С 1935 г. (сколько знаю, этого не было и при царской цензуре) наша цензура обратила свое внимание на научную литературу, столь недостаточно — по нашим потребностям и возможностям — к нам проникающую. Целый ряд статей и знаний становятся недоступными нашим ученым».

Об этом же писал заведующему отделом науки ЦК ВКП(б) С.Г. Суворову академик П.Л. Капица уже в 1944-м:

«Воображать, что по засекреченным тропам можно обгонять, — это не настоящая сила. Если мы выберем этот

путь секретного передвижения, у нас никогда не будет веры в свою мощь, и других мы не сумеем убедить в ней».

Потому и не сумели «убедить», что реальной мощи никогда не было, а секретность не только предотвращала смущение советских умов, но и скрывала отсталость.

Об этом же, а также о кустарщине в отечественном самолетостроении, отсутствии культуры проектирования, засилье бюрократии, занятой подковерными играми и ничего не понимающей в авиации, мелочной опеке многочисленных инстанций говорил на декабрьском совещании молодой конструктор А.С. Яковлев:

«В Германии научно-исследовательская работа поставлена очень хорошо...

Там чрезвычайно предопределено развитие каждого типа боевого самолета, и каждый конструктор имеет возможность работать стабильно, насколько это возможно в опытном самолетостроении...

Каким образом конструктор получает задание на проектирование того или иного самолета? Руководитель технического обеспечения Воздушного флота в Германии разговаривает непосредственно с конструктором в присутствии одного из ответственных исполнителей Министерства авиации по данному типу самолета. Эти 2 — 3 человека договариваются, определяют основные данные, конструктор их продумывает, дает ответ, и больше никто ничего не знает о задании. Машина считается секретной, пока она не вышла в серийное производство.

Как у нас принимается опытный самолет? Начинается это у Смушкевича, потом это переходит на обсуждение в Главк, где заседают человек 12, затем у Наркома, где обсуждают это человек 30, затем переходит в высшую организацию. В результате к тому моменту, как обрисовывается конструктору задание на самолет, который он должен сделать через год, в курсе этого 60 — 70 человек, а то, может, и больше. Но секретность соблюдается невероятная...

Немецкие конструкторы имеют в своем распоряжении аэродинамические трубы, где производятся все основные продувки, но имеются также и дымовые трубы, где можно проверить ряд практических вопросов. Затем каждый конструктор опытного завода имеет в своем распоряжении ла-

бораторию прочности и лабораторию вибрации. Мы видим, что каждый конструктор испытывает самолет по частям и самолет в целом у себя на заводе, в опытном цехе. Мы видели целый ряд деталей, которые испытываются на усталость, на тряску в особых станках, так что прежде чем машина выйдет, характеристика отдельных деталей уже ясна...

Затем германским конструкторам очень помогает обмен опытом. К нашему стыду, мы должны признаться, что мы почти все работаем очень замкнуто и нет никаких побудительных причин, чтобы заставить нас познакомиться с тем, что делают многие из других конструкторов. Нам часто приходится разрешать вопросы, которые уже разрешены другими, приходится наталкиваться на ошибки, на которых пострадали другие конструкторы.

В Германии существует единая система чертежного хозяйства не только авиационной, но и всей промышленности.

В нашей авиационной промышленности на каждом заводе своя чертежная система, каждый завод имеет свою нумерацию, свою систему допусков, свою систему изменений. В результате этого получается, что при внедрении новой машины в серию завод вынужден заново перерабатывать все чертежи. В результате тратится колоссальное количество времени, накапливается ошибок больше, чем при постройке опытной машины...

Немецкие конструкторы помимо того, что они имеют возможность знакомиться с опытом других заводов, они имеют еще одно подспорье, весьма существенное, это техническая литература, не говоря уже о периодической литературе. Там имеется несколько научных журналов, которые публикуют весь современный материал.

Они имеют еще замечательные книжки — справочники для конструкторов. Это ценнейшие вещи, где мы имеем решения ряда элементарных вещей, над которыми мы ломаем головы. У нас этого нет и это очень печально.

Немецкий конструктор более самостоятелен, чем мы...

За все время проектирования, постройки самолета и проведения испытаний он только один раз сталкивается с

опекой — при предъявлении макета. Больше его никто не трогает.

А как у нас делается? Кто не суется в работу конструктора? НИИ ВВС, УМС, Главк, Инспекция из Наркомата...

И все, кто не придет, все требуют, все указывают, все обязывают».

26 января 1940 года Политбюро приняло постановление «О работе Наркомата авиационной промышленности», направленное на скорейшую разработку новых образцов боевых самолетов и сокращение сроков перехода к массовому производству.

М.М. Кагановича сняли с должности и назначили новым наркомом секретаря Горьковского обкома А.И. Шахурина, а его заместителем по опытному самолетостроению — А.С. Яковлева. Следом была проведена реорганизация ЦАГИ, к лету создан Летно-исследовательский институт с новейшим оборудованием, в том числе немецким, началось издание справочника «Руководство для конструкторов».

По рекомендациям побывавшей в Германии делегации Наркомат торговли СССР оформил заказ на приобретение немецких самолетов и оборудования. Список включал в себя более 100 наименований. Для контроля за выполнением правительственного заказа в феврале — марте 1940 года в Германию направились многочисленные группы специалистов. В них входили руководители авиапромышленности и научно-исследовательских институтов, директора заводов, специалисты по двигателям, вооружению, приборам, радиооборудованию, летчики-испытатели, представители ВВС. В конце апреля в Москве начали приземляться закупленные самолеты, пилотируемые немецкими летчиками. Среди них были истребители Bf-109E и Bf-110C — в пяти экземплярах каждый, два бомбардировщика Ju-88 и два Do-215B, два связных самолета Fi-156, шесть рекордных истребителей He-100V-8 — всего 36 машин 12 типов, в большинстве своем выпуска 1939 года.

Пикирующий бомбардировщик Ju-87 купцов не заинтересовал: тихоход, бронирование отсутствует, неприлично малая бомбовая нагрузка, слабое оборонительное воо-

ружение, в общем — явно устаревшая машина. Это мнение вроде бы подтвердила воздушная битва над Британией, выявившая уязвимость «лаптежников» от атак «спитфайеров» и «харрикейнов». Уже через шесть дней после начала операции командование Люфтваффе, дабы предотвратить полное истребление пикировщиков, решило прекратить использование Ju-87. И He-111 — такое же старье. С августа по сентябрь 1940 года из 600 бомбовозов этого типа англичанами было уничтожено 395 машин. Учитывая столь тяжелые потери, немцы перестали использовать «Хейнкель» в качестве дневного бомбардировщика, и с середины сентября эти самолеты совершали только одиночные ночные налеты.

Немецкие самолеты направили для изучения в НИИ ВВС, в Летно-исследовательский институт, ЦАГИ, ЦИАМ и другие организации. Скрупулезное изучение и испытания прибывшей авиационной техники длились с мая по октябрь. В конце 1940 года по результатам испытаний начальником НИИ ВВС бригадиром А.И. Филиным был подготовлен специальный отчет, в котором отмечалось, что немецкие истребители значительно превосходят по скорости И-16, но на 40 — 60 км/ч уступают новейшим советским машинам. Первоначально опасения вызывал He-100, выдававшийся немцами за серийный истребитель, он выжимал 650 км/ч, но быстро выяснилось, что данный рекордный самолет — пустышка, «не является доведенным до надежного состояния для боевой работы». Что касается бомбардировщиков, то здесь и вовсе не обнаружилось особой разницы, а новые советские образцы в сравнении с германцами «обладали лучшими скоростными качествами». Не вызвали особого интереса немецкие моторы и вооружение.

Другое дело, что немецкая авиатехника значительно превосходила отечественную по эксплуатационным качествам, была удобной для обслуживающего персонала и экипажа, проста в освоении, отличалась продуманным дизайном, высокой степенью унификации, насыщенностью приборами и автоматикой. В отчете НИИ ВВС отмечалось:

«1. Характерной особенностью всех немецких самолетов является то, что при конструировании любого типа самолета

та конструктором весьма много внимания уделяется максимальному облегчению эксплуатации самолета в полевых условиях и удобству выполнения боевых заданий. С этой целью в конструкции самолета предусмотрен ряд автоматов, облегчающих работу летчика...

2. Второй характерной особенностью немецких самолетов является широкое внедрение стандартных образцов: вооружения, спецоборудования, агрегатов винто-моторной группы, деталей самолета и материалов. Эти мероприятия ведут к значительному упрощению проектирования опытных самолетов, их эксплуатации, снабжения запчастями и обучения лётно-технического состава ВВС.

3. Кроме того, все немецкие самолеты, состоящие на вооружении ВВС, резко отличаются от отечественных своими большими запасами устойчивости, что также значительно повышает безопасность полета, живучесть самолета и упрощает технику пилотирования и освоения строевыми летчиками низкой квалификации.

Помимо этого, живучесть самолета в бою значительно увеличивается тем, что самолет оборудован фибровыми протектированными баками...»

Чтобы снять пропеллер с Ju-88, требовалось 4 минуты. На бомбардировщике СБ эта же процедура отнимала ровно час времени. Установка мотора на «Юнкерсе» занимала три часа, на СБ — десять, а на ДБ-3 — все двенадцать. После знакомства с немецкими самолетами военные стали требовать обязательного применения на борту радиосвязного оборудования и принятия мер для повышения продольной устойчивости.

Но главное-то не в этом, главное — наши летали быстрее. Хотя различные полезные штучки не грех было и «срисовать». С достижениями немецких конструкторов ознакомились почти 3500 специалистов. Даже для спецконтингента «шарашек» кураторы НКВД организовали обзорную экскурсию. Так, Кербер вспоминает: «Нас везут осматривать машины со свастикой на киле. Вот она, боевая техника, разгромившая Польшу, Данию, Норвегию, Голландию, Бельгию и Францию, но пока поломавшая зубы на Англии. В самолетах много интересного, что без утрызений совести можно позаимствовать». После детальной

разборки наиболее понравившихся образцов ведущим заводам отрасли было поручено внедрение германского опыта в советское авиастроение.

Немецкие делегации приезжали в Союз с ответными визитами, им тоже, чередуя экскурсии с банкетами, показывали самые лучшие авиационные заводы, новейшие образцы серийных самолетов и двигателей.

Анализируя причины, подвигнувшие Гитлера на столь тесное военно-техническое сотрудничество со Сталиным, А.С. Яковлев объясняет: «Гитлеровцам, ослепленным своими успехами в покорении Европы, и в голову не приходило, что русские могут с ними соперничать. Они были так уверены в своем военном и техническом превосходстве, что, раскрывая секреты своей авиации, думали только о том, как бы нас еще сильнее поразить, потрясти наше воображение и запугать». Кроме того, наших инженеров пытались «запугать» показом трофейных английских самолетов. К сожалению, Александр Сергеевич не сообщает, что ему самому «приходило в голову», когда он в мае 1941 года, будучи заместителем наркома, демонстрировал «фашистам» секреты советской авиации, впрочем, об этом он и не вспомнил. Зато германский военно-воздушный атташе в Москве полковник Ашенбреннер, описывая свое посещение завода №1 и аэродромов, где стройными шеренгами выстроились новенькие остроносые истребители марки Миг, счел необходимым буквально процитировать заявление конструктора А.И. Микояна: «Мы показали вам, что мы имеем и чем занимаемся. И тот, кто попробует напасть на нас, будет уничтожен!»

Разумеется, И.В. Сталин, обеспечивавший фюреру надежный тыл в борьбе с западными демократиями, не испугался. Расстроили Иосифа Виссарионовича не доклады генерала Филина, а «важные выводы», к которым пришли руководители торгово-шпионских делегаций и советская разведка.

Нарком А.И. Шахурин вскоре после своего назначения доложил, что, учитывая заводы оккупированных и зависящих от Германии стран, немецкая авиационная промышленность «примерно в два раза мощнее нашей». Сталин «несколько удивился» и попросил представить рассмотре-

ния в письменной форме. Генерал-майор И.Ф. Петров по возвращении из командировки отрапортовал, что, по его расчетам, немцы способны выпускать 70 — 80 самолетов в день. Военные аналитики твердо заверили: да, не просто способны, уже клепают по 2000 машин ежемесячно. Реально авиапромышленность воюющего Рейха в 1939 году производила в среднем 23 самолета в день, в 1940 году — 27, в 1941 году — 30.

(История напоминает анекдот с визитом в Германию в августе 1938 года начальника штаба французских ВВС генерала Вюйемина, которому немцы показывали новейший тяжелый истребитель Bf-110:

«Делегацию штаба французских ВВС привезли на завод «Мессершмитт А.Г.». После эффектной демонстрации огневой мощи нового «охотника» генералу Вюйемину показали «часть» сборочной линии и «только что выпущенные» Bf-110, которые с правильными интервалами поднимались в воздух. Это эффектная демонстрация «массового производства» была не более чем хорошо спланированная мистификация. Взлетающими с правильными интервалами самолетами являлись предсерийные Bf-110В-0 и несколько Bf-110В-1, которые были специально собраны на заводе в Аугсбурге. После взлета они приземлялись за пределами визуальной видимости, перевозились назад, чтобы вновь подняться в воздух перед гостями.

Вюйемин был весьма впечатлен, но реально к тому времени были выпущены только четыре Bf-110В-1. Производство Bf-110В в течение 1938 г. едва достигало двух машин в неделю...».)

Товарищ Сталин окончательно расстроился и приказал пересмотреть все планы и довести выпуск самолетов до немецкой нормы, причем к концу 1940 года выйти на уровень производства 50 машин в сутки.

Начался аврал.

Уже в феврале 1940 года Комитет обороны увеличил полугодовую программу выпуска самолетов и авиамоторов почти на 40%. Не дожидаясь окончания строительства новых профильных заводов, Наркомату авиационной промышленности передавались 60 предприятий из других отраслей народного хозяйства.

А.И. Шахурин пишет: «Области и города передали нам согласно решению партии и правительства многие действующие заводы, причем заводы крупные, хорошие, на которых можно было развернуть авиационное производство. Но были заводы и мелкие, которые далеко отстояли от авиационной техники. Случалось, отдавали просто помещения: в одном из городов — здание балетной школы, в другом — фабрику музыкальных инструментов, в третьем — предприятие по изготовлению пишущих машинок, в четвертом — гараж и т.д. и т.п. А один из руководителей Большого театра, с которым мне как-то довелось встретиться, в шутку заметил: «Послушайте, вы все берете, не заберете ли вы себе и Большой театр тоже?..»

Мы брали все или почти все. Например, забирали почти весь алюминий, магний, кобальт, легированные стали, абсолютное большинство легированных труб и т.д. Здесь мы были монополистами: нам давали то, что никому не давали. Многого в стране еще не хватало. Какие-то отрасли только начинали развиваться. Но для авиации не скупились».

Авиазаводы работали в три смены.

В июне Президиум Верховного Совета СССР принял указ о переходе на восьмичасовой рабочий день, семидневную рабочую неделю и запрещение самовольного ухода рабочих и служащих с предприятий и учреждений. Никаких выходных больше не было. «Победивший пролетарий» был пожизненно прикреплен к станку. Опоздание на работу свыше 20 минут теперь приравнивалось к прогулу, за который рабочий нес уже не административную, а уголовную ответственность. Всего за полгода по указу от 26 июня в стране осудили свыше двух миллионов человек! Как только большевики в очередной раз озаботились «безопасностью страны», в стране пропала еда, в городах снова выстраивались хлебные очереди. Возрождались карточная система нормированного распределения продуктов — в виде точек закрытой торговли, созданных для обеспечения стратегических производств, транспорта и военных. Так, работники авиационной промышленности в 1940 году получали на семью в месяц от 300 до 700 граммов мяса, 1 — 1,5 килограмма рыбы, 300 граммов масла.

13 июля нарком обороны и начальник Генштаба предложили правительству перевести авиапромышленность на положение военного времени. Так кто же против! Нет препятствий патриотам! 16 июля у заместителя председателя Совнаркома Н.А. Вознесенского состоялось совещание по вопросам мобилизационного развертывания авиапромышленности, на котором военные предложили довести мощность производства в 1941 году до 36 тысяч боевых самолетов в год. И в этом вопросе Политбюро безоговорочно пошло навстречу своевременной инициативе. Правда, затем подумали, прикинули возможности и 7 декабря заявку уполовинили, утвердив программу выпуска на 1941 год «всего» в количестве 16 530 боевых машин — 6070 бомбардировщиков, 8510 истребителей, 1750 штурмовиков, 200 разведчиков. Плюс 3620 учебных и транспортных самолетов. Ради выполнения этой программы НКАП разрешалось прекратить ремонт самолетов и моторов, находящихся на вооружении ВВС, — обойдутся своими силами.

В ноябре 1940 года Политбюро обязало директоров самолетостроительных и авиамоторных заводов ежедневно сообщать в ЦК о количестве выпущенной продукции. На народных комиссаров, директоров предприятий и руководителей транспортных ведомств возлагалась личная ответственность за выполнение заказов и перевозку грузов для авиационной промышленности в установленные сроки.

Было принято решение о резком сокращении сроков испытаний опытных машин. В ряде случаев самолеты запускались в серийное производство еще до окончания испытаний. Удвоение количества заводов повлекло за собой приток неквалифицированной рабочей силы. Чудовищные планы производства приводили к упрощению и нарушению технологий. Отмеченный Беловым «разрыв между способностью хорошо сконструировать самолет и очень плохо и долго его производить» только увеличивался, вернее, теперь делали плохо, но быстро. Поэтому суть не в том, что у немцев самолеты были лучше, — немцы их лучше делали, без стахановщины и национал-социалистических соревнований. И «вредителей» у них не было. В застенках гестапо не конструировали летательные аппараты. А гитлеровские генералы откуда-то знали, «что с момента

начала составления чертежей самолета до принятия его на вооружение требовалось большей частью от 4 до 5 лет, а соответствующий срок для авиационных моторов составлял 5 — 6 лет».

В 1940 году из конструкторских бюро выкатили 45 образцов новых машин, из них 12 были приняты на вооружение. Что же в итоге получила «Советская Родина», которая «дни и ночи у мартиеновских печей» напрягалась в режиме военного времени?

В 1939 году были подведены итоги конкурса на лучший разведчик и ближний бомбардировщик марки «Иванов». Самолет Д.П. Григоровича не был достроен из-за безвременной смерти конструктора, так же как «Иванов» И.Г. Немана — ввиду «тюремных факторов». Машина Н.Н. Поликарпова успешно прошла испытания, но по непонятным причинам не была принята на вооружение, а его КБ было лишено финансирования. Бригада П.О. Сухого построила цельнометаллический двухместный моноплан АНТ-51, представлявший собой практически точную копию самолета Поликарпова, с такими же и даже несколько худшими летными характеристиками и более слабым вооружением. Тем не менее Павлу Осиповичу предложили продолжить работу: установить вместо мотора М-62 более мощный и высотный М-87 (930 л.с.) и перейти на смешанную конструкцию (крылья металлические, а фюзеляж — деревянный).

На государственных испытаниях самолет с взлетным весом 4030 кг показал скорость 375 км/ч у земли и 470 км/ч на высоте 5600 м. Вооружение состояло из шести пулеметов ШКАС: по два в консолях крыла, один на турели МВ-5 в задней башне и один в нижней люковой установке. На внутренней подвеске можно было разместить до 400 кг небольших бомб, на наружной — две бомбы по 250 кг. Летчик Б.Н. Покровский в своем отчете писал, что самолет «представляет собой образец продуманной культурной машины с большими скоростями, хорошей скороподъемностью, хорошим обзором, чуткостью к управлению. Полеты на данном самолете оставляют приятное впечатление о машине».

В конце марта 1939 года вышло постановление о запуске самолета в серию под названием ББ-1 на Харьковском авиастроительном заводе и Саратовском комбайновом. Сухого назначили главным конструктором опытного завода №289. Ему предписывалось модифицировать самолет под двигатель М-88 с двухскоростным нагнетателем, довести скорость машины до 500 км/ч, создать на ее базе бронированный штурмовик-бомбардировщик ШБ.

В 1940 году ББ-1 был выпущен с мотором М-88Б мощностью в 1100 л.с. и трехлопастным винтом. Самолет получил название Су-2. Его скорость выросла на 50 км/ч, дальность полета составила 1000 км. Вместо четырех крыльевых пулеметов оставили два и убрали люковый ШКАС. Пилота защищала 9-мм бронеспинка. Войсковые летчики отмечали, что в эксплуатации самолет прост и безопасен, легко осваивается, удобен в ремонте, свободно взлетает с грунтовой полосы с максимальной бомбовой нагрузкой. По всем статьям он превосходил зарубежные машины аналогичной концепции — польский Р-23В «Карась» и британский «Бэттл».

Однако внедрение самолета в серию проходило крайне медленно, и до конца 1939 года советская авиация не получила ни одного «чрезвычайно ценного» бомбардировщика ББ-1. Флагманами советского авиастроения были четыре крупнейших, обеспеченных самым современным оборудованием и кадрами, завода — №1, 18, 21, 22, но, несмотря на все усилия, ни на один из них Сухого «не пустили». Новый приказ по НКАП от 15 февраля 1940 года предписывал прекратить все подготовительные работы на «Саркомбайне» и развернуть строительство ближних бомбардировщиков на таганрогском заводе имени Димитрова №31, ранее специализировавшемся на производстве летающих лодок, и заводе №207 в Долгопрудном, занимавшемся боевыми дирижаблями. На реконструкцию последних двух заводов, установку оборудования, отработку технологии, налаживание кооперации с другими предприятиями ушел еще один год. Затем завод №31 в очередной раз переориентировали на выпуск другой продукции. Много времени отняла доводка винтомоторной группы: двигатель М-88 трясся, подпрыгивал, дымил, плевался

маслом и заклинивал, что наводило бдительных товарищей на мысли, что «вредительство» на моторном заводе №29 до конца не выкорчевано.

В итоге массовое поступление Су-2 в строевые части началось лишь в январе 1941 года, планировалось за год выпустить 1150 машин (на 1 июня, по докладам заводов, военпреды приняли 413 «сушек», их успели освоить восемь ближнебомбардировочных авиаполков). Причем двигатель продолжал капризничать, а «выброшенное из суфлера мотора касторовое масло забрызгивало нижнюю прозрачную часть кабины штурмана и прицел ОПБ-1м, не позволяя наводить бомбардировщик на цель». С началом войны на самолетах восстановили квартет крыльевых пулеметов и люковую установку с турелью МВ-2, место штурмана прикрыли листами цементированной брони. Правда, для этого пришлось демонтировать радиополукомпас, радиостанцию и снизить бомбовую нагрузку до 400 кг.

В целом самолетик был неплох как инженерная конструкция и достаточно боеспособен в умелых руках. Вот только реалии войны показали, что одномоторный, горизонтальный мини-бомбардировщик, мягко говоря, ценности не имеет. В ходе польской кампании 120 тихоходных «карасей», работавших в основном на малых высотах, продемонстрировали свою беззащитность перед атаками «мессеров» и уязвимость от огня наземных средств ПВО. За две недели сентябрьских боев они были выбиты на 90%. Столь же печально закончилось участие в битве за Францию двух сотен самолетов «Бэттл», гораздо более совершенных, чем Р-23.

«Тогда быстро выяснилось, — пишет В.Б. Шавров, — что такой тип разведчика и ближнего бомбардировщика уже изжил себя, принципиально устарел и стал не нужен. Его летные данные и вооружение уже не удовлетворяли запросам войны. Его функции повсеместно и прочно перешли к двухмоторным скоростным самолетам...»

Причем морально устаревший и «не удовлетворявший запросам» Су-2 обходился стране недешево: на производство одного самолета расходовали 845 кг дюралья, 440 кг

стали, а стоил он более чем в два раза дороже бомбардировщика СБ.

В 1942 году, выпустив 877 экземпляров, Су-2 сняли с конвейера.

В начале 1939 года взойшла звезда 33-летнего авиационного конструктора А.С. Яковлева. До этого его ОКБ занималось исключительно легкомоторной авиацией — спортивные, пассажирские, почтовые, учебно-тренировочные самолеты. Александр Сергеевич умел подать товар лицом, его конструкции отличались тщательностью отделки, а линия из девятнадцати созданных им машин проходила под маркой «АИР» — в честь председателя Совета Народных Комиссаров СССР А.И. Рыкова, правда, ни одна не попала в массовую серию. «Неловко» получилось, когда Рыков был разоблачен и расстрелян как подлый наймит мирового империализма.

В 1938 году ОКБ Яковлева по собственной инициативе «отважно замахнулось на постройку оригинального» двухмоторного скоростного многоцелевого самолета с двигателями М-103. С ударением на слово «скоростной» — не менее 600 км/ч. Для достижения этой цели максимально обжали фюзеляж, цельнодеревянные крылья сделали неразъемными, причем днища бензобаков служили одновременно нижней частью крыла, маслорадиаторы разместили в задней части мотогондол. Кабину штурмана вписали в контур фюзеляжа. При проектной полетной массе 4000 кг удельная нагрузка на крыло получалась 148 кг/кв. м. В январе 1939 года, когда опытный экземпляр «самолета 22» вывели на заводские испытания, машина развила феноменальную скорость 560 км/ч. В отчете НИИ ВВС подчеркивалось:

«Самолет 22 дешев, имеет хорошее производственное выполнение, его технология как деревянного проста, легко может быть освоена... По культуре отделки наружной поверхности, производственному выполнению отдельных узлов и агрегатов самолет 22 может служить примером для отечественной авиапромышленности».

В общем, красивый, стремительный, выкрашенный в красно-белый цвет, сверкающий полировкой самолет воен-

ным очень понравился. О выдающемся достижении молодого советского конструктора доложили в самые высокие инстанции. 27 апреля А.С. Яковлева пригласили в Кремль, обласкали, выписали Сталинскую премию и личный автомобиль «ЗИС». Александр Сергеевич весьма красочно описал свою первую встречу с вождями и прочитанную им попутно лекцию для чайников: «Сталин, Молотов и Ворошилов очень интересовались моей машиной ББ и все расспрашивали, как это удалось при таких же двигателях и такой же бомбовой нагрузке, что и у СБ, получить скорость, превышающую скорость СБ. Я объяснил, что здесь все дело в аэродинамике, что СБ проектировали 5 лет тому назад, а наука за это время продвинулась далеко вперед. Кроме того, нам удалось свой бомбардировщик сделать значительно легче, чем СБ. Сталин все ходил по кабинету, удивлялся и говорил: «Чудеса, просто чудеса, это революция в авиации».

Сразу после разговора в Кремле яковлевское ОКБ начало передачу рабочих чертежей заводу №1 для подготовки серийного производства. Официально «самолет 22» был запущен в серию после государственных испытаний в соответствии с постановлением Комитета обороны от 20 июня 1939 года.

«Чудеса аэродинамики» закончились, как только из машины неизвестного назначения попытались сделать массовый бомбардировщик, способный заменить туполевский СБ. Или, на худой конец, разведчик. Суть проблемы состояла в том, что якобы боевой самолет под аплодисменты прошел все испытания без вооружения, бомбовой нагрузки, фотоаппаратуры, навигационных приборов и даже без внутреннего переговорного устройства. Заказчик, желая получить что-нибудь полезное, предложил перенести вперед кабину штурмана, чтобы он имел возможность хотя бы «рукой показать» что-нибудь пилоту: типа — «мессер» на хвосте» или «цель под нами». Бомбовый отсек, наоборот, попросили сдвинуть назад, а также изъять фюзеляжные бензобаки, чтобы внутри фюзеляжа могли поместиться четыре 100-кг бомбы. Еще две бомбы планировалось нести на наружной подвеске. Хотелось бы заодно установить оборонительное вооружение, обеспечить приемлемые углы обстрела верхней огневой точке, найти ме-

сто для радиостанции и еще кое-какого оборудования. В сумме эти требования означали перекомпоновку машины, увеличение ее массы, ухудшение устойчивости и неизбежное снижение летных характеристик.

Первый серийный ближний бомбардировщик **ББ-22** (он же **Як-2**) завод №1 смог предъявить лишь в марте 1940 года. Полетный вес машины вырос до 5660 кг, потолок снизился с 10 000 до 8900 м, а максимальная скорость на высоте 5000 м — до 515 км/ч — опять же без бомбовой нагрузки. Удельная нагрузка на крыло возросла до 192,5 кг/кв.м. Стрелковое вооружение состояло из «кормового» пулемета на выдвижной шкворневой установке. В бомбовом отсеке подвешивались две **ФАБ-50** или **ФАБ-100**, либо 20 осколочных бомб; под крылом имелось два держателя для **ФАБ-50** или **ФАБ-100**. Без бомб на внешней подвеске **ББ-22** развивал 478 км/ч (причем в этом варианте в бомбоотсек нельзя было взять больше 200 кг, иначе самолет из-за смещения центра тяжести опрокидывался «на спину»). А при наличии 400 кг «в брюхе» и 200 кг под крыльями (для равновесия) самолет выжимал не более 445 км/ч — как и «настоящий» бомбардировщик **СБ**. Для парадных показов и государственных комиссий планер самолета тщательно шпатлевали перед покраской и полировали после нее, выигрывая дополнительные километры в час. В машинах серийного исполнения между многочисленными щелями гулял ветер, заметно ухудшая аэродинамику.

В октябре 1940 года на Тушинском заводе №81 начался выпуск модернизированного **ББ-22 бис (Як-4)** с двигателями **М-105** и подвесными бензобаками. Летные характеристики несколько улучшились, но еще больше выросли взлетный вес и нагрузка на крыло. Пилоты отмечали, что с выключенными моторами «машина планирует камнем». Из-за особенностей центровки войсковых летчиков учили вначале сбрасывать бомбы внутренней подвески, а уж затем — внешней. Втиснутый между крыльями штурман мог беспрепятственно вести наблюдение только вверх.

Тем не менее заказ на 1941 год предусматривал выпуск 1300 бомбардировщиков Яковлева. Кроме того, из самолета пытались сделать пикировщик, разведчик, истребитель сопровождения, но ничего из этих затей не получилось.

В феврале 1941 года ББ-22 сняли с производства, оставившись на отметке 201 экземпляра. Около 180 машин, состоявших на вооружении трех авиационных полков, приняли участие в боевых действиях, все они были потеряны через полтора месяца после начала войны.

В.С. Ильюшин 19 мая 1939 года выкатил на заводские испытания модификацию дальнего бомбардировщика ДБ-3 с двигателями М-88. Первые же полеты показали, что из-за многочисленных дефектов винтомоторная установка непригодна к эксплуатации. Поэтому на государственные испытания был представлен самолет с двигателями М-87Б и более низкими, чем мечталось, характеристиками. При взлетной массе 7660 кг с 1000 кг бомб на высоте 5400 м удалось достичь скорости 445 км/ч, а максимальная дальность составила 3500 км. Машина, как уже говорилось, стала технологичнее, удобнее в эксплуатации и заметно «живучее». Кроме бронеспинки сиденья летчика, стали бронировать и место стрелка. Несколько эффективнее стало оборонительное вооружение (хотя пулеметы УльтраШкас распространения не получили: они рассыпались от собственной скорострельности). Верхняя стрелковая установка была оснащена экранированной турелью МВ-3 конструкции Г.М. Можаровского и И.В. Веневидова. Колпак турели был снабжен аэродинамическими компенсаторами, уравнивающими действие воздушного потока и значительно уменьшающими усилия, необходимые для вращения турели. Нижняя установка МВ-2 имела выдвижающийся пулемет с перископическим прицелом, благодаря которому стрелок получал обзор нижней части задней полусферы. Правда, стрелок по-прежнему оставался в «единственном экземпляре» (второго ввели в штат во второй половине 1941 года). Довольно долго в Техническом совете НКАП спорили о том, какого типа предпочтительнее использовать антиобледенительную систему — химическую товарища Фейгельсона или термическую товарища Зуева. В итоге сошлись на той, что скопировали с Ju-88.

Бомбардировщик стал называться **ДБ-3ф (Ил-4)**.

Директора заводов №39 и №18 за два месяца до начала государственных испытаний получили приказ перестроить

производство под технологически новые машины и уже в четвертом квартале 1939 года построить 870 ДБ-3 с моторами М-87 и М-88, а с января 1940 года полностью перейти на выпуск модифицированных машин. Запуск в массовую серию конструктивно недовершенного бомбардировщика с капризными «саморазрушающимися» двигателями привел к тому, что на протяжении шести месяцев авиапромышленность выдавала самолеты, практически непригодные к использованию. Несмотря на все ухищрения производственников, военные категорически не хотели принимать машину «Ф», а 7 мая 1940 года начальник ВВС и вовсе приказал прекратить оформление и оплату самолетов, сделанных заводами №39 и №18, «как неполноценных». На следующий день грянул приказ НКАП, в котором, в частности, говорилось:

«Совершенно нетерпимое положение с выполнением плана и, в первую очередь, на ведущем заводе №39, явилось результатом безответственного отношения к выполнению государственного задания со стороны директора завода тов. Журавлева и главного конструктора тов. Ильюшина. Передавая в серийное производство не оконченную доводками машину, главный конструктор тов. Ильюшин растянул доработку машины на очень длительный срок, и даже в настоящее время нет уверенности в полной ее доработке, так как у руководства завода №39 и главного конструктора тов. Ильюшина до сих пор нет продуманного четкого плана по доводке самолета ДБ-3Ф. Коллегия особенно отметила невыполнение установленного правительством задания по скоростям. Вместе с тем со стороны главного конструктора тов. Ильюшина и директора завода тов. Журавлева не было принято должных мер к ускорению передачи самолета ДБ-3Ф на госиспытания».

Одновременно нарком А.И. Шахурин написал докладную И.В. Сталину, обещая исправить все недостатки и представить на государственные испытания «улучшенный образец» бомбардировщика. Иосиф Виссарионович велел Наркомату обороны временно принимать у заводов самолеты «с пониженными данными». Однако авторитет С.В. Ильюшина как Главного конструктора в глазах партийного и военного генералитета падал. В июле 1940 года

было принято решение о запуске в серию на заводе №18 дальнего бомбардировщика В.Г. Ермолаева, в августе — об остановке производства двигателей М-88. Зимняя война выявила еще целый букет «детских болезней». Летчики Байдуков и Юмашев писали Шахурину:

«За время участия в боевых действиях на Северо-Западном фронте замечены следующие недостатки по самолету ДБ-3 с М-87, который нами эксплуатировался:

По мотору М-87Б — полно (разрушение редуктора за 17 ч, заклинение вала за 29 ч, прогар поршня за 20 ч, заедание сектора газа из-за обмерзания заслонки радиатора, забивается всасывающий патрубок на рулежке, обледенение жалюзи, свечи низкого качества, альфометры врут, маслорадиаторы замерзают, перегрев мотора на земле и переохлаждение на крейсерской скорости).

По самолету ДБ-3: 1. Задняя центровка (продольная неустойчивость); 2. Бензин перетекает из бака в бак, что неприятно в слепом полете; 3. Бензобаки одной группы имеют неодинаковую выработку; 4. Лыжи сильно примерзают, нужно 8 — 10 чел. качать и форсаж при страгивании; 5. Гироскопы от трубок Вентури работают очень вяло даже на 220 — 240 км/ч; 6. Трубки Вентури при обледенении выходят из строя, и при отказе автопилота слепой полет невозможен; 7. Приборы расположены скверно; 8. Освещение кабин не позволяет видеть некоторые приборы; 9. При полностью включенном освещении отсвечивает на лобовое стекло; 10. Рычаги шасси, форсажа и винта поставлены вразнобой; 11. Скверно стопорятся рычаги форсажа и легкого шага; 12. Антиобледенители винтов капризны, отвлекают штурмана, который качает; 13. Нейтральным газом не обеспечены все группы бензобаков; 14. При обледенении лед пробивает стекло кабины штурмана; 15. При обледенении штурманская кабина настолько обмерзает, что шторки заедают, а пулемет не стреляет; 16. Хвостовая огневая точка не обеспечивает защиты; 17. Так как берут 4 члена экипажа, надо дополнительный кислородный прибор и телефон».

Чрезмерная задняя центровка ДБ-3ф делала самолет неустойчивым и трудным в пилотировании, отработанные газы двигателей поступали в кабину пилота, на разворотах

сами собой открывались створки бомболюка, прицел ОПБ-1М мешал штурману стрелять из нижнего пулемета, абсолютное большинство машин выпускалось без автопилота, радиовысотомера и радиокompаса. Герой Советского Союза А.И. Молодчий вспоминал:

«Автопилота на самолете нет, а по своей природе Ил-4 неустойчив, каждую секунду норовит завалиться в крен, уйти с курса, задрать или опустить нос. Нужно непрерывно крутить штурвал... Гул моторов, однообразные движения штурвалом то вправо, то влево, на себя, от себя укачивают, прямо-таки убаюкивают. И летчик как будто и с открытыми глазами сидит, но приборов не видит. Его сознание на миг отключается. Спит человек. Сон этот длится секунду, может, две, но тут же, мгновенно очнувшись, кажется тебе: спал вечность! А поэтому руки начинают бессознательно крутить штурвал, и не всегда в ту сторону, куда нужно... Все это хорошо знали, но выдержать постоянное напряжение в длительных полетах не могли. Это было выше физических сил. Насколько штурмовик был хорош, настолько наш бомбардировщик, мягко говоря, был не очень хорош».

В акте по результатам очередных государственных испытаний, проходивших в сентябре — октябре 1940 года, констатировалось: «Самолет стоит ниже Ю-88, До-215 и «Норт Америкен», и надежность также ниже».

В конце концов назрел принципиальный вопрос о боевой ценности бомбардировщика С.В. Ильюшина и замене его на что-нибудь более приличное. Но оказалось, что выбирать не из чего. В ноябре был возобновлен выпуск доведенных до ума моторов М-88Б, ими стали оснащаться все серийные ДБ-3ф. Дефекты самолета медленно, но устранялись. Он потяжелел почти на тонну, поэтому скорость выросла незначительно и составила около 400 км/ч на высоте 4500 м и 335 км/ч у земли; потолок — 10 000 м, дальность полета — 3300 км, предельная бомбовая нагрузка — 2500 кг (1000 кг — на внутренней подвеске). По совокупности параметров самолет не уступал большинству зарубежных аналогов, созданных во второй половине 30-х годов, обладал высокой энерговооруженностью и великолепной скороподъемностью. Еще одним козырем Ильюшина была высо-

кая технологичность машины, благодаря которой ДБ-3ф/Ил-4 выпускали до конца Второй мировой войны.

Конкуренцию ДБ-3ф перед войной пытался составить «сверхдальний» ДБ-240 (Ер-2) — переделка в бомбовоз двухмоторного пассажирского самолета «Сталь-7» конструкции Р.Л. Бартини с крылом типа «обратная чайка». После того как в январе 1938 года «фашистского шпиона» арестовали, машину хотели просто сжечь, но затем передумали. 29 июля 1939 года постановлением Комитета обороны №227 было утверждено техническое задание на бомбардировщик, развивающий максимальную скорость 500 км/ч, с дальностью полета 5000 км — дабы иметь возможность бомбить Мальту или самое логово «поджигателей войны» — Лондон — смотря по обстоятельствам. В грузовом отсеке должны были помещаться четыре бомбы калибра 250 кг или такое же количество 500-кг фугасок. В то время как в фюзеляже «ила» можно было подвесить лишь десять бомб ФАБ-100 или ФАБ-50.

Работу поручили ОКБ-240 под руководством В.Г. Еромолаева, организованному в системе Гражданского Воздушного Флота. Ему предстояло превратить смешанную конструкцию в металлическую, сохранив общую схему, размеры, другие параметры, и представить первый экземпляр машины не позднее 10 апреля 1940 года. Выдающихся летных данных намечалось достичь путем установки двух двигателей М-106 мощностью 1350 л.с. Однако М-106 к требуемому сроку довести не удалось. Помешали серьезные эксплуатационные дефекты: тряска на переходных режимах работы, детонация топлива, освинцовывание свечей, дымление, выброс масла и так далее, и так далее, и так далее (с М-106, на который вначале возлагали большие надежды, промучились до конца 1942 года, потом махнули рукой). Конструкторам пришлось удовольствоваться менее выгодным мотором М-105 с взлетной мощностью 1100 л.с. и высотностью 4000 м.

Первый полет ДБ-240 состоялся 14 мая 1940 года. Самолет продемонстрировал неплохие летные данные, но до заветных 500 км/ч весьма не дотягивал: «пустой» бомбардировщик при взлетной массе 7076 кг развивал максимальную скорость полета 473 км/ч. Стрелковое вооруже-

ние состояло из носовой и люковой установок с 7,62-мм пулеметами ШКАС и верхней турели с 12,7-мм пулеметом Березина. Бомбардировочное вооружение включало две наружные балки с возможностью подвески бомб калибра от 100 до 1000 кг. Внутри бомбоотсека была смонтирована пара кассетных бомбодержателей, предназначенных для подвески четырех бомб ФАБ-250 или ФАБ-500, а также четыре бомбодержателя для подвески 12 бомб ФАБ-50 или ФАБ-100. Максимальная бомбовая нагрузка — 4000 кг (две ФАБ-1000 снаружи и четыре ФАБ-500 на внутренней подвеске). Экипаж — 4 человека.

На основании бодрых докладов Ермолаева и начальника ГУ ГВФ В.С. Молокова, опираясь на, мягко говоря, слегка подтасованные отчеты, не дожидаясь государственных испытаний (даже окончания заводских испытаний ждать не стали), правительством было принято решение о развёртывании серийного производства ДБ-240 на Воронежском авиазаводе №18. Постановление Комитета обороны от 29 мая 1940 года предписывало выпустить в том же году 70 бомбардировщиков, а в 1941 году построить 800 самолетов.

После рекордно-зачетных полетов на максимальную дальность ДБ-240 в конце сентября 1940 года поступил на испытания в НИИ ВВС, в ходе которых военные поняли, что им подсовывают не совсем то, что было заказано (в чем нет ничего удивительного, если вспомнить, что в проект закладывались более мощные моторы). По скорости полета самолет оказался не лучше ДБ-3ф. Потолок «Ера» составил 7700 м, а ильюшинская машина легко забиралась гораздо выше. Время набора высоты 5000 м превышало 30 минут, у Ил-4 — 17,5 минуты. Лишь дальность полета да емкость бомбового отсека выделяли ермолаевский бомбардировщик в лучшую сторону, однако с полной бомбовой и топливной загрузкой он едва мог оторваться от земли. Причем для взлета 13-тонной машины требовалось наличие бетонной полосы длиной не менее 1200 м. В докладе главного инженера ВВС генерал-лейтенанта Репина отмечался длинный перечень технических недостатков самолета, главными из которых были названы: недостаточная продольная и поперечная устойчивость, слишком тяжелое

управление, ненадежная работа тормозов и бомбосбрасывателей, несоответствие размера колес основных стоек шасси полетной массе самолета, отсутствие протектора на бензобаках, перегрев масла и воды, трещины выхлопных коллекторов. Ввиду отсутствия крупнокалиберных пулеметов БТ в верхней установке пришлось установить еще один ШКАС. Между тем завод №18, преодолевая трудности и «узкие места», осваивал выпуск серии, выкатывая из цехов непригодные к эксплуатации машины.

В ноябре 1940 года В.Г. Ермолаев получил приказ переоборудовать свой бомбардировщик под моторы жидкостного охлаждения АМ-35А, АМ-37 и авиационные дизели М-40Ф. Срочно. Вслед за этим последовало решение правительства о прекращении производства Ер-2 с двигателями М-105. Уже готовые и еще находящиеся «на стапеле» машины предписывалось, после устранения дефектов, усугубленных «исключительно небрежной и поспешной сборкой самолетов», передать в войска с ограничением взлетного веса 12 000 кг. Однако проходили месяцы, а выпихнуть «еры» с территории завода в войска никак не удавалось. Первые экземпляры ВВС приняли только в июне 1941 года, семидесятый — в сентябре. К началу войны ни один из бомбардировщиков «нового типа» так и не поступил на вооружение строевых частей. В конце концов были сформированы два полка ДБА, укомплектованные на начало августа 60 машинами. Об их оценке членами экипажей можно судить по докладу комиссара 420-го полка старшего политрука Докаленко: *«Летный состав высказывает определенное настроение в отношении надежности материальной части. Летчики и штурманы говорят, что хорошо бы их перевести в другой род авиации»*. Летный состав можно понять: по состоянию на 13 августа 1941 года два новеньких самолета разбились, еще шесть сгорели в воздухе вследствие самовозгорания двигателей, два экипажа погибли в полном составе, десять человек получили ожоги. К этому времени интерес к сверхдальному бомбардировщику у советского руководства пропал окончательно. КБ Ермолаева, кочуя в эвакуации с завода на завод, так и не сумело довести свою машину до состояния, пригодного к массовой серии.

С двигателем АМ-37 было выпущено пять самолетов, с АМ-35 — всего один. Начиная с 1944 года переехавший в Иркутск завод №39 малыми партиями выпускал пятиместные «еры» с дизелями АЧ-30Б. За всю войну боевые части дальней авиации получили около двухсот «негодных самолетов» Ер-2.

Доводка и внедрение в серию дальнего тяжелого четырехмоторного бомбардировщика ТБ-7, призванного заменить в авиачастях ТБ-3, после ареста Туполева и Петлякова были поручены И.Н. Незвалю. Всем советским ВВС было ясно, что самолет чертовски хорош, и намечалось в 1940 году иметь на вооружении 250 таких машин. Почти одновременно было принято решение вместо АМ-34ФРН установить на самолет новые моторы А.А. Микулина АМ-35 с взлетной мощностью 1350 л.с. Повышение характеристик мотора было достигнуто за счет применения центробежного нагнетателя с поворотными лопатками и четырех карбюраторов вместо одного.

С 1939 года ТБ-7 начали строить серийно на заводе №124. Буквально сразу после сборки первого «корпуса» выяснилось, что производство «изюминки» проекта — агрегата центрального наддува АЦН-2 — нигде не налажено. Это обстоятельство поставило жирный крест на идее высшего стратегического бомбардировщика.

С АЦН было выпущено всего четыре самолета и двенадцать — без оно́го. Дальность полета 32-тонной машины достигала 4700 км, максимальная бомбовая нагрузка составляла 4000 кг, скорость на высоте 6400 — 443 км/ч. Самолет имел исключительно мощное вооружение: две башни с пушкой ШВАК, две стрелковые точки с пулеметом Березина в хвостовой части мотогондол, турель с двумя пулеметами ШКАС для стрельбы вперед. Также имелись проектированные бензобаки, бронеплиты и бронеспинки, защищающие летчиков и стрелков. Максимальная высота полета ТБ-7 (без АЦН-2) составила 9300 метров, в то время как Вф-109Е поднимался на 10 500 метров и летал гораздо быстрее.

В связи с этим закономерно возник вопрос, а нужен ли стране дорогуший бомбовоз, который не способен само-

стоятельно преодолеть зону ПВО, а дальнего истребителя в наличии так и нет. Было и такое мнение:

«Некоторые видные руководители страны считали ошибкой создание скоростных тяжелых бомбардировщиков, которые смогут наносить удары по военным заводам противника в глубоком тылу. По их мнению, это могло поссорить СССР с международным пролетариатом, который в случае войны обязательно должен встать на защиту первого в мире государства рабочих и крестьян».

В мае 1940 года мудрое советское правительство постановило продолжить производство ТБ-7 с новейшими 12-цилиндровыми авиационными дизелями М-30 и М-40. Оба мотора вели свою родословную от АН-1, сконструированного А.Д. Чаромским, имели одинаковые габариты, по четыре двухступенчатых турбокомпрессора, не имели приводных нагнетателей, обладали схожими техническими характеристиками и вообще были очень похожи. Только М-30 делал в «шарашке» при заводе №82 зэк А.Д. Чаромский, а М-40 — на воле, на Кировском заводе, В.М. Яковлев. Недостатки у этих моторов также были одинаковые: они потребляли масло ведрами, сильно вибрировали, на высоте более 4000 м внезапно «самовыключались» и не желали включаться вновь, из турбокомпрессоров порой высыпались подшипники и другие «лишние детали». Примерно каждый третий дизель выходил из строя, не отслужив и 10 часов. Эти проблемы всплыли в войсках уже в процессе эксплуатации, пришлось менять дизели обратно на карбюраторные АМ-35А.

К этому времени западные конструкторы, первыми начавшие развивать высокооборотные дизели и ставить их на самолеты, уяснили для себя бесперспективность направления: при существующих материалах такие моторы всегда будут либо перетяжеленными, либо иметь недостаточный ресурс. Только в СССР, хоть и малыми сериями, продолжали производить дорогостоящий металлолом.

В итоге заменить ТБ-3 оказалось ничем. Решение о снятии неповоротливого тихохода с вооружения так и не было выполнено. Наоборот, в феврале 1941 года вышло постановление «О реорганизации авиационных сил Красной Армии», в котором предписывалось сформировать

еще пять полков ТБ-3, которые предусматривалось использовать и как бомбардировщики, и как военно-транспортные самолеты.

Самолетов ТБ-7 (Пе-8) произвели всего 79 экземпляров. К началу войны в войска поступило ровно семь бомбардировщиков, их количество на фронте никогда не превышало дюжины машин, использовались они ночью, особой роли сыграть не могли; в 1941 году крайне неудачно принимали участие в символических налетах на Берлин — именно тогда аукнулись дефекты силовой установки, на которые закрыли глаза во время испытаний, в 1944-м для выполнения той же задачи считались непригодными в силу уязвимости перед современными средствами ПВО. Когда Сталину понадобился носитель для ядерной бомбы, он приказал в точности «срисовать» американскую «Суперкрепость».

Таким образом, основным советским дальним бомбардировщиком и морским торпедоносцем на протяжении всей войны был и оставался ДБ-3/Ил-4, до 1945 года растажиrowанный в количестве 6883 штук.

Вопрос о создании в СССР пикирующего бомбардировщика рассматривался еще в 1934 году, однако до дела дошло не сразу. В начале 1936 года Н.Н. Поликарпов по собственной инициативе приступил к разработке скоростного многоцелевого самолета (СВБ, МПИ-1, ВИТ-1) с двумя моторами М-103, способного вести разведку и воздушный бой, осуществлять бомбардировку с пикирования и выполнять функцию «воздушного истребителя танков». Схема — цельнометаллический низкоплан, рассчитанный на двенадцатикратную перегрузку. Вооружение состояло из двух «бортовых» 37-мм пушек К-37 Шпитального в центроплане, одной 20-мм пушки ШВАК в носу фюзеляжа, одного ШКАСа на задней турели, двух 500-кг бомб на наружной подвеске и до 600 кг — на внутренней. Бронирование отсутствовало. В докладной записке отмечалось:

«Чтобы судить о боевой мощи самолета, достаточно сказать, что, например, мощность огня автоматического оружия, расположенного в носовой части этого самолета, более чем в десять раз превышает мощность огня самого

сильного истребителя, находящегося на вооружении наших ВВС... До настоящего времени ни у нас в СССР, ни в иностранных армиях не было средства борьбы, предназначенного для активного действия против больших танковых соединений. Эту задачу и решает предложенный нами воздушный истребитель танков (ВИТ)».

На испытаниях двухместного ВИТ-1, состоявшихся в октябре 1937 года, были достигнуты скорость 494 км/ч и дальность полета 1000 км. По итогам решено было поставить на самолет более мощные двигатели и внести некоторые изменения в конструкцию.

ВИТ-2, испытанный осенью 1938 года, отличался от «папы» разнесенным хвостовым оперением, некоторым изменением обводов, моторами М-105, новыми винтами и наличием третьего члена экипажа. Максимальная скорость достигла 513 км/ч на высоте 4500 м и 446 км/ч у земли. С пикирования бомбы можно было сбрасывать только с внешней подвески. «Летные качества были выдающимися», по технике пилотирования самолет был доступен летчику средней квалификации, и, в общем, ничего подобного в СССР тогда не имелось. Общее впечатление портила лишь низкая надежность «сырого» двигателя М-105, его доводка в бюро В.Я. Климова затянулась на полтора года. В августе 1939-го решено было пустить ВИТ-2 в серию на заводе №22 в Филях в варианте пикирующего бомбардировщика, которому присваивалось название СПБ. Первый экземпляр был к началу 1940 года. Он показал скорость 520 км/ч. Вооружение оказалось не столь устрашающим («противотанковость» отошла на второй план): кормовой пулемет УБ и пулемет ШКАС в кабине штурмана, 800 кг бомб в фюзеляже и 700 кг снаружи.

14 апреля 1940 года эскизный проект одномоторного одноместного пикирующего бомбардировщика (ОПБ) со звездообразным мотором М-90 представило заказчику ОКБ С.А. Кочеригина, 20 мая был предъявлен макет, который был утвержден авторитетной комиссией. Пикировщик представлял собой одноместный низкоплан смешанной конструкции с крылом типа обратной чайки. Бомба массой 500 кг была скрыта в фюзеляже и сбрасывалась с

помощью параллелограммного механизма, выводящего ее за пределы диска винта. Под крылом имелись два держателя, обеспечивавшие подвеску двух бомб типа ФАБ-250. Стрелковое вооружение состояло из четырех синхронных пулеметов: двух БС и двух ШКАС. При полетном весе самолета 3800 кг предполагалось получить скорость 600 км/ч на высоте 7000 м, предельную дальность — 1100 км. ОПБ Кочеригина разительно напоминает улучшенный вариант успевшей прославиться немецкой «штуки». Да и параллелограммный механизм скопировали с нее же. В заключении по проекту начальник ГУАС КА комдив П.А. Алексеев отмечал: «Опыт последних боевых операций с полной очевидностью подтверждает необходимость иметь в составе ВВС пикирующий бомбардировщик данного класса, так как в этом самолете сочетается большая скорость с возможностью прицельного бомбометания по укрепленным точкам бомбами большой разрушительной силы весом 500 кг, допуская в перегрузочном варианте бомбовое вооружение в 700 кг. По своей схеме и конструкции самолет ОПБ является близким к семье истребительных самолетов, а потому может быть использован после окончания основной боевой задачи по бомбометанию в качестве самолета воздушного боя».

Несмотря на большой интерес со стороны ВВС, работы по ОПБ разворачивались медленно, в основном из-за отсутствия мотора М-90 и загруженности завода №156, где работала команда С.А. Кочеригина, приоритетными заказами НКВД. Конструктор переработал свой проект под двигатель АМ-37, но его сняли с производства. Вся эта бодяга тянулась до середины 1942 года, после чего Кочеригина задвинули на должность главного редактора БНТ НКАП.

Советский аналог «штуки» так и не появился. Впрочем, было из чего выбирать...

Работы по совершенствованию бомбардировщика СБ, после разгрома туполевского КБ, поручили А.А. Архангельскому. Он должен был провести глубокую модернизацию самолета с целью научить его пикировать и летать со скоростью 500 км/ч, а лучше — 600 км/ч.

В октябре 1940 года начались заводские испытания опытного бомбардировщика СБ-РК (Ар-2) с двигателями М-105Р (взлетная мощность 1100 л.с.) и «облагороженной» аэродинамикой. На нем были установлены ограничитель перегрузки, автомат вывода из пикирования, специальные бомбодержатели ПБ-3, обеспечивавшие безопасный выход авиабомбы из бомболюка и решетчатые аэродинамические тормоза «по типу Ju-88». Самолет при нормальном полетном весе 6650 кг на высоте 4700 м развивал скорость 480 км/ч, крейсерская скорость составила 320 км/ч, дальность полета — 1500 км, потолок — 10 000 м. Длина пробега с взлетным весом 7100 кг равнялась 340 м. Время набора высоты 5000 м составило 7,1 минуты.

Максимальная бомбовая нагрузка возросла до 1500 кг, нормальная — 1000 кг. Причем все полторы тонны «полезного груза» можно было сбросить как с горизонтального полета, так и с пикирования, как с внутренних, так и с крыльевых бомбодержателей. Была увеличена возможность подвески бомб крупного калибра, например можно было взять на борт три ФАБ-500, или четыре ФАБ-250, или двенадцать ФАБ-100, а можно — четыре контейнера на 1200 кг боевых отравляющих веществ. Самолет устойчиво пикировал на скорости 550 км/ч под углами до 75 градусов. Оборонительное стрелковое вооружение по-прежнему состояло из четырех пулеметов ШКАС в стандартной конфигурации.

В выводах отчета по результатам государственных испытаний, завершившихся в январе 1941 года, отмечалось: *«Самолет Ар-2, изготовленный на базе самолета СБ, по своим летно-техническим данным значительно лучше серийного самолета СБ, но по скорости отстает от современных иностранных и отечественных двухмоторных средних бомбардировщиков... Летные свойства самолета Ар-2 аналогичны самолету СБ, а управление самолетом даже более легкое. По управляемости и обзору для летчика самолет удобен для пилотирования в строю».*

Кроме того, «арочки» одними из первых стали оборудовать фибровыми протектированными бензобаками вместо сварных металлических, что значительно повысило «огнеупорность» машин. Надо сказать, над проблемой предот-

вращения возгорания топливных баков при попадании в них пуль в Советском Союзе работали с 1936 года, имелось даже особое КБ, но что оно ни придумывало, «цель не достигалась». Конструкция фибрового бака, внедренная в массовое производство перед самой войной, — это еще один «подарок Гитлера».

В феврале 1941 года, после доработки и устранения замечаний по работе винтомоторной группы, на Ар-2 удалось получить максимальную скорость у земли 443 км/ч и 512 км/ч на высоте 5000 м. До конца года предполагалось выпустить 1000 самолетов.

Группа «сидельцев» под руководством бывшего директора завода опытных конструкций ЦАГИ, а ныне рядового зэка В.М. Петлякова к апрелю 1940 года смастерила, как было велено, высотный истребитель-перехватчик «100» с двумя моторами М-105 и двухместной герметичной кабиной. 1 мая самолет принял участие в параде на Красной площади и, говорят, понравился любимому Политбюро. Вечером в тюремной спальне, стараясь не шуметь и не будить охрану, заскучавшие по дому инженеры качали Петлякова. Рано радовались «враги народа». Военные товарищи, оценивая возможности вероятных противников, обратили внимание, что никаких высотных бомбардировщиков у них нет в помине, соответственно, и нечего «высотно перехватывать». Петлякову предложили за полтора месяца переделать ставший ненужным истребитель в скоростной пикирующий бомбардировщик. Снова начался аврал: с машины, оставив без изменений планер, сняли гермокабину, высотное оборудование и турбонагнетатели, сместили вперед место пилота, ввели третьего члена экипажа. Рабочие чертежи тут же передавались на завод №22 для серийного производства, начатого 23 июня 1940 года. Опытный экземпляр не строился. Официальные государственные испытания машина, получившая наименование Пе-2, прошла полгода спустя.

При взлетной массе самолета 7536 кг была достигнута максимальная скорость 540 км/ч на высоте 5100 м, дальность полета составила 1200 км, потолок — 8700 м. Пилота защищала бронеспинка толщиной 9 мм. Вооружение со-

стояло из четырех пулеметов ШКАС. Внутри фюзеляжа находился бомбоотсек на четыре ФАБ-100, на внешней подвеске — четыре ФАБ-250. Нормальная бомбовая нагрузка составляла 600 кг, с перегрузкой — 1000 кг. С пикирования можно было сбрасывать только бомбы внешней подвески, так как устройств для вывода бомб из фюзеляжа не имелось. Причем само «пикирование» необходимо было планировать перед вылетом: в этом случае вся боевая нагрузка подвешивалась на наружных бомбодержателях. Самой крупной бомбой, которую мог взять Пе-2, была ФАБ-500.

В награду петляковцам разрешили ночевать дома, оставив, правда, трудиться в системе НКВД.

Команда «вредителей» во главе с А.Н. Туполевым почти год работала над проектом пикирующего гиганта ПБ с четырьмя двигателями М-105. Академик А.И. Некрасов прикинул траекторию круто пикирующего самолета и поведение отделяющейся от него бомбы: «Оказалось, что благодаря наличию подъемной силы, самолет как бы снимается с бомбы. В движении относительно самолета центр тяжести бомбы отходит под углом 60 — 65 градусов к строительной оси самолета».

И все! Никакой выводящий бомбу принудительный механизм не нужен: «Это означало, что если на передней стенке бомбового отсека дать скос в 65 градусов, а на бомбовых замках обеспечить выход ушков бомб вперед под углом 65 градусов, то бомбу можно сбрасывать из отсека на пикировании так же, как и в горизонтальном полете».

Арестант-инженер Г.С. Френкель сконструировал перископический прицел ПФБ (ПБП-1), обеспечивавший высокую точность бомбометания с пикирования.

Проект ПБ был готов в сентябре 1939 года. Однако в начале весны 1940 года усилия туполевцев были переориентированы на создание скоростного двухмоторного пикирующего бомбардировщика с двигателями М-120, оснащенными турбокомпрессорами ТК-2. Разрабатываемый В.Я. Климовым перспективный 18-цилиндровый мотор М-120 конструктивно состоял из трех блоков М-105, расположенных звездой под углом 120 градусов. Увеличение

количества цилиндров теоретически позволяло нарастить мощность до 1800 л.с на взлете и 1500 «лошадей» на высоте 6000 м. Тогда расчетная скорость ФБ получалась 700 — 740 км/ч на высоте 12 000 м (без турбокомпрессоров — 650 — 670 км/ч), максимальная бомбовая нагрузка — 2000 кг при дальности 1000 км и бомбовая нагрузка 1000 кг при максимальной дальности 2500 км. Экипаж должен был состоять из трех человек, вооружение — из двух «бортовых» пушек ШВАК в центроплане и четырех пулеметов ШКАС. Для улучшения обзора кабина пилота помещалась в носовой части, а внизу имелось длинное окно, позволявшее видеть вперед и вниз под углами до 75 градусов к горизонту. Были предусмотрены протектированные баки, система нейтрального газа, бронирование сидений.

Официально проектирование самолета началось 1 марта 1940 года. А в начале лета всем туполевцам заочно, без «нецелесообразного» вызова в судебное присутствие, вlepили по 10 лет исправительно-трудовых лагерей и 5 лет поражения в правах. Чтобы, значит, не расслаблялись. Персонально АНТу, как главарю, отвесили пятнадцать лет «исправления» плюс пять «по рогам».

Первый полет самолета «103» состоялся 29 января 1941 года. С самого начала было ясно, что бомбардировщик «удачен и значительно превосходит Пе-2 по скорости, бомбовой нагрузке, оборонительному вооружению и простоте пилотирования». В июне — июле машина прошла государственные испытания и продемонстрировала выдающиеся характеристики: при нормальном взлетном весе 10 990 кг была достигнута скорость 640 км/ч с сохранением остальных заказанных параметров дальности, высотности, бомбовой нагрузки. Вместо климовских двигателей М-120 пришлось установить микулинские АМ-37 в 1400 л.с., так как доводка трехблочного мотора продвигалась медленно и с большими трудностями. За несколько лет так и не удалось выйти на заданные уровни мощности и надежности двигателя. В 1942 году работу по М-120 прекратили. Не дождались и турбокомпрессоров.

В акте комиссии отмечалось: «Самолет «103», имеющий скорость современного истребительного самолета и прошедший первый этап государственных испытаний, ре-

комендовать к постройке в качестве многоцелевого самолета, могущего выполнять задачи бомбардировщика и истребителя, для чего усилить его пушечное вооружение и броневую защиту».

Вариант «103У», поднявшийся в воздух 18 мая 1941 года, согласно пожеланиям заказчика, был сделан четырехместным — чуть сзади и справа от летчика появилось место штурмана, оборудован подвеской на 10 реактивных снарядов РС-132 и еще одной огневой точкой сзади. Скорость стала 610 км/ч на высоте 7800 м, дальность — 1900 км. Именно этот самолет был признан соответствующим всем требованиям и рекомендован для серийной постройки, которую намечалось развернуть на заводе №18 с тем, чтобы в 1942 году выдать 1000 машин.

Короче говоря, к 1941 году Наркомату и ВВС было из чего выбирать.

Готовился к серийному выпуску поликарповский СПБ, летавший со скоростью 520 км/ч и поднимавший 1500 кг бомб на внутренней и внешней подвеске.

В наличии имелся «полупикирующий» бомбардировщик Пе-2, обладавший, в силу своего истребительного происхождения, высокой скоростью — 540 км/ч, большим запасом прочности и великолепной маневренностью. По этой же причине самолет мог нести довольно скромную для своих размеров нагрузку — всего 600 кг (1000 кг в перегрузе) и имел неважные взлетно-посадочные качества. Самой крупной бомбой, которую мог взять Пе-2, была ФАБ-500.

Имелась также модификация СБ — полноценный пикировщик Ар-2, с уже налаженным производством, хорошо освоенный летчиками, с максимальной скоростью 512 км/ч и несущий 1500 кг бомб.

Был исполнен в металле перспективный Ту-2 — лучший в мире фронтовой бомбардировщик со скоростью 610 км/ч, мощным пулеметно-пушечным вооружением, способный взять на борт 2000 кг бомбового груза (в перегрузе он мог нести три ФАБ-1000), полностью приспособленный для бомбометания как с пикирования (замедленного либо скоростного), так и с горизонтального полета.

Сравнительная оценка боевой эффективности этих машин показывает, что при решении задачи по уничтожению малоразмерных целей самолет Ар-2 превосходил Пе-2 в 1,4 раза и немецкий Ju-88А-4 образца 1940 года в 1,3 раза. При работе по площадям Ар-2 был лучше «петлякова», но в 1,3 раза уступал «юнкерсу», хотя и летавшему медленнее, зато поднимавшему до 3000 кг полезного груза и имевшему в качестве оборонительного вооружения от пяти до семи пулеметов MG18 и MG131. СПБ немного уступал Пе-2 по максимальной скорости, но превосходил в скороподъемности и брал больше бомб. Великолепный Ту-2 был вне конкуренции, но его-то Красная Армия и не получила.

К тому времени главный конструктор завода №1 Н.Н. Поликарпов выпал из фавора, его КБ — второе по величине в стране — было лишено финансирования, а затем разгромлено, производственная база отсутствовала, на пятки наступали молодые, зубастые конкуренты, непрерывно отказывали моторы М-105, а опытные машины, благополучно совершившие десятки полетов, вдруг начали терпеть катастрофы одна за другой:

«Не смог выйти из штопора и погиб 27 апреля 1940 года на первом выпущенном самолете летчик-испытатель П.Г. Головин. На втором самолете возник флаттер крыла при пикировании, крыло и весь самолет рассыпались в воздухе. Погиб летчик М.А. Липкин, излишне энергично наращивавший скорость пикирования в каждом последующем полете. На третьем самолете отлетел триммер руля направления, но летчику Б.Н. Кудрину удалось посадить самолет и уцелеть. На четвертом самолете летчик отказался летать».

29 июля 1940 года нарком А.И. Шахурин приказал прекратить дальнейшие испытания СПБ, все расходы на его создание списать в убытки.

Запустить в серию детище А.Н. Туполева в Воронеже помешала война и эвакуация предприятия на восток. Затем был снят с производства двигатель АМ-37 — в пользу массового выпуска АМ-39 для штурмовиков Ил-2. Бомбардировщик переделали под моторы АШ-82, возвели под него в Омске завод №166, на котором к весне 1942 года наладили серию и построили 80 машин. После чего в октябре месяце,

по приказу Ставки, работы по бомбардировщику свернули и начали производить истребители Яковлева. В итоге Ту-2 начал поступать на фронт только в начале 1944 года. По штуке в день. «Построенный в недостаточных количествах, — пишет вражеский генерал Вальтер Швабедиссен, — бомбардировщик Ту-2 не мог оказать существенного влияния на ход воздушной войны».

Окончательный выбор был сделан 11 февраля 1941 года, когда постановлением Комитета обороны выпуск Ар-2 был прекращен в пользу массового производства Пе-2, разворачивающегося на заводах №-22 и №-125. «Арочек» успели сделать 198 штук.

Основным фронтовым бомбардировщиком Рабоче-Крестьянского Красного Воздушного Флота стал Пе-2. Весной 1941 года «пешки» начали поступать в строевые части. К началу войны ВВС получили 458 самолетов.

В 1939 — 1940 годах основными истребителями советских ВВС продолжали оставаться машины Поликарпова. Их производство в связи с планами «удвоения», с одной стороны», и отсутствием новых моделей, с другой, в 1940 году даже увеличилось: было выпущено 2210 истребителей И-16 и 2362 «чайки».

В конкурсе на лучший истребитель по зову Вождя Народов приняли участие коллективы П.Д. Грушина, С.Г. Козлова, С.А. Лавочкина, М.М. Пашинина, Н.Н. Поликарпова, А.В. Сильванского, П.О. Сухого, В.К. Таирова, И.Ф. Флорова, В.В. Шевченко, А.С. Яковлева, В.П. Яценко. В спецтюрьме над «истребительной проблематикой» работали В.М. Петляков и Д.Л. Томашевич.

Инженеры-серийщики горьковского завода №21 И.Ф. Флоров и А.А. Боровков к работе над созданием оригинального истребителя бипланной схемы с неубирающимися шасси приступили еще в 1935 году. Задуманный самолет должен был обладать одновременно свойствами скоростных монопланов и маневренных бипланов. Для разрешения этих противоречивых требований остановились на схеме биплана с одинаковыми свободнонесущими крыльями традиционных стоек и расчалок. В качестве силовой установки использовали двигатель М-85. В итоге по-

лучился очень компактный — длина 6,34 м, размах крыла 6,98 м — аэродинамически чистый самолетик с сильно смещенной назад кабиной пилота. Вооружение предусматривалось из четырех пулеметов ШКАС. Прототип был допущен к государственным испытаниям в июне 1937 года, но разбился в первом же полете. Неожиданный успех поликарповского И-15 в Испании подогрел угасавший интерес военных к бипланам. По результатам расследования катастрофы арестовали директора и главного инженера завода, а конструкторам предложили продолжить работу на базе дирижаблестроительного завода №207. Новый истребитель И-207 с двигателем М-62 вышел на испытания в июне 1939 года, но не показал никаких преимуществ в сравнении с серийным И-153. Вариант с убирающимися шасси и мотором М-63 — взлетный вес 1879 кг — на высоте 5000 м развивал скорость 486 км/ч, выполнял вираж за 17 секунд, однако в начале 1940 года эти показатели уже никого не впечатлили.

В.П. Яценко, один из старейших авиаконструкторов страны, ранее работавший в ОКБ Поликарпова, в апреле 1939 года вывел на испытания истребитель И-28 — деревянный низкоплан с небольшой обратной чайкой в соединении крыла с фюзеляжем — «это было началом курса на применение дерева в условиях дефицитности дуралюмина». Самолет строился под 18-цилиндровый двигатель М-90 мощностью 1700 л.с., что давало расчетную скорость 600 км/ч. Однако, ввиду отсутствия такового, установили М-87 в 950 «лошадей». С ним машина смогла развить 545 км/ч. Весьма мощным предполагалось вооружение: два 12,7-мм пулемета ШВАК и два пулемета ШКАС либо пушка ШВАК и два пулемета БС. На госиспытаниях И-28 получил высокие оценки: «Из лучших истребителей, летает хорошо, в пилотировании очень приятен, плотно сидит в воздухе... в настоящее время является первым в СССР скоростным истребителем». Испытания продолжались, а самолет уже намеревались запустить в серийное производство: Саратовский завод №292 получил указание прекратить постройку разведчика Р-10 и изготовить 30 экземпляров И-28 с двигателем М-88. Выпустить успели лишь пять, в июне 1940 года все работы по самолету прекратили — Яценко (не самолет) не выдержал конкуренции.

Н.Н. Поликарпов с 1938 года работал над истребителем-монопланом **И-180** с максимальной скоростью 600 км/ч, который должен был заменить в войсках И-16. Причем производить его предполагалось с поистине сталинским размахом. Как сообщает В.Б. Шавров, И-180 «проектировался и строился как массовый истребитель для тех полурота тысяч летчиков, которые должны были быть выпущены в ближайшие годы согласно выдвинутому лозунгу».

Самолет и по схеме повторял прототип, что облегчало его освоение строевыми летчиками, но имел несколько большие размеры, мощность и значительно лучшие летно-технические качества. Технология также мало отличалась от И-16, что обещало безболезненное внедрение в производство. Однако машине (и конструктору) фатально не везло. В первом же испытательном полете 15 декабря 1938 года загадочно погиб шеф-пилот фирмы, вхожий в самые высокие кремлевские кабинеты, легендарный летчик Валерий Чкалов. Через четыре месяца на втором экземпляре истребителя разбился известный испытатель Томас Сузи. Никаких неисправностей не нашли, было высказано предположение, что пилот умер в воздухе от внезапной остановки сердца. Третий вариант с двигателем М-88Р мощностью 1000 л.с. был угроблен по вине летчика. Тем не менее И-180, по всем статьям превосходивший немецкий Вф-109Е, в июле 1939 года решили запустить в серию на Горьковском заводе №21. Самолет, весивший 2675 кг, с мотором М-88Р развивал максимальную скорость 585 км/ч, имел дальность полета 900 км, потолок свыше 110 000 м. Вооружение состояло из двух пулеметов ШКАС и двух крупнокалиберных пулеметов БС, собранных в одну батарею и стрелявших синхронно между верхними цилиндрами двигателя.

К лету 1939 года Н.Н. Поликарпов составил проект высотного истребителя И-200 («К») под перспективный двигатель жидкостного охлаждения АМ-37 с расчетной скоростью около 700 км/ч на высоте 7000 м. Но поскольку и микулинский мотор, и турбокомпрессоры продолжали маячить в перспективе, осенью Николай Николаевич начал вычерчивать принципиально новый трехпушечный истребитель **И-185** с двухрядной звездой гораздо большей

мощности, при резком возрастании удельной нагрузки на крыло: «Конструкция была новой, очень технологичной и приспособленной для массового производства, без уступок традициям заводов».

Совершенным анекдотом выглядит история истребителя И-220 (ИС). В феврале 1938 года М.М. Каганович на базе Новосибирского завода №153 создал ОКБ для своего зятя А.В. Сильванского. Костяк коллектива составили сотрудники авиаконструктора Д.П. Григоровича. Для всемерного ускорения творческого процесса проект самолета приказом наркома у Н.Н. Поликарпова «реквизировали» вариант глубокой модификации «ишачка» — ЦКБ-25 с двухрядной звездой «Мистраль-Мажор», с годами превратившейся в М-88.

Однако попавшее «в струю» 22-летнее скороспелое дарование, обладая в полной мере необходимой амбициозностью и даже имевшее наглость вызвать «короля истребителей» на соцсоревнование, во всем, что касается непосредственно авиации, проявил абсолютное невежество — «с трудом отличал консоль крыла от кока винта». Представленный в сентябре 1939 года на испытания «самолет собственной конструкции» на взлете задевал винтом землю. По приказанию Сильванского лопасти винта обрезали ножовками, но и после «обрезания» выкрашенный в пролетарский красный цвет аппарат старательно пытел, дымил, но взлетать отказывался. Тем не менее, раздобыв новый винт, его привезли в Москву пропихивать в серийное производство.

Совместная комиссия ЦАГИ и НИИ ВВС сочинила акт, в котором утверждалось, что самолет вполне презентабелен и, после устранения отдельных недостатков, будет готов «к выпуску к первым полетам». В феврале 1940 года летчик-испытатель Е.Г. Уляхин с большим трудом сумел оторвать И-220 от земли и подняться на 200 метров, после чего кое-как вернулся «на родную землю» и объявил, что «на этом дерьме летать нельзя». К этому времени сановный тесть вылетел из министерского кресла, а к лету окончательно прикрыли и лавочку Сильванского.

Ученик Н.Н. Поликарпова, бывший его заместитель М.М. Пашинин в 1937 году стал главным конструктором завода №21, массово выпускавшего «ишаки». Пашинин пошел по пути Поликарпова, проведя глубокую модернизацию И-16, только вместо «звезды» он решил установить на свой вариант истребителя рядный двигатель М-107 мощностью 1650 л. с. С ним максимальная скорость на высоте 7000 м теоретически могла превысить 680 км/ч. Двигатель — обычное дело — вовремя не поступил, но и с мотором М-105 при взлетном весе 2670 кг опытный И-21 в июле 1940 года продемонстрировал скорость 573 км/ч. Вооружение состояло из 23-мм мотор-пушки и двух синхронных пулеметов ШКАС. По скорости, скороподъемности и вооружению самолет превосходил пресловутый «мессер». К тому же 60% деталей и узлов истребителя Пашинина были схожи с узлами И-16, что обеспечивало беспроблемное внедрение машины в серию на том же заводе. Представители ВВС отмечали недостаточную устойчивость в полете и слишком высокую посадочную скорость. Вполне понятные для опытной модели недостатки были устранимы и были устранены к началу 1941 года. Но по срокам Пашинин опоздал к раздаче призов: приказом НКАП от 10 февраля 1941 года завод №21 определили головным по производству истребителя ЛаГГ.

Решить задачу, поставленную Комитетом обороны, пытался и главный конструктор завода №135 П.О. Сухой. Следует отметить, что Управление ВВС требовало, чтобы все новые истребители были исключительно высотными и оснащались турбокомпрессорами. Большинство конструкторов требование проигнорировали по причине полной непригодности ТК-2 к практическому использованию. Но не Сухой. В июне 1940 года он представил высотный истребитель И-135 (Су-1) с мотором М-105П. Испытания продолжались до весны 1941 года, в конце концов с самолета сняли турбокомпрессоры. В результате получилась машина, по ТТХ слегка превосходившая уж год как принятый на вооружение Як-1 и не получившая продолжения.

Летописец туполевской шарашки Кербер писал: «Кредо Павла Осиповича таково: «Когда я делаю машину, я вы-

полняю все требования заказчика. Дальше дело не мое, если такая машина нужна, пусть министерство и заводы организуют ее производство. Я конструктор, а не диспетчер, не организатор, не толкач». Результат всегда был один — хорошие самолеты строились в уникальных экземплярах, а в серию не шли». Одним из примеров «инфантильности» конструктора Сухого стал И-135.

Многим самолетам путь в небо перекрыло отсутствие мощных и надежных двигателей. Конструкторы раз за разом перекраивали чертежи под новые перспективные моторы, которые вот-вот должны были поступить на вооружение: М-64, М-70, М-71, М-81, М-89, М-90, М-106, М-107, М-110, М-120..., а включаешь — не работает.

Командование ВВС РККА 14 мая 1940 года сообщало в ЦК ВКП(б):

«Основным тормозом в развитии наших самолетов является мотор. Здесь наша отсталость от передовых капиталистических стран очень велика. Моторы М-63, М-88, М-105, которые поступают в серийное производство с большим количеством дефектов, ненадежны в полетах, часто отказывают, срок работы этих моторов очень небольшой... До сего времени мы не имеем хорошего винта... Мы просим ЦК ВКП(б) срочно принять меры по улучшению наших моторов и винтов, иначе скорости наших самолетов в ближайшее время могут еще больше отставать от заграничных».

Советская научная мысль, основанная на труде «крепостных ученых», по-прежнему оставалась в положении «догоняющей». Иначе быть не могло в стране, в которой главными специалистами «по улучшению моторов и винтов», да и вообще по решению любых проблем, считались партийные бонзы.

Более-менее приличных новых «движков» с водяным охлаждением в СССР было два — климовский М-105 (вес 600 кг, взлетная мощность 1100 л.с.) и микулинский АМ-35А (вес 830 кг, взлетная мощность 1350 л.с.), с воздушным охлаждением — 14-цилиндровая двухрядная звезда КБ Швецова М-82 (вес 850 кг, взлетная мощность 1700 л.с.). Причем все они страдали множеством «детских болезней» и требовали кропотливой доводки. Советские моторостроители были ограничены не только отсутствием

свежих идей, но и низким качеством отечественных бензинов. Отечественная нефтехимическая промышленность была не в состоянии получать высокооктановые бензины в необходимых количествах, и там, где «забугорные» конструкторы обходились повышением степени сжатия, нашим «кулибиным» приходилось применять большие объемы цилиндров, что вело к увеличению веса мотора и снижению его удельных характеристик мощности.

Так, в начале 1941 года на вооружение истребительных групп Люфтваффе начала поступать модификация «мессершмитта» Bf-109F-2, оснащенная новым двигателем DB 601N (вес 700 кг, взлетная мощность 1215 л.с.). В результате повышения степени сжатия с 6,9 до 8,2 и применения бензина марки C3 с октановым числом 96 вместо 87-октанового B4 этот мотор на 1-минутном боевом режиме развивал мощность 1270 л.с., что давало самолету заметную прибавку в скорости (до 605 км/ч на высоте 5000 м) и скороподъемности. Такими же двигателями оснащались и последние серии Bf-109E, ставшие в результате на 30 км/ч «резвее».

Опытный завод №115 КБ А.С. Яковлева приступил к реализации заказа на скоростной истребитель в мае 1939 года. Согласно тактико-техническим требованиям ВВС, предстояло построить два прототипа с двигателем М-106 с максимальной скоростью 620 — 650 км/ч, дальностью полета 600 км, высотностью не менее 11 000 м, вооружение — один БС и два ШКАС. Второй экземпляр отличался наличием турбокомпрессоров и отсутствием крупнокалиберного пулемета. Проект создавался ведущим конструктором К.В. Синельщиковым и главным конструктором завода К.А. Вигантом.

Первый экземпляр И-26 выкатили на заводские испытания в январе 1940 года. Мотор пришлось поставить М-105П мощностью 1100 л.с., но зато в развале блока цилиндров поместилась 20-мм пушка. Самолет имел отличные аэродинамические формы, рациональную компоновку, был достаточно прост в пилотировании для массового летчика, неприхотлив в обслуживании, однако оказался перетяжелен и с недостаточной общей прочностью. В ходе прохождения заводских испытаний на нем 27 апреля 1940

года разбился шеф-пилот фирмы Ю.И. Пионтковский. Второй прототип развил скорость 590 км/ч и в конце мая был представлен на государственные испытания, которые успешно не прошел, точнее, не был даже принят на испытания ввиду недоведенности вооружения, винтомоторной группы (двигатель, кстати, запущенный в серию, перегревался и плевался маслом, регулярно выходила из строя система зажигания и свечи) и отсутствия положенного истребителю оборудования. Третий прототип И-26, значительно улучшенный (в конструкцию внесли 300 изменений, в том числе скопировав крыло и ручку управления с He-100, кабину пилота, стопор хвостового колеса, прочую дребедень, вроде замков капотов и лючков, открывавшихся без помощи инструмента, и системы пояснительных надписей — с Мf-109Е), был представлен в октябре и получил удовлетворительную оценку.

Машина все равно была «сырой», имела множество дефектов, но это — детали, поскольку истребитель А.С. Яковлева приняли на вооружение еще до начала государственных испытаний. «Всем было ясно, — поясняет Шавров, — что самолет хорош, а времени на сомнения не было». Войсковая серия была заказана в феврале, первый серийный самолет был собран еще до гибели Пионтковского, а в мае 1940 года производство И-26-II (Як-1) начали разворачивать сразу на трех заводах — №126, 301 и 292, в перспективе к ним должны были присоединиться строившиеся заводы №130 и №83. Конструкция была перспективной, по технике пилотирования истребитель оказался значительно проще И-16, летный состав без труда переучивался на новый тип самолета.

Як-1 стал родоначальником целого семейства «яков» различного типа и модификаций. Самолет имел взлетный вес 2950 кг, максимальную скорость 570 км/ч на высоте 5000 м, дальность 650 км, практический потолок 10 000 м. Вооружение состояло из пушки ШВАК и двух синхронных пулеметов ШКАС. Радиооборудование отсутствовало. В реальности массовое производство «яков» к 1941 году смог наладить только Саратовский завод №292, который выпускал этот тип самолета до середины лета 1944 года. До 22 июня 1941 года было построено 425 истребителей Як-1.

История всемирно знаменитой «Лавки» начиналась не-серьезно и с «несерьезного» самолета. Почувяв ветер перемен, один авиационный чиновник, начальник самолетного отдела Наркомата оборонной промышленности В.П. Горбунов, предложил другому чиновнику — С.А. Лавочкину — выйти в Политбюро с предложением о постройке пушечного скоростного истребителя с мотором водяного охлаждения. Истины ради, оба чиновника были квалифицированными конструкторами, имевшими неплохую практическую школу. Эскиз Лавочкин «нарисовал» за неделю. По пути в кабинет наркома М.М. Кагановича, друзья подцепили прямо в приемной М.И. Гудкова. Изюминка проекта состояла в том, что в соответствии с решением партии строить самолеты технологически попроще и подешевле, истребитель предполагался быть цельнодеревянным, вместо дюраля в силовых элементах планировалось использовать ноу-хау инженера Л.И. Рыжкова — дельта-древесину ДСП-10 — фанеру, полученную путем горячего прессования березового шпона, пропитанного смоляным клеем ВИАМ-Б-3. Кагановичу идея понравилась, для работы конструкторам выделили Кунцевский завод авиационных винтов и лыж, а в мае 1939 года — завод №301 в Химках. Это была мебельная фабрика, предназначенная для обустройства здания Дворца Советов.

Самолет И-301, согласно постановлению, проектировался в двух вариантах: высотный истребитель с мотором М-105 и турбокомпрессором ТК-2 (заданная скорость 675 км/ч на высоте 9000 м, потолок 9000 м) и фронтовой истребитель с двигателем М-106 (скорость 600 — 625 км/ч на 7000 м и потолок 11 000 м). Дальность — 600 км. Как и всем остальным конкурентам, Лавочкину с товарищами пришлось довольствоваться М-105П.

Первый полет покрытый темно-вишневым лаком, отполированный до зеркального блеска И-301 совершил 30 марта 1940 года, а в июне его представили на государственные испытания. Особенности новой технологии привели к тому, что самолет получился тяжелый: пустой он весил 2970 кг — больше, чем «полный» Як-1. Вдобавок военные потребовали увеличить дальность полета до 1000 км, и пришлось разместить в крыльях два дополнительных топливных бака. Тем не менее опытный экземпляр (полировали не напрас-

но) на высоте 5000 м удалось разогнать до 605 км/ч. Мощное было вооружение, состоявшее из 23-мм пушки МП-6 конструкции Л.Г. Таубина и двух синхронных 12,7-мм пулеметов БС. Ввиду многочисленных недоработок, государственных испытаний «рояль» не выдержал и «вполне логично» 29 июня был рекомендован к запуску в серию. 10 октября правительство приняло решение о запуске истребителя ЛаГГ-3 в массовое производство на пяти заводах, планом на 1941 год предписывалось изготовить 2960 машин. Серийные, неполированные, аппараты развивали скорость 575 км/ч и вместо мотор-пушки несли пулемет Березина, поскольку Таубин был разоблачен как «вредитель», арестован и расстрелян. Вместе с ним изъяли из обращения «вредительскую пушку».

До начала войны с Германией удалось выпустить 322 самолета.

А.И. Микоян и М.И. Гуревич в истребительной гонке стартовали последними, зато финишировали в первой тройке. Конструкторское бюро «по маневренным истребителям» родилось 8 декабря 1939 года. Конструктор А.И. Микоян, сумевший с начальным образованием с отличием окончить Военно-воздушную академию, «родился» девятью месяцами раньше, когда молодого специалиста назначили начальником бригады завода №1. А уже 5 апреля 1940 года в воздух поднялся истребитель И-200. Даст ист фантастиш! Один из историков советской эпохи так и пишет:

«Микояну и Гуревичу труднее. Миг-1 — их первая машина. Однако создана она в срок, совершенно фантастический — за несколько месяцев. Одна из причин успеха — помощь серийного завода, где расположилось новорожденное КБ. Это один из старейших советских авиазаводов. Правда, на той же территории работал Поликарпов, но сердца и рядовых инженеров, и руководителей завода безраздельно завоевал истребитель Микояна и Гуревича». В общем: «Старые, сложившиеся КБ (*например, Поликарпова*), обладавшие большим опытом, оказались позади. А вперед вырвались молодые... Поколение тридцатипятилетних, сосредоточившихся в новорожденных КБ, одержало в области истребительной авиации безоговорочную победу».

Секрет этого чуда на самом деле прост и банален: Артем Микоян был родным братом бессменного члена Политбюро Анастаса Микояна, того самого, который «от Ильича до Ильича без инфаркта и паралича». Отсюда понятно, каким образом несуществующий истребитель «безраздельно завоевал» сердца руководителей завода. Вторым слагаемым успеха стал примитивный грабеж. В ноябре 1939 года Главный конструктор завода Н.Н. Поликарпов в составе делегации находился в Германии, когда закипела работа «по предэскизному проектированию самолета И-200». Суть работы заключалась в изъятии чертежей поликарповского высотного истребителя с мотором АМ-37.

8 декабря эскизный «проект Микояна» был готов. В тот же день приказом М.М. Кагановича было образовано КБ-1 и Опытный конструкторский отдел, в составе которых оказалось более 80 лучших инженеров КБ Поликарпова, в том числе М.И. Гуревич — ведущий специалист по «изделию «К». Когда Поликарпов вернулся из командировки, у него уже не было ни КБ, ни производственной базы.

Процесс строительства опытного образца И-200 проходил одновременно с подготовкой к массовому производству. Не дожидаясь конца заводских испытаний, 25 мая 1940 года истребитель был официально запущен в серию на заводе №1. До конца года предписывалось сдать 125 самолетов Миг-1, прекратив производство ближних бомбардировщиков ББ-22. В 1941 году планировалось выпустить 3600 «мигов». Поликарпову же выписали премию и с остатками разгромленного «старого КБ», чтобы не маячили «на той же территории», что и Микоян, отвели ангар на краю Ходынского поля и назвали его заводом №51. И пусть скажет спасибо, что не расстреляли.

Миг-1 представлял собой свободнонесущий низкоплан смешанной конструкции. С мотором АМ-35А самолет развивал максимальную скорость 628 км/ч на высоте 7000 м. Вообще, на высотах более 5000 м он превосходил по скорости все истребители мира. Взлетная масса — 3319 кг, практическая дальность полета — 580 км, потолок — 12 000 м. Вооружение состояло из двух синхронных пулеметов ШКАС и одного 12,7-мм пулемета БС, так как конструкция мотора не позволяла установить пушку, стре-

ляющую через втулку воздушного винта. На бомбодержателях можно было подвешивать две ФАБ-50 или ФАБ-100. Основная модификация — **Миг-3** — отличалась наличием дополнительного бензобака и системы нейтрального газа.

Немаловажно, что «миги» делали на мощнейшем в стране заводе, на самом современном оборудовании, с использованием самых совершенных технологий и квалифицированной рабочей силы: «Можно отметить, что ремонтные качества Миг-3 были исключительные. Хорошо была обеспечена взаимозаменяемость. Из двух-трех поломанных самолетов легко было собрать один целый. Самолет был очень технологичен и долго оставался на вооружении...» В итоге он оказался единственным истребителем, прошедшим государственные испытания с первого раза. До начала войны с Германией в войска поступило 950 «мигов».

В конце 1940 года выпуск поликарповских машин прекратили, авиапромышленность была полностью ориентирована на новые конструкции, победившие в конкурсе на сталинский приз: завод №1 приступил к выпуску Миг-3, заводы №292 и №301 переключились на Як-1, из цехов завода №21 вместо И-180 выкатывались сверкающие лаком ЛаГГи. В соответствии с мировой «модой» и оглядкой на ставший звездой «Мессершmitt-109», все они были оснащены рядными двигателями с водяным охлаждением. Очередной проект Поликарпова похоронили, в том числе и по причине дефектности двигателя М-88, который так и не был толком доведен. В тот период моторы с воздушным охлаждением, дающие значительное лобовое сопротивление, считались неперспективными, неспособными обеспечить резкий прирост скоростей. И-180, выпустив 13 экземпляров, сняли с серии, а в верхах сложилось мнение, что Поликарпов выдохся. Поэтому и лебединую песню конструктора И-185 — лучший советский истребитель периода войны — ожидала несчастливая судьба.

Лишь в марте 1940 года завершились заводские испытания опытного штурмовика ЦКБ-55 с мотором АМ-35. Самолет, построенный в КБ Ильюшина, был двухместный. Носо-

вая часть представляла собой бронекоробку, включенную в силовую схему фюзеляжа, толщина брони — 4 — 7 мм. Общая масса бронирования — около 700 кг, при общей взлетной массе самолета 4735 кг. Хвостовая часть выполнялась из дерева и фанеры. Скорость у земли получилась 362 км/ч, дальность полета 618 км. Вооружение состояло из четырех крыльевых пулеметов ШКАС с боекомплектom по 650 патронов на каждый, одного «кормового» пулемета в задней части кабины и 400 кг бомб. Прицеливание при бомбометании осуществлялось штурманом-стрелком при помощи прицела ОПБ-1. Тактико-технические характеристики машины оказались ниже заказанных военными, они требовали поставить более мощный и надежный двигатель, усилить вооружение, увеличить скорость и дальность полета, оборудовать машину приемо-передающей радиостанцией.

В октябре 1940 года совершил первый полет ЦКБ-57 аналогичной схемы, но одноместный и с невысотным мотором АМ-38 мощностью 1600 л.с. За счет ликвидации места стрелка добавили бензобак, толщину задней брони увеличили до 12 мм, смонтировали радиостанцию РСИ-3. Два пулемета ШКАС заменили на 20-мм пушки ШВАК и добавили восемь снарядов РС-82. Самолет весил 5300 кг и развивал у земли скорость 423 км/ч, на границе высотности — 437 км/ч. В декабре вышел приказ НКАП о запуске штурмовика, получившего наименование **Ил-2**, в массовое производство. Внедрение самолета на заводах происходило одновременно с государственными испытаниями. Полетный вес серийных экземпляров, изготовлявшихся гораздо более топорно, чем представительские головные машины, достигал 5800 кг, скорость — 380 км/ч у земли и до 410 км/ч на высоте 2500 м.

В мае-июне 1941 года первые Ил-2 стали поступать в строевые части ВВС. К началу войны удалось построить 249 самолетов.

Другой вопрос: чего Родина не получила? Например, современного самолета-разведчика.

Разведывательной авиацией в СССР откровенно пренебрегали, как не совсем «боевой». В речи наркома обороны К.Е. Ворошилова на XVIII съезде ВКП(б) в марте 1939

года как о большом достижении говорилось, что за последние пять лет «... разведывательная авиация уменьшилась в два раза». В результате матчасть советской разведывательной авиации к началу войны оказалась самой отсталой. 22 июня 1941 года в строевых авиационных частях, расположенных на территории приграничных военных округов, имелось 57 самолетов Р-10 и 342 экземпляра различных модификаций биплана Р-5. Часть этих машин, как отмечалось в отчетных материалах ВВС, находилась «в ветхом состоянии», что неудивительно, учитывая тот факт, что срок службы деревянных конструкций, хранящихся зимой и летом под открытым небом, не превышал четырех лет. Кроме того, в качестве самолетов-разведчиков предполагалось использовать бомбардировщики СБ и имелось два разведывательных авиаполка на новеньких Як-2 и Як-4 — 84 самолета и 26 умевших на них летать экипажей. Всего на западной границе было семь разведывательных полков, укомплектованных материальной частью на 38% от штата.

Необходимость в дальнейшем истребителе сопровождения была осознана совершенно четко, вот только сделать его не удалось. Перед самой войной велись испытания сразу нескольких машин этого типа. В отличие от Вф-110, они были одноместными. Тяжелый истребитель Грушина Гр-1 с двумя двигателями жидкостного охлаждения АМ-37 при взлетной массе 7650 кг имел дальность полета 1890 км, полностью бронированную кабину пилота; вооружение: четыре пулемета ШКАС и две пушки ШВАК. Бронированный истребитель В.К. Таирова Та-3 с двумя моторами воздушного охлаждения М-89 при взлетном весе 6626 кг имел дальность более 2000 км и был вооружен четырьмя пушками ШВАК. Дальний истребитель Микояна и Гуревича ДИС-200 (Миг-5) с двумя АМ-37 весил 7605 кг, дальность предполагалась 2280 км. Машину предполагалось запустить в серию на заводе №1, свернув ради такого нужного дела производство Миг-1. Вооружение: одна 37-мм пушка, два 12,7-мм пулемета БС и четыре ШКАС.

Под моторы АМ-37 Н.Н. Поликарпов построил двухместный тяжелый истребитель ТИС с чрезвычайно мощным вооружением: носовая батарея из четырех ШКАС, две пуш-

ки ШВАК в центроплане, один ШКАС назад-вверх и один ШКАС назад-вниз. Масса секундного залпа — 5,12 кг.

Однако ни АМ-37, ни М-89 так никогда и не были запущены в серию.

Под истребитель сопровождения И-29 с двумя пушками ШВАК конструктор Яковлев пытался приспособить свой неприкаянный Б-22, но, как указано в справочнике, самолет «был построен, но почти не летал».

Между тем битва за Англию подтвердила, что без дальнего истребителя бесполезен дальний бомбардировщик. Не сумев реализовать проект Пе-8, страна лишилась и стратегической авиации, которая в середине 1930-х годов вроде бы была.

Что касается фронтового бомбардировщика, В.Б. Шавров на эту тему писал: «Вообще, на протяжении войны до появления Ту-2 мы не имели крупносерийного дневного бомбардировщика с приличной бомбовой нагрузкой». Чрезмерное увлечение скоростью шло в ущерб основным боевым качествам. Между тем, важнейшим достоинством бомбардировщика является способность нанести максимальный ущерб противнику — размеры бомбовой нагрузки, способность точно поражать цели, эффективность и разрушительная мощь авиационных боеприпасов. Ту-2 несколько запоздал, к тому же в 1944 году он производился без тормозных решеток и прицела ОПБ — непикирующий.

Именно поэтому Швабедиссен указывал, что материальная часть советской бомбардировочной авиации «не вполне соответствовала условиям современной войны»: «Это явилось одной из причин, по которой результаты деятельности советской бомбардировочной авиации оказались ограниченными».

К такому же выводу пришли современные исследователи: «Боевой состав и вооружение ударной авиации ВВС КА накануне войны оказались в целом не соответствующими характеру и условиям боевых действий. С началом войны это обстоятельство в совокупности с недостаточным уровнем боевой подготовки летного состава частей и оперативно-тактической подготовки командного состава авиационных соединений и штабов, а также руководящего состава ВВС и Красной Армии привело к низкой эффек-

тивности авиационной поддержки своих войск и большим потерям от огневого воздействия противника».

Выступая перед своими коллегами после командировки в Германию, Н.Н. Поликарпов отметил один принципиальный момент:

«Самым ценным нам кажется то, что германский Генеральный штаб и руководство Военно-воздушных сил Германии осмыслили опыт войны в Испании, создали себе определенную доктрину ведения войны и наметили систему вооружения своих воздушных сил, причем это у них проработано настолько серьезно, что они не мыслят в ближайшее время каких-либо изменений. Такая определенность в военных взглядах создает определенность в работе конструкторов.

На основании разработанной доктрины войны совершенно ясно наметились и типы самолетов, которые желают у себя развивать и строить германский Генеральный штаб и Военно-воздушные силы».

В то же время в СССР в довоенный период совершенно не проводились серьезные исследования по поиску оптимальных форм и способов боевого применения авиации в современной войне. Как следствие, не получили должного внимания работы по определению оптимальных направлений развития авиации и анализу боевой эффективности самолетов различного типа. Соответственно, не был определен облик — лётно-технические данные и конструктивная схема самолета, число моторов, состав экипажа, состав вооружения и схема его размещения, необходимый размер боекомплекта — перспективных боевых машин, не были разработаны рекомендации по совершенствованию уже состоящих на вооружении самолетов. Поэтому конструкторы «изобретали» свои машины, исходя из собственного понимания и опыта.

«Практически все самолеты А.Н. Туполева, — вспоминает Егер, — начинались разработкой в ОКБ и были «придуманы» Туполевым и его помощниками, а не по стандартной технологии, когда предполагалось, что военные в своих управлениях и институтах ВВС создают «тактико-технические требования», передают их в промышленность и сопровождают разработку...»

Отсутствие обоснованной концепции строительства ВВС РККА привело к тому, что ни военные, ни руково-

дство страны и НКАП не имели ясного и четкого понимания, какими боевыми самолетами, в каком количестве и в какой пропорции необходимо оснащать ВВС. Самое главное, не было единства во взглядах по всем этим вопросам. В результате при принятии решений по созданию боевых самолетов нового поколения, а также по постановке на вооружение или снятию с вооружения того или иного самолета учитывались и сравнивались только некоторые показатели, характеризующие отдельно летные и отдельно боевые качества машин — скорость, или высотность, или дальность. Фактически все решения принимались вслепую и большей частью без учета конкретной боевой обстановки, в которой окажутся машины и пилоты.

В мае 1940 года в Акте приема дел по Наркомату обороны маршал С.К. Тимошенко указывал:

«Материальная часть ВВС Красной Армии в своем развитии отстает по скоростям, мощностям моторов, вооружению и прочности самолетов от авиации передовых армий других стран. Наркомат Обороны (Управление Военно-Воздушных Сил) не проявил достаточной инициативы и настойчивости по внедрению более современных типов самолетов. Управление Военно-Воздушных Сил не определяло направления развития военной авиации, а приспосабливалось к Наркомату авиационной промышленности. По этой причине ВВС не имеют пикирующих бомбардировщиков и отстают во внедрении современных типов самолетов».

Вечная спешка...

Чехарда назначений и перемещений...

Лавина решений и постановлений, противоречащих друг другу...

Курьеры, курьеры...

Масса израсходованных впустую энергии и ресурсов...

Бесплодно потерянное время...

Как-то, истрепав все нервы в одной из бюрократических контор, Поликарпов в сердцах бросил: «У них хотя бы Герингу можно пожаловаться, а у нас некому». Николай Николаевич, конечно, погорячился. Когда выяснилось, что единоличное решение Верховного Главнокомандующего о свертывании производства бомбардировщика

Ту-2 оказалось ошибочным и ответственность за эту ошибку возложить не на кого, товарищ Сталин вызвал к себе Шахурина и сказал: «И все-таки Вы неправильно поступили. Вы должны были жаловаться на меня в ЦК». Правда, никто ни разу на такой подвиг не решился. Зато достоверно известен случай, когда товарищ Сталин «жаловался» в ЦК на Шахурина:

«Проверка работы ВВС и жалобы летчиков с фронта на недоброкачественность наших самолетов привели к выводу, что бывший нарком авиапромышленности Шахурин, который сдавал самолеты для фронта, затем бывший главный инженер ВВС Репин и подчиненный ему Селезнев, которые принимали самолеты от Шахурина для фронта, — находились в сговоре между собой с целью принять от Шахурина недоброкачественные самолеты, выдавая их за доброкачественные, обмануть таким образом правительство и потом получать награды за «выполнение» и «перевыполнение» плана. Эта преступная деятельность поименованных выше лиц продолжалась около двух лет и вела к гибели наших летчиков на фронте... Таким образом, преступления продолжались, фронт получал недоброкачественные самолеты, аварии шли за авариями и расплачивались за это своей кровью наши летчики».

Надо сказать, обращение возымело действие.

22 июня 1941 года «отпущенное нам историей» время закончилось. Правда, у Гитлера его было в три раза меньше.

Накануне вторжения в Советский Союз Военно-воздушные силы Третьего рейха располагали 6852 самолетами. Это смехотворно мало, учитывая, что в сентябре 1940 года советские «аналитики» при составлении «Соображений об основах стратегического развертывания Вооруженных Сил» насчитали у Германии «от 14 200 до 15 000 самолетов, из них 4500 — 5000 бомбардировщиков, 3500 — 4000 истребителей, 400 — 600 разведчиков, 3000 транспортных» и спрогнозировали, что с учетом потенциальных союзников Гитлера, к коим относились Финляндия, Румыния и Венгрия, против СССР может быть развернуто 15 100 самолетов.

На самом деле в немецких «воздушных армадах», выделенных для участия в операции «Барбаросса», насчитывалось 3909 самолетов разных типов и различного назначе-

ния. Например, там были 313 транспортников и 326 самолетов связи. Из оставшихся 3270 боевых машин 786 были разведчиками.

Далее имелось 965 истребителей (примерно поровну Bf-109E и Bf-109F), 102 истребителя-бомбардировщика (Bf-110), 952 бомбардировщика и 456 пикировщиков — **всего 2484 «серьезных самолета».**

Каждая группа армий получила по одному воздушному флоту.

Группу «Север» поддерживал 1-й воздушный флот — 830 самолетов, в том числе 203 истребителя и 271 бомбардировщик.

Действия группы армий «Центр» обеспечивал 2-й воздушный флот, он был самый мощный из всех — 1712 самолетов, в том числе 384 истребителя, 299 бомбардировщиков, 98 истребителей-бомбардировщиков и 425 пикировщиков.

Для поддержки группы «Юг» был выделен 4-й воздушный флот — 1199 самолетов, в том числе 366 истребителей и 360 бомбардировщиков.

Наконец, в Северной Норвегии дислоцировался 5-й воздушный флот — 117 самолетов, в том числе 78 истребителей и бомбардировщиков.

Если говорить о гитлеровских союзниках, то 22 июня в «вероломном нападении» они не участвовали и «мирно спящие аэродромы» не громили, хотя позднее все-таки вступили в войну и подбросили еще 880 самолетов.

В общем, это — все. А нам говорили, что «немец техникой давил».

У миролюбивого и доверчивого Сталина, как писали в советских летописях, было всего 1540 «боевых самолетов новых типов». Что уже есть неправда: самолетов новых типов в Вооруженных Силах СССР имелось 2363 боевые единицы. Кроме того, на вооружении состояло «значительное количество машин устаревших конструкций».

К началу войны советские ВВС, согласно данным, приведенным в «Статистическом сборнике №1», имели 24 488 летательных аппаратов и среди них — **18 759 боевых самолетов**, в том числе 6877 бомбардировщиков, 9881 истребитель, 1934 разведчика. Статистическое исследование Генштаба России в графе «Состояло на вооружении» на

22.06.1941 года дает цифру **20 000** боевых самолетов: 8400 бомбардировщиков и 11 500 истребителей.

На страже границ с Европой стояли 8920 боевых машин (из них 7675 исправных), в том числе 5421 истребитель.

По округам это выглядело так:

Ленинградский военный округ — 1342 самолета, в том числе 902 истребителя и 394 бомбардировщика.

Прибалтийский Особый военный округ — 1344 самолета, в том числе 744 истребителя и 453 бомбардировщика.

Западный Особый военный округ — 1812 самолетов, в том числе 1043 истребителя и 489 бомбардировщиков.

Киевский Особый военный округ — 2059 самолетов, в том числе 1341 истребитель и 466 бомбардировщиков.

Одесский военный округ — 1071 самолет, в том числе 687 истребителей и 287 бомбардировщиков.

Кроме того, 1769 самолетов (1506 исправных) было в составе авиации Балтийского, Черноморского, Северного флотов и Пинской флотилии.

Кроме того, 2300 боевых машин находились в составе пяти корпусов Авиации Главного Командования. За исключением 5-го дальневосточного корпуса, они дислоцировались на территории особых округов, на линии Новгород — Смоленск — Курск — Житомир — Запорожье.

Так, «на землях» КОВО базировались 1-й и 2-й дальнебомбардировочные корпуса — 4 бомбардировочные и 2 истребительные дивизии — 1080 самолетов. В первые три дня мобилизации в округ должны были прибыть 8 авиационных дивизий, поэтому, составляя в июне 1941 года «Записку на период обороны по плану отмобилизации», генерал М.П. Кирпонос рассчитывал иметь на своем Юго-Западном фронте 6760 самолетов.

Можно смело сказать, что у Родины кое-что было. Если точнее, 22 июня 1941 года на Западном ТВД наблюдалось пятикратное количественное превосходство советских ВВС над противником в истребителях и двукратное в бомбардировщиках (без учета АДД). Здесь же находилось большинство самолетов «новых типов»: 957 истребителей Миг-1 и Миг-3, 102 истребителя Як-1 (то есть в сумме столько же, сколько и всех немецких), 205 бомбардировщиков Пе-2, 133 пикировщика Ар-2, 209 многоцелевых

самолетов Су-2 и 18 штурмовиков Ил-2. На самом деле — больше, так как данные в Статсборнике приведены на 1 июня.

Само собой должно подразумеваться, что только пресловутые «новые типы» и годятся для войны, а все остальное — небоеспособный, нелетающий, нестреляющий, неспособный наносить урон врагу хлам. Что есть просто глупость.

Как раз от новейших самолетов в 1941 году толку было меньше всего. Эти скороспелые конструкции, созданные в бешеной гонке, с недоведенными двигателями, принятые на вооружение авансом, еще толком не встали на крыло. Вдобавок быстрое расширение производства и авральное освоение в серии привели к снижению качества машин и резкому росту числа аварий и катастроф в войсковых частях — по 4 — 5 ежедневно! Именно в этот период начальник ГУ ВВС П.В. Рычагов, как утверждает легенда, заявил Сталину в лицо: «Вы заставляете нас летать на гробах!»

Первые же вылеты летчиков штурмовых авиаполков на боевое задание выявили ряд серьезных дефектов штурмовика Ил-2. В условиях полевых аэродромов выявилась недостаточная прочность шасси, что приводило к частым поломкам самолетов, а иногда и катастрофам. Запас топлива на самолете был признан не обеспечивающим требуемый радиус действия, особенно по целям в тактической глубине противника. Пушки при стрельбе давали сплошные задержки по причине недоведенности пневматической системы перезарядки и поперечных разрывов гильз в патроннике. А самое главное, боевая эффективность «самолета поля боя» была минимальной.

С одной стороны, его вооружение не соответствовало задачам нанесения мощных ударов по мотопехотным и танковым колоннам, аэродромам противника, скоплениям пехоты и автотранспорта.

Пушка ШВАК, как мы помним, была получена путем «перестроивания» крупнокалиберного пулемета аналогичной конструкции. Снаряд к этой пушке пришлось выполнить толстым и «тупоголовым», чтобы уложиться в автоматику пулемета, а значит, не выйти за длину штатного 12,7-мм патрона. Недостатки такой «модернизации» вы-

явились достаточно скоро: слабое разрушающее действие при стрельбе по цельнометаллическим самолетам из-за малой массы снаряда и мизерного количества взрывчатого вещества в нем; быстрое уменьшение скорости снаряда на траектории по причине неудовлетворительной аэродинамической формы (при этом увеличивалось время подлета снаряда к цели и вероятность ее поражения). К тому же Ильюшин в спешке выбрал путь «наименьшего сопротивления» и разместил пушки на место «крайних» пулеметов ШКАС, что вело к ошибкам прицеливания и повышенному рассеиванию снарядов из-за недостаточной жесткости крыла. Испытания, проведенные летом 1942 года, показали, что пушка ШВАК не пробивает броню даже легких немецких танков, максимум ее возможностей — под углом, близким к нормали, с дистанции не более 250 — 300 м проделать «дырочку» в 15-мм броне. По результатам испытаний было рекомендовано: «Самолеты Ил-2, вооруженные пушками ШВАК, по танкам использовать неэффективно, а лучше использовать их на 5 — 10 км в тылу по пехоте и горючему, обеспечивающему танки».

Фугасные бомбы сбрасывались на глазок: прицел ПБП-1 лишь закрывал обзор, был бесполезен при стрельбе и бомбометании на сверхмалых высотах, а при грубой посадке пилот расшибал об этот прибор голову. По этой причине в частях прицел демонтировали и сдавали на склад.

С другой стороны, варианта «воздушного КВ» не получилось, «летающий танк» оказался довольно уязвим. Бронекоробка надежно защищала только от пуль винтовочного калибра, а все немецкие истребители уже перешли на пушечное вооружение. Хвостовая часть фюзеляжа была деревянной, «и бывало даже, что хвост чуть-чуть не отламывался, буквально перерезанный пулеметной очередью». На Ил-2 первых серий отсутствовала броневая защита сверху головы пилота, мотора и заднего бензобака, а также «кормовая» огневая точка, что, при отсутствии истребительного прикрытия — а оно обычно отсутствовало — делало его беззащитным от атак сзади, приводило к огромным потерям машин и летного состава. Эффективным оружием против низколетящих самолетов были немецкие

скорострельные зенитные автоматы калибра 20 мм и 37 мм. В июле — сентябре 1941 года штурмовик погибал на 8 — 9-м боевом вылете.

Фаворитом истребительного конкурса был истребитель МиГ-3 — здесь все совпало: и талант Поликарпова, и мощная производственная база, и фамилия Микоян. Грел душу тот факт, что на больших высотах самолет летал быстрее всех. Источники подчеркивают, что он единственный из конкурентов с первого раза прошел государственные испытания. И это понятно. Нарком Шахурин вспоминает: «Стоило одному из конструкторов доложить: «Товарищ Сталин, Филин тормозит испытания моего истребителя, предъявляет всякие претензии», — и в судьбе Филина произошёл крутой поворот». Круче некуда: 23 мая 1941 года начальник НИИ ВВС генерал-майор А.И. Филин был арестован, предан суду военного трибунала, а затем расстрелян как участник антисоветского заговора. Кроме того, начальника штаба НИИ ВВС, а также многих начальников отделений и ведущих инженеров отстранили от должности как несоответствующих своему служебному положению. Все они были обвинены во вредительстве и торможении внедрения новой авиационной техники. В приказе указывалось, что испытания новых самолетов, в том числе и МиГ-3, проводились неправильно, при этом намеренно занижались их летные данные.

Все оставшиеся на свободе мгновенно поняли «генеральную линию партии»: проводили испытания «правильно» либо сразу «внедряли новую авиационную технику», откладывая испытания на потом. Генерал Н.С. Шиманов на послевоенном допросе показал: «Вместо того чтобы доложить народному комиссару обороны, что самолеты разваливаются в воздухе, мы сидели на совещаниях и писали графики устранения дефектов на самолетах». После войны, когда пришла пора подсчитывать «цену победы» и выяснилось, что небоевые потери в авиации составили 60 300 самолетов (56,7%), «генеральная линия» пролегла в противоположном направлении. Тем, кто отвечал за производство самолетов, и тем, кто принимал их на вооружение, вменили преступную деятельность, которая заключалась в

«систематическом выпуске бракованных самолетов и авиамоторов» и «протаскивании» их на вооружение авиачастей Красной Армии:

«Бывший Нарком Авиационной Промышленности ШАХУРИН, в погоне за цифровыми показателями выполнения плана, систематически нарушая решения правительства, запускал в серийное производство самолеты и моторы, имевшие крупные конструктивные недоделки. Наряду с этим по вине ШАХУРИНА в серийное производство запускались самолеты и моторы, не прошедшие государственных и войсковых испытаний. В процессе самого производства допускались случаи нарушения технологического процесса и недоброкачественное выполнение работы... в результате чего в авиационных частях произошло большое количество аварий и катастроф, гибли летчики, а также скапливалось много бракованных самолетов, которые нельзя было использовать в боях с немцами».

Весной 1946 года в судьбе Алексея Ивановича тоже «произошел крутой поворот»: его лишили всех наград и уpekли на семь лет в тюрьму.

Уже в войсках выяснялось, что новейший истребитель представляет собой натуральное «ведро с деталями».

Весной 1941 года обнаружился серьезный дефект двигателя АМ-35А: отказ электромеханического управления лопатками Стечкина — Поликовского. В строевых частях произошел ряд катастроф, в том числе и по вине мотора. Около месяца вся армада МиГ-3 простояла без движения на земле, пока не нашли метод «лечения»: управление лопатками заменили на механическое. С апреля в частях возобновилось переучивание пилотов, дело было не только в лопатках.

Из докладной записки начальника 3-го отдела ЗаОВО П.Г. Бегмы секретарю ЦК КП(б)Б П.К. Пономаренко от 17 июня 1941 года:

«Истребительные авиационные полки 9 смешанной авиационной дивизии — 41, 124, 126 и 129 для перевооружения получили 240 самолетов МИГ-1 и МИГ-3.

В процессе освоения лётно-техническим составом самолета МИГ-1 — МИГ-3 по состоянию на 12.6.41 г. произошло 53 лётных происшествия. В результате этих про-

исшествий полностью разбито и ремонту не подлежит 10 самолетов, 5 требуют заводского ремонта, остальные требуют крупного ремонта в авиационных мастерских. **Итого выведено из строя 53 самолета.**

По различным заводским дефектам самолета и мотора временно непригодны к эксплуатации свыше 100 самолетов. Таким образом, в настоящее время на все полки 9 смешанной авиадивизии имеется исправных 85 — 90 самолетов на 206 летчиков, вылетевших на самолетах МИГ-1 и МИГ-3.

За последнее время участились случаи летных происшествий на самолетах МИГ-1 — МИГ-3 по вине материальной части самолета и вооружения. Только за 10 дней июня по этой причине в частях дивизии произошло 30 летных происшествий...

С 1 по 10 июня 1941 г. в 126 и 129 авиаполках произошло 6 аварий моторов по заводским дефектам, дефекты пока точно не установлены. Аварии моторов произошли в воздухе, в результате чего 1 самолет потерпел катастрофу, 2 самолета — аварии и 3 самолета — поломку... Причины аварий пока не установлены, но есть предположение специалистов о том, что в моторах АМ-35 слабое крепление шатунов, недоброкачественное горючее, вследствие чего может быть детонация, а также недоброкачественная смазка деталей моторов.

Недочеты вооружения новой материальной части самолетов МИГ-1 и МИГ-3.

При пристрелке пулеметов в апреле-мае месяцах с.г. большинство пулеметов по различным заводским дефектам совершенно не стреляли. На нескольких самолетах имеются случаи выхода из строя синхронизаторов пулеметов, что приводило к произвольной и несинхронной стрельбе...

Основной причиной прострела лопастей винта является: поломка хвостовика и валика внутреннего передаточного рычага синхронизатора, вследствие конструктивно-технологических недостатков синхронизатора завода №24, детали которого не выдерживают нагрузки, возникающей во время стрельбы пулемета БС.

По заключению комиссии под председательством инженера-инспектора по вооружению ЗапОВО Бродова ус-

тановлено, что изменения конструкции синхронизатора стрельбы пулеметов БС производить опасно.

На данной стадии освоения самолета МИГ-1 — МИГ-3 уже сложилось определенное мнение летного состава о летно-технических данных этого самолета.

Один из лучших и опытных летчиков истребителей (летает на истребителях 11 лет) ВВС ЗапОВО, освоивший самолет МИГ-3 на боевое применение, командир 124 истребительного полка майор Полунин говорит: «Самолет МИГ-1 — МИГ-3 по летным качествам может быть использован как перехватчик. Большая горизонтальная скорость самолета позволяет вести борьбу с самолетом противника на преследование и при перехвате. Групповой воздушный бой вследствие недостаточной маневренности самолета вести затруднительно, так, практически за один переворот через крыло самолет теряет высоты 700 — 600 метров. Полет на пилотаже требует большого внимания, т.к. при малейших некоординированных действиях летчика самолет немедленно срывается в штопор, а вывод из штопора сложен и для этого понадобится много высоты. На посадке самолет не терпит даже малейших ошибок летчика в технике пилотирования. Самолет держится только на моторе, а мощность мотора АМ-35-а для этого самолета недостаточная.

Мотор АМ-35-а имеет целый ряд дефектов, кои необходимо устранить. После 8 — 10 часов работы мотора на взлете отказывают свечи, мотор, по еще невыясненным причинам, дает перебои и сбавляет мощность. Такой мотор только усиливает неверие летного состава в самолет... Самолет необходимо облегчить. Опыт освоения и выполнения задач на боевое применение показывает, что самолет МИГ-1 — МИГ-3 рассчитан на летчика, имеющего оценки техники пилотирования на самолете И-16 не ниже «хорошо». Среднему летчику овладеть техникой пилотирования на самолете МИГ-1 — МИГ-3 трудно и не без риска для жизни.

Сложность пилотирования самолета МИГ-1 — МИГ-3 и наличие в нем производственных дефектов вызывает недоверие к самолету, на основании чего даже старые опытные летчики-истребители боятся летать на них.

Командир 9 смешанной авиадивизии генерал-майор Черных вылетал на МИГ-1 в марте месяце, сделал две посадки (1 посадка граничила с полomкой) и после этого ни одного раза не летал.

Инспектор техники пилотирования истребительной авиации ВВС округа майор Олейников вылетел и сделал 3 посадки на самолете МИГ-1 в марте месяце с.г., после этого не летал на самолете МИГ-1 — МИГ-3. В беседе с летным составом Олейников заявил: «Я подожду самолета «ЯК» или другого какого-либо».

(9-я смешанная авиационная дивизия находилась на самом острие одного из «сокрушительных контрударов» по Восточной Пруссии — в Белостокском выступе. Там она и осталась, потеряв, согласно официальным данным, в первый день войны 347 самолетов. Генерал-майор С.А. Черных был арестован и расстрелян.)

Кроме «детских болезней» и заводских дефектов, у «мигов» имелся еще и ряд конструктивных недоработок: «Недостатком Миг-1 была неудовлетворительная устойчивость из-за задней центровки. Самолет легко входил в штопор и не выходил из него. Утомляемость летчика была больше, чем на других самолетах. В Миг-3 эти и другие недостатки были в основном изжиты, но некоторые его свойства преодолеть не удалось. Велика была посадочная скорость, не менее 144 км/ч, недостаточная на небольших высотах маневренность, велик радиус виража». «МиГ» был труден в пилотировании, особенно при посадке: длинный и тяжелый «бомбардировочный» мотор ухудшал обзор из кабины пилота и продольную управляемость.

Генерал-лейтенант Г.Н. Захаров, командовавший 43-й истребительной авиадивизией, вспоминал: «МиГ» был тяжеловат для истребителя. Ошибок при пилотировании он не прощал, был рассчитан только на хорошего летчика. Средний пилот на «миге» автоматически переходил в разряд слабых, а уж слабый просто не мог бы на нем летать». И это в сравнении с И-16, который считался «строгим самолетом».

Наконец, вопреки теоретическим предположениям, высотный «миг» не мог применяться как фронтовой истребитель, так как на высотах до 5000 м, где и проходили,

как правило, воздушные схватки, по своим летным качествам уступал машинам противника, а на больших высотах немцы воевать не пожелали. Вражеские бомбардировщики, решая задачи авиационной поддержки наземных войск, работали с пикирования или снижались для повышения точности удара. То же самое делали и прикрывающие их истребители. Так что основные события происходили в диапазоне высот 1000 — 4000 м, где «миги», дававшие максимум скорости на высоте 7800 м, никак не могли реализовать свои потенциально великолепные возможности. К тому же, по наблюдениям противника: «Эти самолеты легко загорались при обстреле со всех ракурсов».

В ноябре 1941 года последовало решение о свертывании производства МиГ-3 (остановились на отметке 3220 единиц) и мотора АМ-35А, оставшиеся машины передали в систему ПВО, где использовались как ночной истребитель-перехватчик.

ЛаГГ-3 в составе ВВС западных округов практически не было, в ощутимом количестве они стали поступать на фронт уже в июле. Для истребителя самолет был тяжеловат и дубоват в управлении, обладал недостаточной максимальной скоростью полета, величина которой к тому же снижалась от серии к серии в связи с ухудшением технологической дисциплины на заводах и ростом массы вследствие установки бронеспинки, двух дополнительных топливных баков, радиостанции. Резко снизилось качество отделки внешних поверхностей планера, следствием чего стал рост лобового сопротивления. По сравнению с прототипом максимальная скорость упала с 603 км/ч до 535 км/ч, чуть ли не вдвое ухудшилась скороподъемность — с 850 до 588 м/мин. На пикировании машина сильно вибрировала, на виражах теряла высоту, срывалась в штопор. Не все ладно обстояло и с моторами Климова. Они продолжали «плевать» маслом, да так удачно — на прицел и фонарь кабины, который и без того был настолько мутным, что пилоты «ястребков» предпочитали летать с открытыми кабинами (теряя в скорости еще 20 — 40 км/ч). Хватало дефектов в гидросистеме истребителя, сами собой подламывались стойки шасси: «Приходит утроем летчик к машине, а она «на коленях».

С другой стороны, самолет получился прочный, с достаточно сильным вооружением и исключительно живучий, поджечь его было практически невозможно — благодаря использованию дельта-древесины и оснащению системой заполнения топливных баков нейтральным газом. Конструктивные и технологические недоработки постепенно устранялись, ЛаГГ-3 выпускали в больших количествах, в первый период войны он был одним из основных типов фронтовых истребителей.

В лучшую сторону, по мнению летного состава, отличался Як-1, способный вести бой со всеми типами немецких самолетов. Истребитель был относительно легкий, технологичный, с хорошей аэродинамикой, как тогда говорили, «культурный», был неприхотлив в обслуживании, выделялся простотой пилотирования и хорошей управляемостью. Он тоже не был лишен конструктивных и технологических недостатков. Основными из них были течь топлива из баков, перегрев масла и аналогичные проблемы с мотором М-105П. Отмечались также слабая конструкция педалей, срыв покрышки колеса хвостовой опоры, массовое вывертывание шурупов, крепящих люки бензобаков, плохая видимость показаний бензомеров и другие недостатки. Как и на машинах других типов, из-за попадания влаги коробилась и расклеивалась фанерная обшивка. На самолете отсутствовали радиостанция, указатель остатка топлива, счетчик боеприпасов и система «нейтрализации» бензобаков (к тому же размещенных в крыльях) — как вспоминают ветераны: «Як» горел, как свеча.

Короче говоря, все наши «новейшие» истребители в 1941 году уступали «мессершмитту» (как будут уступать ему практически всю войну). Вроде бы почти догнали по летным характеристикам «Эмиля», но основным немецким истребителем был уже Bf-109F с максимальной скоростью 620 км/ч на высоте 5000 м, скороподъемностью 1300 м/мин, вооруженный 20-мм мотор-пушкой MG151/20 с темпом стрельбы 800 выстр/мин и двумя синхронными пулеметами MG17. Истребители Люфтваффе были технически более совершенны, имели лучшую вертикальную маневренность, обладали высокими пилотажными качествами, иными словами, в большей степени были приспособ-

соблены для уничтожения в воздухе летательных аппаратов. Техническое отставание советских самолетов было обусловлено, в первую очередь, низким качеством отечественных моторов и отсутствием современного бортового оборудования, ряда приборов и автоматов, облегчавших работу летчика. Так, автоматика «мессера» регулировала температурный режим двигателя, качество и количество топливной смеси, давление наддува, шаг винта. «Ганс» просто перемещал сектора газа, увеличивая или уменьшая обороты двигателя, а все остальное делала автоматика, обеспечивая оптимальный режим винтомоторной группы, разгружая летчика, позволяя ему уделять больше внимания воздушной обстановке и оценке быстроменяющейся ситуации. «Иван» все делал вручную, забывая в горячке боя переключать тот или иной рычаг, проигрывая противнику метры, секунды, жизнь. Из технического описания истребителя Як-1: «Управление мотором состоит из управления сектором газа, высотными корректорами, скоростями привода нагнетателя, регулятором винта и маслоинжектором. Все управление тросовое; тросы управления нормальным газом, высотными корректорами и переключением скоростей нагнетателя проложены в трубках 6х8 мм, набитых смазкой...». Немецкие двигатели были еще и на 25 — 30% экономичнее советских.

Каждый немецкий самолет оснащался прямо-передающей радиостанцией, в то время как на абсолютном большинстве советских истребителей радиостанция не устанавливалась вовсе, а затем передатчиками комплектовался только каждый 15-й самолет, остальные — только приемниками. Гитлеровские генералы вообще не мыслили самолет без радиостанции, сталинские — мыслили в унисон с Главным Авиаконструктором, лично решавшим, когда, куда и что поставить. Как следствие, управление группой советских истребителей в воздушном бою было невозможно в принципе. Постановление ГКО об оснащении радиостанциями всех вновь выпускаемых истребителей появилось только 20 августа 1942 года. После этого нужно было еще научить и, по свидетельству генерала М.Н. Захарова, даже заставить летчиков рацией пользоваться: «Летчики настолько привыкли к тому, что они ничего не слы-

шат, что сама информация, поступающая по звуковым каналам, а не по зрительным, мешала им, выводила из равновесия, дробила внимание. Не сразу и не просто осуществлялся этот не столько технический, сколько психологический переход летчиков к непрерывному использованию радиосвязи в воздухе, и немало трудов всем авиационным командирам стоила эта перестройка. Но это произошло — в середине, скорее даже во второй половине сорок третьего года».

У немецких самолетов, выполненных целиком из дюралюминия, не вспучивалась шпателька, не отставала фанера после дождей и не отваливались крылья после энергичного маневра. Качество сборки и эксплуатационная надежность советских самолетов еще более ухудшилась после того, как мужчины ушли на фронт, а вместо них на заводы пришли подростки и женщины без специальной подготовки.

«Когда я полетел на Казанский завод получать самолеты, — вспоминал пилот «пешки» Тимофей Пунёв, — походил по цехам, то я, честно говоря, струхнул. Стоит такой мастер у токарного станка, а под ногами два ящика, иначе до станка не достанет. Пацаны, хронически голодные. Если в цех голубь залетал, то всё, работа прекращалась, и начиналась охота на дичь. Все залетевшие голуби попадали в суп, их рогатками сбивали. Заскребло у меня в душе, ведь, когда пикируем, машина аж звенит. Кому жизни доверяли? Пацанам».

На «лучшем истребителе Второй мировой войны» Як-3 образца 1943 года на лету отставала верхняя обшивка крыла, «что приводило к срыву обшивки в воздухе и неизбежной катастрофе. По показаниям свидетелей инженера-полковника ЖУКОВА и инженер-майора САЛЬНИКОВА процент самолетов с такими дефектами был большим и достигал 40 % из числа поступавших в части. В итоге полеты на этих самолетах в 1945 году были запрещены».

24 декабря 1941 года, после испытаний захваченного «Фридриха», начальник НИИ ВВС Федоров писал заместителю наркома авиапромышленности А.С. Яковлеву: «Сегодня мы не имеем истребителя, равного Ме-109Ф». Честно скажем, не имели и «завтра».

Но как говаривал умница Туполев: «Черт с ним, возьмем количеством!» Количеством и взяли, только потребовалось для этого четыре года и помощь союзников (в 1942 году советские летчики докладывали, что для того, чтобы свалить один «мессер», требуется минимум два «яка». На деле их потребовалось шесть, во всяком случае, именно таково было соотношение боевых потерь немецкой и советской истребительной авиации).

Посему основная тяжесть отражения германского воздушного нападения легла на машины типа И-16 и И-153, произведенные в 1938 — 1941 годах и остававшиеся основными истребителями ВВС РККА. Таковых на Западном ТВД насчитывалось 3804 единицы, плюс 542 во внутренних округах европейской части СССР. Они заметно — более чем на 100 км/ч — уступали истребителям противника в скорости, зато были многочисленны и хорошо освоены в воинских частях как в вопросах пилотирования, так и технического обслуживания.

К тому же победа в бою достигается не только и не столько качеством техники, но в большей степени качеством летных кадров, способных выработать и реализовать наиболее эффективную в борьбе с противником тактику действий, интеллектом бойца, его желанием сражаться. При таком подходе и У-2 превращается в «легендарный» ночной бомбардировщик.

Немцы не считали И-16 легкой добычей: «Характеристики И-16 были вполне хорошими. Будучи не таким скоростным, как немецкие самолеты, он обладал большей маневренностью. И-16 могли успешно действовать против немецких бомбардировщиков». Боевые потери летчиков, воевавших на И-153, в первые два месяца войны были ниже, чем на новых истребителях Як-1, Миг-3, ЛаГГ-3. Дошло до того, что вплоть до осени 1942 года в Кремле неоднократно поднимался вопрос о возобновлении производства поликарповских машин.

Авторы советского наставления «Тактика истребительной авиации», изданного в 1943 году, не сетовали на «устаревшую технику», учили правильно ее использовать, рекомендовали учитывать свои преимущества и знать уязви-

мые места противника, использовать фактор внезапности и применять хитрость:

«Обзор является слабым местом истребителя Ме-109. Не без оснований этот самолет считается самым «слепым» из всех типов истребителей. Противника, зашедшего в хвост, летчик Ме-109 не может увидеть...

Самолет И-16 по скорости, конечно, уступает Ме-109, но по маневру он лучше Ме-109. Навязать бой «мессеру», не желающему драться, И-16 не может, но с противником, идущим на бой, И-16 способен прекрасно расправиться. И-16 от атаки Ме-109 всегда может увернуться, если только летчик И-16 своевременно заметил противника. Обычно бой на И-16 ведется последним на лобовых атаках. Для И-16 так же, как и для всех типов истребителей, имеет большое значение преимущество в высоте. При атаке по Ме-109 из передней полусферы сверху летчик последнего ничем не защищен. Находящийся сверху И-16 может за счет снижения атаковать Ме-109 и сзади, поэтому для группы И-16 совершенно обязательно иметь превышение и эшелонирование в высоту так, чтобы хоть одна пара находилась сверху.

Самолет И-153 должен вести бой так же, как и самолет И-16, отличная маневренность «Чайки» делает ее неуязвимой для неповоротливого Ме-109, если только летчик «Чайки» хорошо осматривается кругом. И-153 всегда может вывернуться из-под атаки и встретить противника огнем в лоб. При этом часто получается так, что И-153 может вести огонь по Ме-109, а тот довернуть на «Чайку» не успевает».

В конце концов, «правильная тактика сводит к минимуму недостатки техники и обнажает ее достоинства», а «действия летчика в воздушном бою основываются на его сообразительности».

Ну, а кроме всего прочего, у нас имелаась «самая переловая в мире», поверенная безошибочным марксистским методом, военная теория, которая в лице «одного из основоположников советского оперативного искусства ВВС» А.Н. Лапчинского утверждала:

«К основным благоприятным для нас данным в соотношении сил необходимо добавить еще и качественную

классовую однородность личного состава Красных воздушных сил. Авиация, как высшее проявление техники, во всех капиталистических странах фашизирована в своей верхушке. Но воздушные силы больше, чем все другие технические войска, опираются на «мастеровщину». Основное противоречие рабочей базы и фашистской верхушки особенно ярко проявляется именно в авиации. В переживаемый сейчас момент обострения классовых противоречий во всем мире особо незавидна участь летчиков-фашистов, летающих на машинах, готовящихся к полету той технической базой, к которой у фашиста не может быть доверия. Война не сможет не обнаружить во всей полноте этого противоречия в самом существовании воздушного оружия буржуазных стран».

То есть летит «фашист» и мучается черными мыслями, не подложили ли ему техники гаечный ключ в мотор, не сыпанули сахару в бензобак?

В то время как: «Воздушный боец Красной Армии в силу классовой спаянности нашей Красной Армии не стоит в противоречии со своей земной базой и не испытывает тех опасений, которые характерны для нашего классового врага. А ведь спокойствие, сообщаемое воздушному бойцу уверенностью в его моральной и материальной базе, является фактором важнейшего значения».

Глава 2

Обсуждая аспекты теории воздушной войны, безусловно, нельзя обойти вниманием колоритную фигуру Джулио Дуэ, который первым в мире сумел в должной мере оценить огромные возможности боевой авиации. В 20-х годах прошлого века этот итальянский генерал изложил свои революционные взгляды в многочисленных публикациях, доказывая, что только завоевание господства в воздухе способно обеспечить победу в грядущих военных столкновениях.

«Иметь господство в воздухе, — формулировал Дуэ, — «это значит получить возможность предпринимать против неприятеля наступательные действия именно такого масштаба, превосходящие все иные, какие только может вообразить ум человеческий; это значит быть в состоянии отрезать неприятельскую сухопутную армию и морской флот от их баз, лишая их возможности не только сражаться, но и жить; это значит защитить верным и безусловным способом свою территорию и свои моря от подобных нападений; сохранять в боеспособном состоянии свою армию и свой флот; позволить своей стране жить и работать в полнейшем спокойствии, это значит — победить».

Удел того, кто не сможет обеспечить себе господство в воздухе, незавиден — «оставаться в полнейшей зависимости от воли неприятеля, без какой-либо воздушной защиты, быть подверженным самым мощным нападениям, которые противник сможет предпринимать повсюду с величайшей легкостью и минимальным риском; короче, **это означает быть побежденным и вынужденным принять те условия, какие неприятелю угодно будет поставить».**

Отсюда следовало, что прежние традиционные средства вооруженной борьбы уже не смогут играть главной роли

и будут вытеснены воздушным флотом как решающим оружием войны. Поскольку, во-первых, авиация является оружием исключительно наступательным; во-вторых, сухопутные войска и военно-морской флот могут нанести урон неприятелю только косвенный, основной удар наносит авиация, уничтожая промышленность и живую силу; в-третьих, для достижения успеха нет необходимости в захвате территории и объектов противника, главное — сломить его волю на фронте и в тылу:

«Что могла бы сделать сухопутная армия, если бы ее коммуникационные линии были прерваны, ее склады сожжены, а ее промышленные и снабжающие центры разрушены? Что мог бы сделать морской флот, если бы он не находился более в безопасности в своих портах, если бы были сожжены его базы и разрушены арсеналы и транспортные суда? Как могла бы страна работать и жить под вечной грозой, подавленная ужасными кошмарами неизбежного и всеобщего уничтожения?

Ибо следует иметь в виду, что воздушное нападение направлено против целей не только с наименьшей материальной сопротивляемостью, но и с наименьшей сопротивляемостью моральной. Если полк способен еще сопротивляться в разрушенном окопе, потеряв две трети своего состава, то целый цех видит свою работу прерванной вследствие разрушения одной группы станков и разбегается при малейших потерях».

Понятно, что основу воздушной армии будущего должны составить бомбардировочные части, которые «должны обладать максимальной мощностью, соответствующей объему предстоящих задач и обеспечивающей результаты надлежащего значения». Кроме бомбовозов, предусматривалось наличие в необходимом минимуме «частей воздушного боя», осуществляющих противодействие воздушным силам противника. При этом самолетами воздушного боя должны были стать не легкие одномоторные истребители, а многоместные и хорошо вооруженные «воздушные крейсера», способные обеспечить надежное прикрытие соединений бомбардировщиков на всей дальности их действия. В идеале, следует создать универсальный истребитель-

бомбардировщик, исполняющий функцию «единого самолета».

На основе этих рассуждений генерал предлагал создавать ВВС только для наступательных действий, отказавшись от развития не только вспомогательной авиации и противовоздушной обороны, но и сухопутных войск и флота.

Таким образом, Дуэ радикально предложил перенести наступление в воздух. Основную задачу грядущей революции в военном деле Дуэ видел в том, чтобы заменить привычное занятие стратегически важных районов противника тотальным уничтожением тех отраслей промышленности, которые обеспечивают действия его вооруженных сил, заставив тем самым противника капитулировать, не используя при этом ни армию, ни флот. Собственно сухопутные войска нужны лишь для того, чтобы принять капитуляцию уже разгромленного и деморализованного врага.

Незадолго до своей смерти гуру тотальной воздушной войны прозорливо предупреждал:

«Победа улыбается тому, кто предвосхищает изменения форм войны, а не тому, кто приспосабливается к изменениям. В настоящий период резкого перехода от одной формы к другой, совершенно от нее отличной, тот, кто первый смело и решительно бросится по новому пути, будет иметь неоценимое преимущество, так как он воспользуется всеми выгодами, которые дает новая форма по сравнению со старой...

У того, кто не окажется подготовленным к новому способу ведения войны, не будет времени не только на то, чтобы подготовиться, но и на то, чтобы освоиться с новой обстановкой.

Тот, кто первым будет готовым к новой войне, сможет одержать победу в короткий срок, но также с минимальными средствами и минимальными жертвами».

«Экстремистская» теория итальянского генерала вызвала в военных кругах бурную дискуссию, породив как ярых адептов, так и непримиримых противников. Его теорию не приняли на вооружение ни в одной из стран, но в целом она способствовала росту интереса к бомбардировочной авиации и вере в возможность ее более эффектив-

ного применения. Наибольшую популярность идеи генерала получили в Великобритании и США (но лишь американцам удалось воплотить ее в жизнь).

Пока победители Первой мировой войны почивали на лаврах, генералов «униженной» и разоруженной Германии ни на минуту не оставляла мысль о реванше. Они тайно и плодотворно экспериментировали с новейшими видами вооружений (в чем неоценимую помощь им оказывал Советский Союз), подбирая ключи будущей победы. Были среди них и поклонники теории Дуэ, например, будущий начальник штаба ВВС генерал Вальтер Вефер или командир «Учебной эскадрильи» Роберт Кнаус. Для небольшого по численности, но высокопрофессионального Рейхсвера развивалась теория мобильной стратегии. Начальник управления сухопутными войсками генерал Сект в 1921 году писал: «Все будущие способы войны, похоже, связаны с применением подвижных армий, относительно небольших, но высокого качества и действующих эффективно с поддержкой авиации». Чтобы не растратился впустую талант немецких инженеров, значительная часть фирм перенесла свою деятельность за границу: в Швейцарию, Данию, Швецию, СССР, Голландию. Там можно было спокойно конструировать самолеты, пушки, подводные лодки, изобретать боевые отравляющие вещества.

Идеи рвавшегося к власти фюрера национал-социалистической партии — о мести Франции, о жизненном пространстве, о великом Рейхе — в душе немецкого народа встречали понимание. При том что Гитлер не скрывал своей агрессивности, не раз заявляя, что все его поступки диктуются ненавистью, а для разрешения германского вопроса нет другого пути, кроме войны: «Существует только путь насилия, который еще никогда не обходился без риска».

Когда в начале 1933 года нацисты пришли к власти, в авиационной промышленности было занято 3200 человек, ровно через год — 16 тысяч на семи авиационных и четырех моторостроительных заводах. Месячный выпуск продукции увеличился вдвое и достиг 72 машин. Еще два мил-

лиона рабочих трудились над расширением сети аэродромов, диспетчерских пунктов, складов и ангаров.

В августе 1934 года фюрер партии стал фюрером германской нации и перешел от слов к делу. Статью за статьей Германия отбрасывала ограничения Версальского договора, а 16 марта 1935 года Гитлер объявил о введении всеобщей воинской повинности. Неделей раньше было официально признано существование Люфтваффе. Под лозунгом «Наше дело правое!» немцы начали подготовку к войне.

«Война служит делу сохранения нации и государства или обеспечивает их историческое будущее, — говорилось в меморандуме ОКВ. — Эта высокая моральная цель придает войне тотальный характер и служит ее нравственным оправданием. Она ставит войну выше чисто политического акта и выше военного поединка из-за экономических выгод».

Гитлер и его полководцы понимали бесперспективность противоборства на два фронта. Значит, противников необходимо было разбивать поочередно, в кратчайшие сроки при минимальном материальном ущербе, с тем, чтобы внезапными мощными ударами сломить их волю к сопротивлению. Экономические возможности Германии просто не позволили бы ей продолжительную войну с великими державами.

Выходом из этой ситуации могла стать стратегия «быстротечной войны» или «войны на сокрушение», которая должна обеспечить разгром любого противника еще до того, как он будет способен в полной мере развернуть свой военно-экономический потенциал. Таким образом, в Берлине сделали ставку на максимально эффективное использование наличных экономических возможностей для подготовки вооруженных сил к отдельным молниеносным кампаниям, паузы между которыми позволяли накопить новые резервы для следующего удара. Главными инструментами «блицкрига» стали бронетанковые войска и военно-воздушные силы. Танковые клинья и клещи должны были расчленить и окружить соединения врага, авиация — с первых дней завоевать господство в воздухе, разрушить железнодорожные узлы, полностью изолировать район ре-

шающих боевых действий от тыла противника, оказать непосредственную поддержку своим войскам на поле боя.

Идеи Дуэ фюрер отбросил. Во-первых, для завоевания «жизненного пространства» ему нужна была массовая армия вторжения, поддерживаемая мощным воздушным флотом; во-вторых, для создания стратегической авиации не хватало материальных ресурсов и времени. Поэтому стратегические бомбардировки территории противника «сценарием» не предусматривались. Авиация должна была взаимодействовать на поле боя с танковыми частями, громить войска противника, а его промышленные центры следовало захватывать, а не уничтожать. Британский военный теоретик Дж. Фуллер отмечал:

«Целью Гитлера было в кратчайший срок при минимальном ущербе для материальных ценностей сломить волю противника к борьбе. Его тактика основывалась на использовании пропагандистского наступления и последующего молниеносного удара. Гитлер пересмотрел теорию Дуэ с точки зрения последовательности действий: нужно подорвать моральное состояние мирного населения противника до, а не после начала военных действий не физически, а интеллектуально. Гитлер говорил: «Что такое война, как не использование хитрости, обмана, заблуждений, ударов и неожиданностей? Есть более глубокая стратегия — война интеллектуальным оружием, а зачем мне деморализовать противника военными средствами, если я могу достичь того же самого лучше и дешевле другими путями».

Основным документом, в котором излагались взгляды на роль, задачи и способы использования авиации, являлось «Руководство по ведению воздушной войны», составленное штабом ВВС в 1936 году. В этом документе военновоздушные силы рассматривались как вид вооруженных сил, способный самостоятельно решать оперативно-стратегические задачи и оказывать непосредственную поддержку сухопутной армии и военно-морскому флоту. Главное внимание в нем уделялось вопросам самостоятельных действий авиации, но вместе с тем отмечалось, что важнейшие для нее цели и задачи «должны устанавли-

ваться на основе тщательного учета всех военных, политических и экономических факторов».

Люфтваффе, говорилось в руководстве, являются наиболее мобильным и быстродействующим инструментом войны, способным в решающей степени содействовать осуществлению планов сокрушительных операций и кампаний. Их внезапное использование в самом начале войны может оказать решающее влияние на ее исход. ВВС дают командованию возможность молниеносно и неожиданно для врага создать ударную группу, а также перенести направление главного удара.

Важнейшей предпосылкой для решения всех стоящих перед военно-воздушными силами задач считалось уничтожение или подавление авиации противника, завоевание господства в воздухе. Борьбу с авиацией неприятеля предполагалось вести, прежде всего, нанесением внезапных ударов по аэродромам. Использование истребителей для ведения воздушных боев признавалось менее эффективным способом борьбы за завоевание господства в воздухе.

Взгляды сухопутного командования на роль авиации были изложены в полевом уставе. В нем ВВС рассматривались как средство завоевания господства в воздухе на решающих направлениях, чтобы создать необходимые условия для поддержки стремительного наступления полевых армий.

В соответствии с принятой доктриной при строительстве германских ВВС приоритет имели фронтовые бомбардировщики среднего радиуса действия, способные тесно взаимодействовать с сухопутными войсками. Истребители также широко привлекались для поддержки наземных частей. И почти четверть боевых машин были самолетами-разведчиками и корректировщиками огня.

Большевизм был агрессивным с момента рождения. Еще в 1916 году В.И. Ленин, обосновав возможность победы революции в отдельно взятой стране, одновременно сделал вывод о том, что пролетариату этой страны придется воевать со всем миром «разнузданного империализма», ибо «невозможно свободное объединение наций в социа-

лизме без упорной борьбы социалистических республик с отсталыми государствами».

Вот почему «советская военная мысль единодушно отвергла антинаучную и авантюристическую авиационную теорию Дуэ»: в глазах советских «военных мыслителей», ересь итальянца состояла не в чрезмерном увлечении идеей тотальной воздушной войны, а в отрицании необходимости оккупации поверженного противника, значит, и необходимости массовой армии в пользу компактных, мобильных, профессиональных вооруженных сил. Красным колонизаторам, готовящимся вести против капиталистического окружения «классовую войну с широкой маневренностью действий», такая победа была неинтересна. Их целью было не достижение каких-то политических, экономических или территориальных уступок от недружелюбных соседей, а оккупация и полная советизация захваченных районов, присоединение их «к социалистической коалиции», а в конечном счете — всемирная победа «труда над капиталом». Причем в соответствии с коммунистической моралью любая война, в которую ввяжутся большевики, хоть бы и с зулусами, будет священной и справедливой.

Нарком по военным и морским делам СССР М.В. Фрунзе, мечтавший создать всеобъемлющую теорию пролетарского военного искусства, посреди разрухи и голода пророчествовал: «Армия у нас будет такая, что мир ахнет!» Для создания такой армии необходима безоговорочная милитаризация всей жизни государства; «энергия и воля страны должны быть направлены на создание и укрепление нашей военной мощи»; сознание каждого жителя «должно быть пропитано той мыслью, что наша страна по-прежнему находится в положении осажденной крепости и будет в нем находиться, пока в мире царит капитал».

В 1926 году начальник Штаба РККА М.Н. Тухачевский, выступая с докладом на Первом всесоюзном съезде Военно-научного общества, довел до сведения слушателей:

«Наш Советский Союз не представляет собой расплывчатой коалиции капиталистических государств, но мы тоже будем расширяться в социалистическую коалицию, ко-

гда будут вспыхивать новые социалистические революции или когда нам придется занимать тот или иной район, находящийся под владычеством капитала...

Ведь каждая занятая нами территория является после занятия уже советской территорией, где будет осуществляться власть рабочих и крестьян. Мы, таким образом, расширяем нашу территорию и вместе с тем расширяем не только наш базис войны, но и социалистический базис вообще».

Начальник кафедры авиации Военной академии имени Фрунзе комбриг А.Н. Лапчинский в «фундаментальном труде» с характерным названием «Воздушная армия» писал:

«Нельзя представлять 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.

Как бы активно ни действовала авиация в расположении противника, она не может занять ни пяди неприятельской территории, она не может захватить ни одного пленного, ни одной винтовки или пушки. Ясно, конечно, что она ни в какой мере не способна к наступлению в том смысле, в котором мы понимаем наступление пехоты. Для того чтобы урон, причиненный противнику авиацией, приобрел наступательное или оборонительное значение, необходимы наступательные и оборонительные действия на земле...

Современные миллионные армии, оснащенные могучей техникой, создаются не для того, чтобы предаваться созерцанию в окопах и затем демобилизоваться. Так не может быть, и так никогда не будет. Решение в войне будет достигаться в ряде грандиозных воздушно-земных сражений, и угрозой для данного политического существования противника будет не воздушный флот, завоевавший абсолютное господство в воздухе, а сухопутная армия, воздушные силы и морской флот. Такая концепция несколько интереснее побасенок итальянского генерала и его адептов...

Раз налицо имеется массовая наступательная армия, основная задача воздушной армии — содействие продвижению этой армии вперед, для чего должны быть сосредоточены все силы».

Но с другой стороны, отмечал другой советский теоретик и ярый поборник создания в Советском Союзе стратегической бомбардировочной авиации — заместитель начальника ВВС РККА В.В. Хрипин:

«Острые споры, самые противоречивые оценки теории Дуэ свидетельствуют, прежде всего, о том, что эта теория — действительно незаурядное и значительное явление в области военной мысли. Ряд отдельных положений в его целом несостоятельной концепции представляет и для нас крупнейший практический интерес. Неправильно было бы отбрасывать ряд ценных мыслей Дуэ только из-за того, что принципиальная основа всей его концепции неверна и неприемлема».

То есть кое-что у покойника все-таки можно было позаимствовать и взять на вооружение, например, идею создания мощных воздушных армий, проведения ими самостоятельных стратегических операций и завоевания господства в воздухе. Комкор В.В. Хрипин и комбриг Е.И. Татарченко в своей работе «Воздушная война» делили ВВС на три основные группы: воздушные армии, или «самостоятельные ВВС», армейская авиация, авиация ВМФ:

«Самостоятельные ВВС представляют собой главную часть воздушных сил, состоящую из наиболее мощных соединений воздушных судов (главным образом бомбардировочных) и из соединений и учреждений, обеспечивающих боевую деятельность ядра боевых сил (части и соединения других назначений: воздушного боя, штурмовики, разведчики, транспортные и десантные самолеты, самолеты связи и т.д.). Самостоятельные воздушные силы представляют собой основную ударную силу воздушного флота и образуют основную маневренную группировку, которая выполняет в воздушной войне главные задачи и в случае надобности может оказать поддержку вспомогательным силам, выполняющим частные задачи. Основное назначение самостоятельных воздушных сил — уничтожение воз-

душных сил противника, действия против тылов противника, воздушные десанты, поддержка сухопутных и морских операций. Они могут участвовать в операциях всех видов, выполняя главную задачу или обеспечивая ее выполнение. На них обычно возлагают лишь операции, имеющие особо важное значение в воздушной, морской и сухопутной войне.

Обе категории обслуживающих воздушных сил выделяются в минимальном, строго необходимом количестве для выполнения задач обслуживания сухопутных и морских вооруженных сил...

В числе главных объектов поражения с воздуха крупными массами авиации дальнего действия особенно выделяются авиационные, химические и артиллерийские заводы, базы и склады, военные порты, энергетические центры, важнейшие районы добывающей промышленности и, наконец, крупные города...

Достигнутое господство (превосходство) в воздухе — наилучшее воздушное обеспечение операций».

Простым теоретизированием дело не ограничивалось: количественный и качественный рост ВВС СССР в 30-е годы шел при сохранении доминирующей роли бомбардировочной авиации, особенно тяжелой, перед которой ставилась задача проведения масштабных воздушных операций в начальном периоде войны.

Летом 1932 года начальник Штаба РККА А.И. Егоров представил Реввоенсовету тезисы о новых оперативно-тактических возможностях, появившихся в связи с технической реконструкцией Красной Армии. Из раздела «Воздушный флот»:

«1. Наш воздушный флот подошел вплотную к новому этапу своего развития, который на основе возрастающего боевого значения требует новых отправных установок в использовании как отдельных видов авиации, так и ВВС в целом.

2. В первый период войны вся наличная боевая авиация (в том числе морская и войсковая) **массируется для самостоятельных действий по осуществлению господства в воздухе, дезорганизации тыла, срыва мобилизации, сосредоточения армии и уничтожения морских сил противника.**

Основные принципы боевого использования массовой авиации должны преследовать решение военновоздушными силами РККА следующих задач:

а) иметь господство в воздухе как для нападения, так и для непосредственной защиты территории Союза, и особенно важнейших в экономическом, политическом и военном отношении областей, районов и центров.

б) В случае нападения на СССР какой-либо из капиталистических держав или блока таких государств сорвать в корне мобилизацию и сосредоточение их армии и нарушить хозяйственно-экономическую жизнь целых областей и в первую голову в отношении производства военного значения.

в) Разбить и уничтожить во взаимодействии с морскими силами любой флот противника, который будет действовать в водных бассейнах морей, прилегающих к Советскому Союзу.

г) Выбросить авиамотодесант в наиболее революционных районах для организации и развития вооруженной борьбы в тылу противника и на выгодных в оперативном отношении участках территории противника».

3. В процессе войны вся боевая легкая авиация переходит в подчинение полевого командования армий и фронтов и взаимодействует с полевыми войсками. Боевая тяжелая авиация, как правило, остается в руках Главного командования для решения самостоятельных задач, как воздушный флот дальнего действия, для работы против политических и экономических баз противника».

Авиация должна применяться массированно, неожиданно для противника, решительно, в тесном взаимодействии всех родов между собой.

Эти положения были отражены в разработанной Штабом РККА инструкции «Временные указания по ведению глубокого боя».

Одновременно велась проработка оптимальных сценариев вступления в войну. В октябре 1933 года преподаватель Военной академии Генштаба Е.А. Шиловский в статье «Начальный период войны» писал:

«Стратегические и оперативные доктрины наших возможных противников отводят большое место **самостоя-**

тельными действиям воздушных сил с первых же моментов начала военных действий.

Цель этих действий — срыв мобилизации и сосредоточения противника, подавление его воздушных сил, действия против промышленных центров, крупных узлов путей, электроцентралей, политических центров и т.п. Пока не развернутся сухопутные армии, основная масса авиации, по взглядам большинства зарубежных авторов, объединяется в руках главного и фронтового командования и наносит мощные сосредоточенные удары на большую глубину.

Широкая воздушная война становится в порядок дня. Империалисты стремятся с первых моментов начала войны произвести воздушные вторжения на больших радиусах (500 км и более в зависимости от расположения объектов для действия)...

Новые рода войск и новые технические средства (авиация, мотомехсоединения, механизированная конница и другие средства поражения), которые могут быть введены в действие с первых моментов войны, представляют настолько мощное оружие и могут настолько сильно потрясти противника, что результат их действий скажется решающим образом на ходе последующих операций и, возможно, даже на исходе войны. Поэтому операции начального периода приобретают не второстепенное, а весьма важное и ответственное значение. Поэтому можно и должно смело использовать новые рода войск полностью с самого начала войны для стремительного наступления и удара, пока еще не собрались войска противника.

По этой схеме основная масса авиации, объединенная в руках главного и фронтового командования, наносит глубокие и мощные удары, высаживает авиадесанты, срывает мобилизацию и сосредоточение и потрясает тыл страны.

Конница и мотомехсоединения вторгаются на предельную глубину, дезорганизуют развертывание армии, заставляют относить его в тыл страны, производя его в неблагоприятных условиях, захватывают важные рубежи и районы, громят склады и центры управления, совместно с высаженными десантами создают крайне напряженную обстановку в тылу противника.

За этим первым эшелоном, который вторгается на территорию противника, разворачивается сухопутная армия, но не по государственной границе, а на захваченных рубежах, и, поскольку армия и страна противника уже деморализованы, она своим быстрым наступлением довершает его разгром».

Не будем преувеличивать мощь советской теоретической мысли. Все эти «схемы завтрашнего дня» автор взял из обзора иностранной литературы, но они попали на благодатную почву и легли в основу теории «красного блицкрига»:

«По взглядам некоторых французских авторов вырисовывается следующая возможная схема операций начального периода на франко-германском театре:

а) Быстрое вторжение на территорию противника армии прикрытия, предшествуемой и поддерживаемой воздушными дивизиями. Использование авиации мыслится не только для бомбардировочных действий, но и для «перепрыгивания через фронт» путем производства тактических и оперативных десантов.

б) Это вторжение имеет задачей: воспрепятствовать мобилизации в пограничной полосе, затруднить мобилизацию во всей стране противника и препятствовать сосредоточению его армии.

Далее — занять рубеж, удобный как для развития последующего наступления в глубь неприятельской страны, так и для обеспечения своей территории, и удерживать этот рубеж до сосредоточения главных сил мобилизуемой массовой армии.

в) Мобилизация и сосредоточение в границе армии прикрытия производится за несколько дней до начала военных действий. С началом военных действий 2 — 3 кавкорпуса с мотомехчастями вторгаются на территорию противника, поддерживаемые воздушными дивизиями. Сбивая войска прикрытия, вторгнувшиеся части продвигаются к концу первого дня на удаление до 100 км от государственной границы.

г) Другие воздушные дивизии подвергают бомбардировке узлы сообщения и важные центры в неприятельском тылу (300 — 500 км)...

ж) В дальнейшем бои ведутся за выигрыш времени, пока не сосредоточатся главные силы мобилизованной армии...»

«Взгляды некоторых французских авторов» — армии прикрытия, обеспечивающие мобилизацию и развертывание своих сил вторжением на сопредельную территорию, механизированные и кавалерийские корпуса, сосредоточенные у самых границ в готовности захватить «важные рубежи», воздушные дивизии, нацеленные «с первых же дней войны завоевать господство в воздухе», — почти все нашло свое отражение в планах стратегического развертывания Вооруженных Сил СССР. Отсюда оставался один шаг до вывода, что войну надо начинать не с формального объявления, а внезапным и сокрушительным воздушным ударом. Начальник советских ВВС Яков Алкснис прямо указывал: «Весьма выгодным представляется проявить инициативу и первому напасть на врага. Проявивший инициативу нападением воздушного флота на аэродромы и ангары своего врага может потом рассчитывать на господство в воздухе».

(Военно-политическое руководство Франции «взгляды некоторых авторов» проигнорировало и предпочло вбухать три миллиарда франков в неприступные укрепления «линии Мажино». В начале 1939 года вышла книга генерала Шовино с характерным названием «Возможно ли еще вторжение?»; в предисловии «Верденский герой» престарелый маршал А. Петен высказал убеждение, что танки и авиация не меняют характера войны и что основным условием безопасности Франции является сплошной фронт, усиленный фортификационными сооружениями. Недаром Шарль де Голль главу своих воспоминаний о предвоенном периоде назвал «По наклонной плоскости».)

В рядах советских военных теоретиков существовали и некоторые разногласия, что допускалось, пока в Кремле не составили собственное мнение о целях и планах будущей войны.

К примеру, Лапчинский рекомендовал ВВС не увлекаться самостоятельными операциями, а сосредоточиться в первую очередь на обеспечении успешного наступления наземных войск:

«Попытки рассматривать воздушные силы как независимый элемент вооруженной силы страны связываются обычно с начальным периодом войны. В этот период рассчитывают вести независимую воздушную войну, имеющую цель путем разрушения политических и промышленных центров, путем срыва мобилизации, путем потопления морского флота в его базах, путем разрушения портов и верфей, путем взрыва складов огнестрельных припасов, уничтожения арсеналов, различных заводов и т.д. не дать противнику даже приступить к военным действиям на земле и на море и, таким образом, поставить его на колени. Вопрос лишь в том, имеются ли в настоящее время нужные средства для независимых действий авиации...

Если сил достаточно для того, чтобы оказать, в первую очередь, содействие в продвижении земного фронта вперед, и есть еще излишек сил, то и объекты авиационного тыла противника бомбардировать будет очень целесообразно. Если же сил для решения этих двух задач будет недостаточно, важнейшей задачей будет боевая работа в оперативно-тактической связи с действиями войск, а не поражение глубокого авиационного тыла, т.е. важнейшей задачей будут воздушные бои и разгром неприятельских аэродромов, т.е. завоевание временного и местного превосходства в воздухе, достигаемого путем массированного применения крупных сил авиации на направлении главного удара сухопутных войск...

Раз ведется маневренная война, нужно выигрывать воздушно-земные сражения, которые завязываются в воздухе и кончаются на земле, что требует сосредоточения всех воздушных сил в данное время на данном фронте...

Чем дальше оторвется авиация от своих войск, тем больше объектов, имеющих значение для оказания противодействия наземным войскам, окажутся незатронутыми. А ведь в этом пространстве, над которым пролетает авиация, может быть сосредоточено все, что нужно земному противнику для победы, и возможны случаи, когда придется сопоставлять в одно и то же время цену разрушений, причиненных противнику авиацией в его глубоком тылу, с ценой победы, достигнутой противником на земле...

Оперативная связь с действиями земных войск предусматривает не бомбардирование вообще, а бомбардирование объектов, выбранных целесообразно».

А поражения на фронте — куда ж без марксизма — приводят к разложению «классово неоднородной буржуазной армии», деморализуют и революционизируют его тыл.

При такой постановке вопроса основными объектами атак для авиации становятся уже не города и заводы, а войска противника — танки, артиллерийские орудия, автотранспорт, скопления пехоты, а главной ударной силой — не стратегические, а фронтовые бомбардировщики и штурмовики, способные эффективно действовать на поле боя. Бомбардирование же городов вообще нецелесообразно с военной точки зрения и неприемлемо политически, поскольку заграничный пролетариат «нас не поймет» и не поддержит: «Объектов военного значения в городе, расположенном в глубоком тылу противника, бомбами не достать; города нужно бомбить именно как города, если имеются для этого достаточные средства. Если же достаточных средств для ведения беспощадной воздушной войны нет, для бомбардирования города надо иметь достаточные основания. Основание для этого может быть найдено в действиях противника. Если противник осуществляет моральное воздействие на население, бомбардируя наши города, ответом может быть штрафное бомбардирование его городов. Всеми возможными средствами (радио, листовки, вымпела) причина такого штрафного бомбардирования должна быть объяснена широким массам населения для создания соответствующего общественного мнения. Ясно, что при таком бомбардировании преследуется цель не материального, а морального порядка».

Поэтому авиационные части и соединения должны подчиняться сухопутному командованию и действовать в его интересах:

«Командование должно быть единое. Воздушные дивизии, корпуса и армии должны подчиняться соответственно командирам корпусов, армий и фронтов как составные части целого. Никакое деление командования на войне никогда не приносило пользы. А так как воздушные силы призваны играть в операциях чрезвычайно существенную

роль, необходимо, чтобы командование было подготовлено к единому воздушно-земному руководству едиными воздушно-земными операциями, что не может не отразиться на организации единого высшего военного образования.

Цели военного значения, как мы видели, относительно невелики и широко разбросаны. Эти цели не требуют применения крупных боевых порядков. В поражении этих целей заинтересовано сухопутное командование, и распределение авиации по ступеням сухопутного командования совершенно не означает распыления воздушных сил.

Воздушные армии (крупные соединения) должны находиться в распоряжении главного командования, которое распределяет их по фронтам в зависимости от того, где оно ищет решения.

Воздушные же дивизии должны быть штатной принадлежностью каждого стрелкового корпуса, каждого конного корпуса и каждой крупной механизированной части, ибо, где бы эти корпуса и части ни работали, они всегда нуждаются в непосредственном содействии подчиненной им авиации».

В любом случае, основной боевой машиной авиационных войск является бомбардировщик, «земле несущий динамит», препятствующий «движению, снабжению и управлению противника», поражающий колонны противника в тактической и оперативной глубине, уничтожающий штабы, склады, самолеты на вражеских аэродромах, разрушающий железнодорожные станции, пресекающий любой маневр.

Штурмовики систематическими налетами на малых высотах подавляют войска и технические средства, «расположенные открыто и массированно», на поле сражения и на подходах к нему, блокируют ВВС противника на аэродромах, громят подходящие резервы, нарушают подвоз боеприпасов и т.п.

Истребители должны вести воздушный бой, обеспечивая работу своих бомбардировщиков и препятствуя действиям бомбовозов врага, бороться с истребительной и разведывательной авиацией противника: «Смысл истребительного обеспечения сводится к своевременной го-

товности наших истребителей отразить нападение воздушного противника на наши специальные самолеты и тем гарантировать успех воздушной операции в целом. Истребительное обеспечение имеет в виду, таким образом, воздушный бой».

Большое значение придавалась воздушной разведке, перед которой ставились задачи: вскрыть намерения противника, отслеживая расположение и передвижения его войск, наблюдать «организацию его местности», обеспечивать точной и оперативной информацией свои наземные части и бомбардировочную авиацию (а также осуществлять контроль за их деятельностью и результативностью).

30 декабря 1936 года наркомом обороны был утвержден Временный полевой устав РККА (ПУ-36). В нем впервые говорилось об авиационных соединениях, действующих помимо самостоятельных операций также в тесной оперативно-тактической связи с общевойсковыми соединениями. Уставом рассматривались задачи штурмовой, истребительной, легкомобильной и войсковой авиации.

Не были также забыты вопросы управления авиацией, организации ее тесного взаимодействия с другими родами войск. Например, в книге старшего преподавателя Военной академии П.П. Ионова прописано:

«При организации борьбы за господство в воздухе над полем боя требуется предусмотреть вынесение командного пункта командира соединения истребительной авиации на командный пункт одного из командиров корпусов, действующего на главном направлении. Это необходимо для того, чтобы командир истребительного соединения сам мог наблюдать за воздушной обстановкой в районе поля боя и своевременно принять решение о вводе в бой новых истребительных частей. Кроме этого, для полноты наблюдения за воздушной обстановкой необходимо иметь специальных наблюдателей на командных пунктах соседних корпусов.

Командный пункт командира соединения истребительной авиации должен иметь радиосвязь как с аэродромами истребительной авиации, так и с командованием авиационных частей, находящихся в воздухе...

Между истребителями, находящимися в воздухе над полем боя, должна быть радиосвязь с главным аэродромом той части или соединения, к которому принадлежат эти истребители. Они должны периодически радировать о воздушной обстановке на фронте и в случае необходимости радировать о поддержке».

Что говорить, передовая была теория и, что немаловажно, подкрепляемая материальными возможностями. И на бумаге все выходило гладко. Не зря талдычили политруки:

Наш покой не тревожь — всадим нож.

Глава 3

После Гражданской войны основным тактическим подразделением советской авиации был авиаотряд. По штатам мирного времени, введенным 12 сентября 1922 года, в авиационном отряде имелось 8 действующих и 2 — 4 запасных самолета. Три отряда сводились в эскадрилью, являвшуюся воинской частью, две эскадрильи — в эскадру. Существовали также отдельные отряды и эскадрильи. Все авиачасти на территории военного округа подчинялись помощнику командующего округа по авиации. Существовали также части центрального подчинения, выполнявшие специальные функции.

Вся авиация делилась на армейскую и корпусную. К первой относили истребительные и штурмовые эскадрильи и отряды, ко второй — разведывательные. Бомбардировочная авиация была выделена в самостоятельный род воздушных сил в 1924 году, когда при новой реорганизации предусмотрели формирование легкобомбардировочных и тяжелобомбардировочных эскадрилий. Согласно «расписанию» от 16 сентября первичным подразделением ВВС РККА было звено из трех самолетов. Отряд истребительной авиации состоял из трех звеньев, в разведывательной и легкобомбардировочной — из двух. В отряде тяжелых бомбардировщиков имелось три самолета. В мае 1925 года в штат стрелковых корпусов и кавалерийских дивизий были введены авиационные отряды по 6, 8 и 12 машин, предназначавшихся для ближней разведки и обслуживания артиллерии.

Отряды объединялись в эскадрильи. Истребительная эскадрилья состояла из трех отрядов по три звена — 46 самолетов, из них 12 запасных. Легкобомбардировочная и

разведывательная эскадрилья включали по три отряда и насчитывали 31 самолет, в том числе 12 запасных. В тяжелобомбардировочной эскадрилье было два отряда — всего 6 самолетов; ввиду отсутствия материальной части к концу 1925 года удалось организовать одну Тяжелую эскадрилью, которая фактически состояла из одного отряда и «тренировочной ячейки», укомплектованных разными «импортными» машинами. Свыше 60% разведывательно-бомбардировочного парка на то время составляли «Де Хэвилленды» и их советские дубликаты Р-1 и Р-2. В истребителях служило около 200 аэропланов, в том числе 112 «фоккеров» D.XI и 17 машин И-2.

15 сентября 1926 года постановлением Реввоенсовета РККВФ переименовали в Военно-Воздушные Силы Рабоче-Крестьянской Красной Армии.

С 1927 года началось создание авиабригад. Первоначально это были территориальные формирования, которым подчинялись все авиачасти на определенной территории плюс учебные подразделения, парки, мастерские и склады. Бригада могла включать в себя две-три эскадрильи разного назначения и до десятка отрядов.

К этому времени сложилась достаточно четкая структура ВВС. Управлению ВВС в Москве подчинялись управления в округах. Свои ВВС на правах окружных имели Краснознаменная Кавказская Армия, позже переформированная в Северо-Кавказский и Закавказский военные округа, и особая Дальневосточная Армия, созданная в 1928 году. Аналогичным образом в ВВС входили воздушные силы морей, в оперативном отношении подчинявшиеся командованию соответствующих флотов. Управлениям ВВС округов и приравненных к ним структурных единиц подчинялись бригады, отдельные эскадрильи и отряды.

С постановкой массового производства тяжелых бомбардировщиков СССР первым в мире приступил к созданию стратегической авиации — в полном соответствии с «реакционной» доктриной Дуэ. На 1 января 1930 года в ВВС РККА числилось 33 тяжелых самолета иностранного производства и всего два ТБ-1. Ровно через год в строю находилось уже 155 отечественных бомбовозов. Число тяжелых воздушных кораблей в эскадрилье довели сначала

до восьми, в 1932 году — до 12 машин. Количественный и качественный рост советских ВВС все больше приобретал «бомбардировочный уклон».

Постепенно советские заводы наращивали выпуск самолетов различных типов, что позволило как формировать новые авиационные части и соединения, так и пополнять уже имеющиеся.

23 марта 1932 года вышло постановление Реввоенсовета СССР «Об основах организации Военно-Воздушных Сил РККА», отмечавшее, что поскольку произошедшие в последнее время перемены в ВВС «переводят их из оружия вспомогательного назначения, которое они по существу занимали до сих пор, на роль самостоятельного рода войск», требуется деление воздушных сил в соответствии со стратегическим и оперативно-тактическим назначением на войсковую, армейскую и фронтовую авиацию.

Войсковая авиация состояла из отдельных эскадрилий, по одной на каждый стрелковый, механизированный и кавалерийский корпус. На вооружении эскадрилий находились легкие самолеты для разведки, связи и корректировки артиллерийского огня. Армейская авиация состояла из отдельных смешанных авиационных соединений, входивших в состав общевойсковых армий. Фронтовая авиация подчинялась командованию военных округов. Тяжелая бомбардировочная авиация рассматривалась как средство Главного командования.

В соответствии с задачами, летно-техническими данными и вооружением военная авиация подразделялась на истребительную, бомбардировочную, штурмовую и разведывательную. Соответственно авиационные бригады постепенно становились специализированными, укомплектованными однородной техникой. Сохранились и смешанные авиабригады. В бригаду входило от двух до пяти эскадрилий.

В начале 1932 года началось формирование тяжелобомбардировочных авиабригад. Такая бригада имела в своем составе четыре эскадрильи ТБ-1 или пришедших им на смену ТБ-3 (48 машин), эскадрилью «крейсеров» сопровождения Р-6 (12 самолетов) и эскадрилью истребителей И-5 (31 единица) для прикрытия аэродрома и эскорта близ

линии фронта. В 1933 году для удобства управления и возможности массированного применения эти бригады «парно» стали сводить в тяжелобомбардировочные авиакорпуса, в состав которых затем добавлялись одна-две бригады скоростных бомбардировщиков СБ. В течение короткого времени были сформированы пять корпусов, предназначенных для выполнения самостоятельных стратегических и крупных оперативно-тактических задач.

Люфтваффе в 1934 году еще не существовали. Во Франции только испытывался четырехмоторный «Фарман» F.221, за пять лет его размножат примерно в 70 экземплярах. В Англии основным тяжелым бомбардировщиком считался двухмоторный биплан «Хейворт» с металлическим каркасом и полотняной обшивкой. Вообще в первой половине 1930-х годов политическая и общественная жизнь «загнивающего» Запада, мечтавшего забыть мировую бойню как страшный сон, испытывавшего сильнейшее экономическое потрясение, протекала под флагом всеобщего разоружения. Тяжелые бомбардировщики, наряду с химическим и бактериологическим оружием, предполагалось запретить какой-нибудь международной конвенцией либо передать в исключительное распоряжение Лиги Наций для наказания возможных агрессоров.

А над Красной площадью два раза в год под «волнующую мелодию «Интернационала» проплывало по полторы сотни бомбовозов, у которых в воздухе просто не было реального противника. В маневрах Белорусского военного округа участвовало более 320 ТБ-3. Заместитель наркома обороны М.Н. Тухачевский совместно с командующим БВО И.П. Уборевичем в письме на имя К.Е. Ворошилова предлагали, учитывая возможности советской авиапромышленности, иметь в Красной Армии к 1935 году до 15 тысяч боевых самолетов. Из приказа Реввоенсовета №0101 от 1 декабря 1933 года:

«Тяжелой авиации главной задачей иметь подготовку в выполнении самостоятельных воздушных операций, для чего овладеть навыками по выполнению дальних бомбардировочных полетов частями и соединениями, днем и ночью, в разных метеорологических условиях, как над землей, так и над водой. Отработать тактику самозащиты от воздушного

нападения противника. Проводить в этих полетах тренировку по взаимодействию с крейсерами, легкими бомбардировщиками.

Овладеть бомбометанием из облаков по расчету времени и ночью.

Овладеть взаимодействием с Морским флотом в борьбе против флота и десантов противника, в бою у своей базы, на подходах к ней в открытом море и у базы противника.

Овладеть техникой и тактикой ведения боя соединений с воздушным противником на пути к цели и обратно».

Когда летом 1934 года три звена ТБ-3 посетили с «дружескими визитами» столицы европейских государств, это произвело сильное впечатление. Мир, можно сказать, ахнул. Один из британских репортеров писал: «Пока в Европе спорят о ценности теории Дуэ, красные уже ее фактически реализовали, продемонстрировав мощные четырехмоторные бомбардировщики, существенно превосходящие британские машины аналогичного назначения», а французский корреспондент порадовал читателей заявлением, что «пятьсот русских бомбовозов могут раздавить Европу как тухлое яйцо». На самом деле, рекордами и демонстрациями дело и ограничилось: с организацией реальной систематической боевой подготовки в Красной Армии, являвшейся частью народного хозяйства, всегда были большие проблемы. Поэтому в декабре нарком констатировал, что поставленные им важнейшие задачи «во многом недовыполнены», а «самостоятельные действия авиационных соединений проработаны главным образом в форме дальних перелетов тяжелой авиации».

28 декабря 1935 года К.Е. Ворошилов снова подписал ежегодный приказ об итогах боевой подготовки, в котором снова указывал, что в авиации «не отработаны самостоятельные действия крупных соединений», что дальнейшее совершенствование боевой подготовки Военно-Воздушных Сил необходимо строить на основе проведения самостоятельных операций в условиях взаимодействия с другими родами войск. Начальнику Генштаба и начальнику ВВС РККА предлагалось разработать специальную инструкцию по ведению воздушных операций. Соединениям

тяжелобомбардировочной авиации предписывалось отрабатывать на учениях и маневрах нападения на крупные промышленные объекты и железнодорожные узлы в глубине тылу противника, проведение крупных воздушных десантов, взаимодействие с морскими силами при атаке кораблей противника в море и в базах. К весне 1936 года Генштаб разработал подробную инструкцию по самостоятельным действиям ВВС РККА, и 12 апреля она была введена в действие.

Одновременно предписывалось установить над всей территорией СССР особый авиационный режим, «исключающий еще в мирное время возможность внезапного появления самолетов над любым пунктом СССР, имеющим важное военно-политическое и экономическое значение, без предварительного оповещения соответствующих авиационных командиров».

Приказом НКО №001 от 8 января 1936 года была создана Авиационная армия резерва Главного командования, вскоре переименованная в 1-ю авиационную армию особого назначения. В состав ее управления входили: командующий, штаб, политотдел, отдел командно-начальствующего состава, инспекции вооружения и материально-технического отдела. АОН состояла из четырех тяжелобомбардировочных, трех скоростных бомбардировочных бригад, частей обеспечения, всего — 876 самолетов. В последующем бригады были объединены в три корпуса, которые дислоцировались в Монино, Калинин, Воронеже. Первым «воздушным командармом» стал известный авиационный теоретик комкор В.В. Хрипин.

Через год Климент Ефремович предложил партийному руководству не останавливаться на достигнутом и сформировать еще одну армию для действий против Японии. «Руководство» согласилось. Приказом НКО №0010 от 22 февраля 1937 года для выполнения особых задач на Дальнем Востоке авиационные соединения и части ОКДВА были объединены во 2-ю авиационную армию (АОН-2) с подчинением командованию ОКДВА и дислокацией в Хабаровске. Командармом был назначен комкор Ф.В. Ингаунис. В апреле был установлен единый штат армий особого назначения из двух тяжелобомбардировочных авиабригад,

одной скоростной бомбардировочной и одной истребительной бригады. Всего армия располагала 250 — 260 самолетами: 150 — 170 тяжелых, около 50 фронтовых бомбардировщиков и до 50 истребителей. Чуть позже в АОН включили дальнебомбардировочные эскадрильи на ДБ-3 — по штату 31 машина.

К тому времени совсем зачала в бюрократических брелках романтика революции, все абсолютно стало безлико-секретным и если не «особым», то «специальным» — особые отделы и особая техника, спецприемники и спецраспределители, особые КБ и особые армии. Нет бы придумать что-нибудь на страх врагам Советской власти: 1-й Смертоносный воздушный флот или 2-й Стальной крылатый легион имени взятия Бастилии — все-таки единственные в мире воздушные объединения стратегического назначения! Именно они должны были нанести сокрушающие удары в начальном периоде войны, разрушить административные и промышленные центры противника, уничтожить его военные и морские базы, высадить многочисленные авиадесанты, сорвать мобилизацию и стратегическое развертывание, деморализовать армию врага и пробудить революционную активность «угнетенных масс».

Временная инструкция воздушным силам РККА предусматривала на случай войны сосредоточение авиационных соединений, как правило, в руках фронтового командования и использование их для поддержки той или иной армии. Такая подчиненность позволяла в случае необходимости сосредоточить усилия фронтовой авиации на главном направлении действий войск. Однако на основе опыта маневров был сделан вывод о целесообразности передачи части боевой авиации в непосредственное подчинение армейскому командованию — для организации «надлежащего взаимодействия». Роль фронтового командования в этом случае сводилась к координированию усилий авиации «в ходе выполнения общей задачи борьбы за воздушное господство и содействие наступательной операции».

В конце 1937 года советские ВВС состояли из 77 авиабригад — 49 бомбардировочных, 10 штурмовых, 14

истребительных и 4 разведывательных. Удельный вес бомбардировщиков составлял почти 55% авиационного парка.

Кстати, о десантах. Ими «школа Тухачевского» натурально бредила: «Если... страна подготовится к широкому производству авиамотодесантов, способных захватить и прекратить деятельность железных дорог противника на решающих направлениях, парализовать развертывание и мобилизацию его войск и т. д., то такая страна сможет перевернуть прежние методы оперативных действий и придать исходу войны гораздо более решительный характер...

Захватывая и разрушая железные дороги и шоссе, можно легко, даже небольшими силами, создать очень глубокие зоны заграждения, для преодоления и восстановления которых противнику понадобится много времени...

При наличии в районе десантов населения, специально враждебного буржуазному государству и революционно настроенного, значение авиадесантов вырастет в еще более значительный и решительный оперативный фактор».

Первые опытные нештатные авиамотодесантный (164 человека) и парашютно-десантный (46 человек) отряды были созданы в Ленинградском военном округе в первой половине 1931 года. Опыт сочли удачным. По итогам года командующий войсками округа П.П. Белов докладывал, что проведенные учения подтвердили способность десантов дезорганизовывать работу армейского и корпусного тыла, задерживать на продолжительное время оперативные переброски, нарушать работу штабов по управлению операцией, уничтожать тыловые аэродромы и морские базы. В докладе предлагалось сформировать на базе существующих отрядов воздушно-десантную дивизию в составе мотодесантной и авиационной бригад, парашютного отряда и необходимого количества специальных подразделений.

Постановление Реввоенсовета от 11 декабря 1932 года положило начало созданию в составе ВВС массовых воздушно-десантных войск. В «целях решительного развития» воздушно-десантного дела, подготовки соответст-

вующих кадров и подразделений в Ленинградском ВО разворачивалась 3-я авиационно-десантная бригада особого назначения под командованием М.В. Бойцова. В начале 1933 года в Приволжском, Белорусском, Украинском и Московском военных округах были сформированы соответственно 1, 2, 3, 4-й авиационные батальоны особого назначения. Несколько позже при кадровых дивизиях МВО, СКВО, САВО и Отдельной Краснознаменной Дальневосточной армии возникли нештатные отдельные стрелковые батальоны особого назначения. На ВВС возлагалось обеспечение их выброса в тыл противника, снабжения и связи в ходе боевых действий. К концу года было создано 29 таких батальонов общей численностью до 8000 человек.

В 1936 году на базе штатных и нештатных авиадесантных частей были дополнительно созданы две авиационные бригады особого назначения: 13-я в Киевском и 47-я в Белорусском военных округах. На Дальнем Востоке в составе ОКДВА — 1, 2, 5-й авиадесантные полки. Кроме того, в Московском военном округе формируются три нештатных парашютных полка по 1660 человек в каждом.

Параллельно с увеличением численности «крылатой пехоты» разрабатывались средства переброски десантников, снабжения их всеми видами материального обеспечения. Боевые самолеты оснащались внешними подвесками, кабинами и люльками для доставки людей, техники и грузов; строились десантные планеры; проходили испытания и принимались на вооружение всевозможные средства десантирования — от банальных индивидуальных и грузовых парашютов, производство которых было налажено в 1931 году, до так называемых «авиабусов», предназначенных для беспарашютного сбрасывания с бреющего полета. (Судя по описанию, авиабус известной марки «Г» был абсолютно brutальной, я бы сказал, чисто пролетарской конструкцией, несовместимой с обычной человеческой психикой. Он представлял собой некий обтекаемый плоский контейнер «с хорошей амортизацией», с передними шасси или лыжами, в отсеках которого, отделенные перегородками, размещалась лежа дюжина десантников. В таком беспомощном положении, подвешенные под брюхом транспортника, они доставлялись к точке сброса, и дальше

происходило самое интересное: «Отделившись от самолета, летящего на высоте двух-трех метров, авиабус в течение первых секунд продолжал движение по инерции, а затем, перейдя в пологое снижение, садился на местность (!) скользящим приземлением». После посадки на местность, как чертики из коробки, должны были выскочить десантники и, ошарашив врага внезапностью, захватить, к примеру, аэродром. Аппарат был рекомендован к серийному производству.) Экспериментаторы с энтузиазмом сбрасывали с воздуха на землю, на снег и на воду, с парашютами и без, разнообразные укупорки, платформы, танки, автомобили, мотоциклы, аэросани и моторные лодки. Прорабатывалась возможность подхвата людей и грузов самолетом с земли.

В указаниях по оперативно-тактической подготовке на 1933 год Реввоенсовет требовал от военных округов: «Широко развернуть подготовку авиадесантов. Расширить практику взаимодействия соединений и частей сухопутных войск с авиадесантами. Обеспечить в году в каждом военном округе не менее одного крупного учения общевойсковых соединений с авиадесантами». В задачах на 1934 год: «Производство авиадесантов должно стать предметом постоянных упражнений всей боевой (войсковой и армейской, легкой и тяжелой) и вспомогательной авиации, особенно начсостава и штабов...»

В 1934 году в маневрах Красной Армии участвовали 600 парашютистов; в 1935 году на Киевских и в 1936-м на еще более масштабных Белорусских маневрах было десантировано 3000 парашютистов, 8200 бойцов с артиллерией, легкими танками и другой боевой техникой были высажены посадочным способом. Можно сказать, что мир снова ахнул. Иностранные военные наблюдатели, разинув рты, смотрели на лихо приземляющиеся целыми подразделениями войска, «летающие танки» и «воздушные тачанки». Борьба шла и в воздухе — эскадрильи «красных» и «синих» атаковали друг друга и штурмовали наземные цели. В Киевских маневрах было задействовано 440 самолетов, в том числе 242 Р-5, 89 И-5, 60 ТБ-3, 22 Р-6 и 27 связных У-2; в Белоруссии — 632. На учениях Московского военного округа, кроме сводного парашютного полка, в тыл условного

противника была переброшена на самолетах 84-я стрелковая дивизия.

Куда там германским и японским милитаристам до милитаристов «красных», строивших восьмое чудо света — величайшую в мире армию.

Задачи ВДВ были закреплены в ПУ-36: «Важнейшей задачей парашютно-десантных войск является поддержка армии в операциях по окружению и уничтожению сил противника. Парашютно-десантные части являются действенным средством для дезорганизации управления и работы тыла противника. Во взаимодействии с войсками, наступающими с фронта, парашютно-десантные части могут оказать решающее влияние на полный разгром противника на данном направлении».

Нарком Ворошилов на партийном съезде с апломбом объявил: «Парашютизм — это область, в которой Советский Союз является монополистом. Ни один народ на земле не может даже сравниться с Советским Союзом в этой области, а тем более мечтать о том, чтобы покрыть расстояние, на которое мы вырвались вперед. О том, что нас обгонят, не может быть и речи».

Действительно, никто нас не обогнал, вот только в германо-советской войне никакого «решающего влияния» советские десантные войска по ряду причин не оказали, в том числе, по мнению немцев, «вследствие плохого технического(!) и организационного обеспечения со стороны командования». Средства на военные игрушки и военные игры потратили колоссальные, а создать для десантников нормальный транспортный самолет не удосужились — нам лишь бомбардировщики давай. Между тем ценность ТБ-3 в качестве средства высадки воздушных десантов даже в 1936 году внушала сомнения. По итогам учения МВО комбриг Е.И. Татарченко в своем отчете отметил: «Такую машину можно посылать в глубокий тыл противника лишь при условии неоспоримого превосходства в воздухе хотя бы лишь на время операции. В противном случае можно летать только ночью. Но в короткие летние ночи тихоходный ТБ-3 далеко в тыл не улетит».

Впрочем, главная-то причина всего одна: за месяц до начала грандиозных «представлений» все ходы противо-

борствующих сторон расписывались по часам и километрам и строго соблюдались под присмотром посредников — любая инициатива была наказуема. (Если в плане учений Ленинградского округа, проводившихся в сентябре 1937 года, было предусмотрено выбросить тысячу десантников в 14.00, то их и выбросили по графику, невзирая на скорость ветра до 12 м/с: «В результате этой выброски пострадало 59 бойцов и командиров-парашютистов, в том числе 4 убитых, 8 человек с переломами бедер, из них 3 с осколочными переломами, 6 человек с сотрясением мозга, 5 случаев растяжений, 5 вывихов, в остальных 30 случаях — легкие ушибы и растяжения»).

Межвоенные теории проверялись практикой на испанском «полигоне».

17 июля 1936 года «реакционные силы» Испании, не желавшие раскулачиваться, национализироваться и ликвидироваться как класс, подняли мятеж. Надо сказать, не первый. Мятежи против правительства Народного фронта вспыхивали ежегодно. Так, в октябре 1934 года было жесточайше подавлено восстание шахтеров в Астурии и анархистов в Каталонии. На этот раз заговор с целью свержения «красных» радикалов составили генералы и офицеры, которых поддерживали большая часть армии, буржуазия, крестьянство, духовенство (которое социалисты истребляли особенно рьяно). Началась Гражданская война.

Испытывая огромную нужду в тяжелом вооружении и военной технике, генерал Франсиско Франко обратился за помощью к Гитлеру и Муссолини. И в Риме, и в Берлине приняли решение оказать всемерную помощь мятежникам в «борьбе с коммунизмом».

7 августа в Кадис прибыли 20 немецких транспортных самолетов «Юнкерс-52» и шестерка истребителей-бипланов He-51. Их задачей, на первых порах, являлось обеспечение переброски из Северной Африки на Пиренейский полуостров частей «Иностранного легиона» и марокканских стрелков. 13 августа в порту Мелилья были выгружены 12 итальянских истребителей CR-32. Всего Италия передала фалангистам 759 самолетов, Германия — 650.

Республиканское правительство тоже приобретало во-

енное снаряжение и технику везде, где могло, — в Мексике, Франции, Польше. Но главным поставщиком оружия стал Советский Союз, продавший, кроме всего прочего, 110 тысяч авиабомб и 806 самолетов — И-15, И-16 (тип 5, 6, 10 — всего 455 экземпляров), СБ, Р-5, — из которых к месту назначения прибыли 648. Еще 214 «чаек» и 40 И-16 было построено на республиканских заводах. Первая партия советских истребителей была доставлена в Картахену из Одессы в конце октября 1936 года.

Если Гитлер снабжал Франко бесплатно, рассчитывая на будущие дивиденды, то Сталин за свою «интернациональную помощь» получил золотой запас Испании.

Следом за техникой в Испанию потянулись итальянские, немецкие и советские «добровольцы», сменившие военную форму на штатский костюм, а служебные удостоверения и партийные билеты — на сугубо гражданские документы. Так, немецкий пилот Крафт Эберхард покинул Германию в составе туристической группы, а летчик-истребитель Георгий Захаров с товарищами отбыл в «ворошиловскую командировку» из Севастополя с «корочками» курсанта мореходного училища.

Вначале «заинтересованные лица» старались не слишком афишировать свое участие в разгоравшейся войне, но очень скоро итало-германская помощь генералу Франко переросла в прямую интервенцию, в которой приняли участие около 250 тысяч итальянских, 20 тысяч португальских и 50 тысяч немецких военнослужащих. СССР направил в Испанию около 3000 человек. Инструкторы и советники почти сразу стали непосредственными участниками боевых действий, а чужая страна превратилась в испытательный полигон проверки нового оружия и тактики.

Основными структурами немецкого легиона «Кондор», сформированного в ноябре 1936 года, были группа бомбардировщиков, включавшая четыре эскадрильи по 12 переоборудованных в бомбовозы транспортников Ju-52 с парадной скоростью 280 км/ч, и группа истребителей из четырех эскадрилий по 9 самолетов He-51. Затем к ним добавились разведывательная эскадрилья из 12 самолетов, эскадрилья морских самолетов-разведчиков из 14 машин, зенитная группа из шести батарей, две эскадрильи «опыт-

ных конструкций». Как только с конвейеров в Рейхе сходили прототипы перспективных летательных аппаратов, их направляли в Испанию для войсковых испытаний и пополнения состава. К весне 1937 года легион получил бомбардировщики Do-17E, He-111B, Ju-86D, пикировщики Hs-123, истребители He-112B и «мессеры» Bf-109B.

Воздушные бои «в безоблачном небе» показали, что истребитель И-15 по всем параметрам превосходит He-51 (настолько, что легионер Харро Гарднер отмечал в дневнике: «Учитывая техническую отсталость, любое сопротивление бессмысленно») и имеет преимущество в горизонтальной маневренности и скороподъемности над наиболее часто встречаемым противником — итальянским «Фиатом» CR 32. А моноплан И-16 обыгрывал всех в скорости и вертикальном маневре. Итальянцы свои слабости старались компенсировать преимуществом более мощного вооружения, позволявшего вести бой с дальних дистанций, вне досягаемости огня ШКАСов. Немцы постепенно переориентировали He-51 на поддержку наземных войск и не прогадали. Советские «ястребки» пытались воплотить в жизнь кабинетную тактику взаимодействия маневренных бипланов и скоростных монопланов, но ввиду отсутствия опыта и радиосвязи получалось плохо. После первой атаки бой неизменно превращался в свалку.

«Обычно каждый боевой день мы завершали разбором на земле, — вспоминает генерал Г.Н. Захаров. — Рычагов пытался воссоздать общую картину вылета, и нередко вырисовывались атаки, когда мы целой группой бросались на один бомбардировщик, добив его, бросались на другой, причем ведомые должны были заботиться о безопасности своего ведущего и, конечно, о своей собственной. Но чаще всего после первой же атаки, которую начинал Рычагов, строй распадался и возникала характерная для того времени карусель на разных высотах: смешивались и свои и чужие и каждый дрался на свой страх и риск, хотя, если в суматохе успевал заметить, что товарищу трудно, спешил на выручку. Но это — если успевал заметить и находился поблизости.

Уже потом, повоював, набравшись опыта в боях, мы естественным путем пришли к пониманию тактики совре-

менного, по тем меркам, воздушного боя. А поначалу летчики не учитывали даже таких тактических азов, как заход в атаку со стороны солнца. Поэтому нередко начинали бой из заведомо невыгодной позиции. Основными же нашими козырями в первые дни боевой работы были исключительная маневренность И-15 и индивидуальное мастерство пилотов».

Бомбардировщики наносили удары по портам, через которые поступала военная помощь обеим противоборствующим сторонам, железнодорожным узлам, городам и аэродромам. Истребители старались им в этом помешать, а также выполняли задачи поддержки наземных войск. Теория как будто подтверждалась: скоростные СБ, He-111, SM-79, действуя в дневное время без сопровождения, совершали свои налеты почти безнаказанно. Однако длилось это недолго, с появлением на фронте истребителей-монопланов нового поколения для бомбовозов пришлось выделять прикрытие. Кроме того, они стали летать большими, ошестинившимися пулеметами, группами. Генерал-майор авиации Е.Е. Ерлыкин вспоминает:

«Идет как на параде, группа по 4 самолета — 32 «Юнкерса» и «Капрони» большим кирпичом. Рычагов вел группу, и я шел сзади. Мы увидели, что такая большая группа идет, никогда такой не видели, и никто не стал ее атаковать. Они аккуратно над самым Мадридом развернулись и ушли. Вид такой большой группы привел в смущение. Все знали, что они хорошо вооружены, их сопровождали, это на всех действовало. Рычагов отказался от атаки, я отказался, Ковалевский отказался».

В изменившихся условиях проявились недостатки в конструкции СБ: слабое оборонительное вооружение, отсутствие брони и протекторов в топливных баках.

Боевые столкновения И-16 и первых модификаций Bf-109, вооруженных двумя пулеметами винтовочного калибра, показали приблизительно равные возможности этих машин. Ни по скорости, ни по вооружению супостат не превосходил «ишака». Конечно, было ясно, что новый «немец» — противник серьезный: «Но драться с «мессершмиттом» можно было вполне, он явно был слабее на вертикалях. На вертикалях с И-16 шутки плохи. Что же ка-

сается наших И-15, то их положение, конечно, усложнилось. Однако спасением И-15 по-прежнему оставалась его необычайная маневренность. В бою на виражах И-15 мог зайти в хвост любому из существовавших тогда самолетов, и мы на это рассчитывали».

Кроме того, И-15 наряду с самолетами Р-5 и Р-З широко привлекались для штурмовых действий. Наиболее распространенной тактикой были внезапные удары с малых высот с быстрым уходом на свою территорию.

Грустная история о том, как «в августе 1938 года фашистские части, вооруженные истребителем Вф-109Е, продемонстрировали подавляющее превосходство над советскими истребителями, и господство в воздухе полностью перешло к немецкой авиации», была придумана задним числом. Во-первых, такого истребителя еще не существовало не только в Испании, но и в природе. Во-вторых, непонятно, как три эскадрильи «мессершмиттов» смогли завоевать господство в воздухе «полностью», и почему советские истребители не сумели завоевать его годом раньше, воюя с «фиатами» и «хейнкелями». И, наконец, появление у противника самолета, летающего на 30 км/ч быстрее, — не повод охаивать собственное оружие.

В сентябре 1938 года республиканское правительство Испании на заседании Лиги Наций объявило о решении полностью вывести со своей территории иностранных добровольцев. Советские летчики, успевшие уничтожить 213 самолетов противника, были отозваны на родину. Испанская Республика пала в последних числах марта 1939 года, в мае последние немецкие «добровольцы» возвратились на родину. Легион «Кондор» записал на свой счет 314 воздушных побед (собственные потери составили 96 самолетов, причем боевые — меньше половины); 14 тысяч прошедших через него пилотов и технических специалистов составили костяк Люфтваффе.

В ходе войны был накоплен богатый опыт маневрирования войсками, подтвердилось огромное значение авиации и танков, а также противотанковой и зенитной артиллерии, получили подтверждение или были опровергнуты многие тактические разработки.

Командир эскадрильи Вернер Мельдерс, одержавший в

Испании 14 побед над республиканскими самолетами, по возвращении на родину был признан ведущим авторитетом в области боевого применения истребителей. Он настойчиво внедрял принципы боя на вертикальном маневре. По мнению Мельдера, атаку следовало выполнять сзади сверху, преимущественно при небольших ракурсах, на повышенной скорости, огонь вести длинными очередями с малой дистанции, после завершения атаки за счет кинетической энергии разгона снова уходить наверх, оттуда готовить новое нападение. В случае промаха пилот также стремился оторваться крутой «горкой». Подобная манера ведения боя стала в германских ВВС эталоном. Маневренной схватки немцы старались избегать, так как твердо уяснили, что истребитель, «становящийся в вираж, теряет инициативу». Желторотые оберфанерюнкеры заучивали нехитрый свод правил: непрерывно вести круговое наблюдение, сохранять превышение над противником, учитывать положение солнца и наземную обстановку, поддерживать непрерывную радиосвязь, атаковать неожиданно, огонь открывать с «пистолетной» дистанции. (Советские кабинетные теоретики полагали такой стиль — когда летчик «желает сбить противника неожиданно, а не драться с ним» — меланхоличным и трусоватым и рекомендовали бить врага из любого положения: «Истребитель вступает в бой не для того, что «смыться» при первой неудаче, а для того, чтобы уничтожить противника».)

Если поначалу немецкие истребители летали на заданья звеньями из трех самолетов, то теперь базовой боевой единицей стала пара — ведущий и ведомый. Истребители держались друг от друга на расстоянии приблизительно двухсот метров. Такая дистанция позволяла пилотам полностью сконцентрироваться на поиске противника, не задумываясь при этом о точном соблюдении расстояния между своими самолетами. Ведущий пары вел визуальный поиск противника в передней полусфере, в то время как ведомый прикрывал его сзади. В воздухе, как правило, «работало» звено из двух взаимодействовавших между собой пар.

Боевые действия в Испании оказали решающее влияние на дальнейшее развитие штурмовой авиации Люф-

тваффе. Посредственный истребитель He-51 оказался неплохим штурмовиком, особенно если пилот проявлял инициативу и изобретательность. Эскадрилья под командованием обер-лейтенанта Адольфа Галланда, совершая по несколько вылетов в день, первой опробовала тактику действий по поддержке войск на поле боя, применяя по ходу различные новшества, — использование передовых полевых аэродромов, плотное боевое построение, заход на цель со стороны тыла противника, «ковровое» бомбометание в строю фронта. Одним из изобретений немецких механиков были самодельные зажигательные бомбы, изготовленные из 100-литровых подвесных топливных баков. Особое внимание уделялось координации воздушных и наземных ударов. Хотя поначалу «гитлеровские стервятники» полагали подобные действия ниже своего достоинства: «Выполнение этих заданий заставляет нас чувствовать себя браконьерами, которые используют оружие не совсем порядочно по сравнению с тем, как поступают настоящие охотники».

В апреле 1937 года в германских ВВС окончательно победили сторонники концепции среднего бомбардировщика и прицельного бомбометания, позволявшего воздействовать на противника с максимальной эффективностью при минимальном расходе боеприпасов и расчищать путь наступающим войскам. Началось формирование штурмовой авиации. Одновременно, несмотря на то, что уже были готовы к испытаниям четырехмоторные Do-19 и Ju-89, рейхсминистром Германом Герингом была официально закрыта программа создания дальнего тяжелого «Уралбомбера».

В январе 1938 года в испанском небе появилось звено из трех Ju-87А. Довольно скоро они заслужили хорошую репутацию у летного состава и признание наземных войск, а самое главное — развеяли все сомнения руководства Люфтваффе. Галланд, которому после возвращения из командировки поручили разработать методику обучения вновь формируемых штурмовых авиагрупп, вспоминал: «Только из собственного опыта боев в Испании я понял, что между тактикой действий истребителей и штурмовиков существует большое различие. Мы имели задачу под-

держивать наступление пехоты националистов. Мы атаковали позиции республиканской артиллерии, подходящие резервы, препятствовали подвозу боеприпасов. Немецкие штурмовики стали необходимым реквизитом каждой операции националистов. Тогда наш противник не имел ничего равноценного». В Берлине окончательно убедились, насколько действия штурмовой авиации важны для успеха наземных операций. К 1 сентября 1939 года в составе Люфтваффе имелось 9 групп пикирующих бомбардировщиков, имевших на вооружении 295 Ju-87, и одна группа непосредственной поддержки войск, располагавшая 40 Hs-123.

Основной тактической единицей германских ВВС считалась эскадрилья (12 — 16 самолетов), состоявшая из трех звеньев. Три эскадрильи объединялись в авиагруппу (30 — 40 машин), которые, в свою очередь, по три-четыре сводились в эскадры. В составе групп и эскадр имелись отдельные штабные звенья. Следующими ступенями в структуре Люфтваффе были авиационная дивизия и авиационный корпус, которые не имели постоянного состава и фактически создавались по территориальному признаку. Они осуществляли оперативное руководство действиями авиации в оперативном районе, и командиры эскадр сохраняли полную тактическую самостоятельность. Авиадивизии и авиакорпуса подчинялись так называемым авиационным командованиям, также создававшимся по территориальному признаку в зависимости от конкретных задач. Высшим оперативным соединением был воздушный флот, действовавший на определенном театре военных действий. К началу Второй мировой войны флотов насчитывалось четыре. Кроме того, в состав Люфтваффе организационно входили воздушно-десантные войска, силы ПВО и собственная служба связи. К осени 1939 года было создано 16 полков и 59 батальонов связи Люфтваффе.

Командовал всем этим великолепием великолепный Геринг, не допуская в свою вотчину посторонних: «Все, что летает, принадлежит мне!»

Лишь около 15% сил авиации в ходе боевых действий передавались в состав полевых армий, остальные объединялись в воздушные флоты, подчинявшиеся непосред-

венно главному командованию ВВС и выполнявшему задачи во взаимодействии с объединениями сухопутных войск. Это значительно облегчало организацию и выполнение маневра вдоль линии фронта или между фронтами и концентрацию главных сил Люфтваффе в нужное время и в нужном месте в интересах германских сухопутных войск.

Советские «добровольцы», вернувшиеся из командировки, тоже писали отчеты: «Подробнейшим образом мы должны были — каждый по-своему! — описать машины (свои и чужие), бои, тактические приемы и все-все, что заставило нас задуматься там, в Испании. Написанные нами листки потом тщательно изучались специалистами — таким образом по крупницам обобщался боевой опыт». Писали много и в разные инстанции. Писали в Управление ВВС, в Наркомат внутренних дел, товарищу Ворошилову и товарищу Сталину. Об организации воздушного боя истребителей: «Лучшая тактика — набор высоты и внезапная атака из-за облаков (сзади) с использованием преимущества в высоте и избытка скорости». О принципах использования штурмовой авиации: «Дать внезапно и в минимальное время максимум огня». О способах прикрытия своих бомбардировщиков. О недостатках нашей боевой техники и методики подготовки пилотов.

Вот, к примеру, 5 апреля 1937 года состоялась встреча между летчиками-«испанцами» и руководством РККА:

«ХОЛЬЗУНОВ (в Испании — командир бомбардировочной эскадрильи): Применение СБ, я считаю, в большинстве случаев было неправильным. Бомбили по фронту, но задачи зачастую ставились очень неграмотно, никакой выучки не чувствовалось у многих командиров, хотя большинство из них окончило Академию или учились в Липецкой школе.

Были случаи, когда задачу ставили таким образом: бомбить отдельно стоящий домик северо-западнее Каса-дель-Кампо. Требуется 3 самолета СБ. И все. А сколько километров — хотя бы указали...

Никакого руководства сверху в отношении того, какие лучше всего строи или порядки, в отношении обеспече-

ния того, чтобы как можно было меньше потерь, мы не видели.

Организация у нас как будто была большая: считается штаб авиации, потом имеются штабы групп, потом штабы эскадрилий. Штаб авиации не принимает решение как штаб авиации, а принимает решение, которое должен был бы принять командир отряда: указывает маршрут, сколько самолетов и куда сколько сбросить бомб...

Управление в воздухе производится эволюциями самолета. Для того чтобы наладить связь, нужно посадить туда человека, который сидел бы исключительно на связи...

ЕРЛЫКИН (командир особой группы истребителей И-15):

Мы в первое время никакой тактики для себя не могли придумать. Прилетали самолеты, и мы набрасывались на них, как собаки. Немцы видят, что дело плохо, сразу в отвесное пики и уходят. Тогда мы нападали на другой самолет. Вообще, у нас было принято набрасываться на одного-двух, сбивать к земле и тогда подниматься кверху на других. Мы всегда ходили кучкой, никогда не разбрасывались (*главным образом потому, что на советских истребителях отсутствовали радиостанции.* — Авт.).

На опыте первых боев мы решили не уступать ни в каком случае воздуха и в последующих боях стали набрасываться первые и выработали свою тактику. У нас было 4 звена — четверка ведущая, четверка замыкающая, по 2 тройки справа и слева. Одна из троек была значительно выше, патрульной охраняющей...

Мы к концу декабря очень хорошо сработались с И-16. Очень редко потом стали терять своих людей».

Жаль, что это оказалось никому не нужным.

В 1936 году волна будничной резни «кулаков», «вредителей» и «остаточных классов» докатилась до самых верхов и превратилась в Великую Резню старых большевиков, соратников «нетленного тела», увешанных орденами и привилегиями «героев Октября», Гражданской войны и великих социальных экспериментов. Все пошли под нож.

«СССР находился в капиталистическом окружении, — откровенничал сумевший дожить до пенсии Л.М. Каганович, — приближалась война с империалистами и, по всей

видимости, со всеми сразу. Поэтому необходимо было всемерно укрепить страну, тыл и будущий фронт. Исходя из этого и было принято решение выкорчевать «болото», то есть уничтожить всех ненадежных и колеблющихся.

Война в Испании, в которую оказались активно вовлечены Германия и Италия, расценивалась Сталиным как предвестница новой мировой войны, в преддверии которой требовалось в короткие сроки «оздоровить крепкий организм советского государства» и, конечно, «организм РККА». Умных полководцев по плану Сталина должны были заменить лично преданные, думающих командиров — верные, из новой генерации выдвиженцев.

Тотальная чистка армии началась весной 1937 года с уничтожения «банды преступников и диверсантов», во главе с маршалом М.Н. Тухачевским составивших «военно-фашистский заговор» с целью проиграть войну с Германией и реставрировать в стране капитализм. Программа действий заговорщиков, составленная в кабинетах Лубянки, в общих чертах выглядела следующим образом:

- 1) ослабление военной мощи Красной Армии с тем, чтобы в период войны добиться поражения советской власти;
- 2) организация диверсий и вредительства;
- 3) осуществление террористических актов над руководителями партии и правительства;
- 4) шпионаж в пользу «иностранных разведывательных органов».

Авиацию, как известно, вождь особенно любил. «Можно сказать, — пишет маршал Г.К. Жуков, — что авиация была даже в какой-то степени увлечением И.В. Сталина». Поэтому за три с половиной года в ВВС сменилось четыре начальника, и ушли они отнюдь не на пенсию.

Заместитель наркома обороны командарм 2-го ранга Я.И. Алкснис в мае 1937 года представлял ВВС в специальном судебном присутствии, единогласно приговорившем к казни группу Тухачевского. Говорят, был Яков Иванович на судилище весьма ретив и преисполнен негодования к «подлым двурушникам». 23 ноября его самого арестовали как главаря «латышской фашистской организации», а уже через двое суток он давал признательные показания о том,

как его вербовала латвийская разведка. Надо понимать, что арест одного фигуранта порождал цепную реакцию задержаний выявленных «членов террористической организации» и «шпионских резидентур». Дело Алксниса-Вацетиса положило начало акции по истреблению в РККА латышей. А также поляков, литовцев и «прочих всяких шведов». На Дальнем Востоке был арестован «сообщник» Алксниса, начальник ВВС ОКДВА комкор Ф.А. Ингаунис (хоть и был он литовцем), в Оренбурге — начальник военной школы летчиков комбриг Р.К. Ратауш, в Харькове — начальник 9-й школы летчиков и летных наблюдателей комбриг Я.Э. Закс (у него вдобавок и комиссар оказался поляком, «срывавшим работу парторганизации по разоблачению врагов народа»). Помощник начальника Морских Сил РККА по авиации комдив В.К. Бергстрем был по национальности шведом и шпионил в пользу Швеции. Всем вышепоименованным лицам отмерили «высшую меру социальной защиты»:

«Нет и не может быть места на прекрасной советской земле ползучим гадам, предателям, террористам, людям, поднимающим свою преступную руку на нашего великого, любимого и всем родного товарища Сталина».

Вместе с Алкснисом, точнее, не вместе, а в один день, были казнены начальник штаба ВВС РККА комкор В.К. Лавров — он тоже состоял в «фашистской организации», только русской, и начальник Гражданского воздушного флота комкор И.Ф. Ткачев — этот, согласно обвинительному заключению, руководил «троцкистско-шпионско-диверсионной организацией» в системе ГВФ, работал на Гитлера. Следующий начальник штаба ВВС РККА комдив С.В. Тестов умер в Лефортовской тюрьме.

Вслед за командующими войсками округов шли под топор их заместители, начальники штабов, начальники политуправлений, командиры соединений и дальше — вниз по цепочке «методом выкорчевывания и разгрома». Маршал Ворошилов, действуя рука об руку с «органами товарища Ежова», уничтоживший вдвое больше советских генералов, чем Вермахт, выступая 8 октября 1937 года на разборе маневров Балтийского флота, заявил: «Шпион польский и немецкий Уборевич — в БВО ухитрился завер-

бовать большое количество командного и политического состава, почти 90% командиров корпусов, примерно столько же командиров дивизий, некоторую часть командиров полков». До конца года из ВВС уволили 1205 лиц командного и начальствующего состава, 285 человек были арестованы. Это было только начало.

Менее чем за год под расстрел отправили начальников ВВС: Белорусского ВО комдива С.А. Чернобровкина, Киевского ВО комдива А.М. Бахрушина, Уральского ВО комдива А.Т. Кожевникова, Ленинградского ВО комдива В.Н. Лопатина, Приволжского ВО комдива Ф.А. Клышейко, Сибирского ВО комдива К.В. Маслова, Забайкальского ВО комдива И.И. Карклина и сменившего его комдива М.Н. Шалимо. Последний занимал свой пост тринадцать дней. По этапам пошел начальник ВВС Среднеазиатского ВО комдив Р.А. Якубов.

Редкостной «сволочью» оказался начальник ВВС Тихоокеанского флота Л.И. Никифоров. Как доказало несправедное следствие, комдив на случай войны с Японией готовил бомбардировку своих кораблей и перелет морской авиации на сторону противника. Участниками разветвленного «военного заговора» и «японскими шпионами и диверсантами» были начальник ВВС ОКДВА комкор А.Я. Лапин, начальник ВВС Приморской группы войск комдив И.С. Флоровский и начальник штаба ВВС Приморской группы полковник Ж.Я. Режинский. Прежде чем покончить с собой в тюремной камере, Лапин «искренне раскаялся» и сдал всех своих подельников:

«Помимо завербованных мною в контрреволюционную троцкистскую организацию: ДЗЫЗА — пом. Командующего ОКДВА, ПАШКОВСКОГО — командира 18 стрелкового корпуса, УРАЛОВА — командира 110 авиабригады и КУТОВОГО — командира 12-й авиаэскадрильи, мною в разное время были завербованы следующие лица: — 1) нач. ВВС Приморской группы ОКДВА, комдив ФЛОРОВСКИЙ, 2) флаг-штурман ВВС ОКДВА капитан БОГДАНОВ, 3) командир 301 легкомобомбардировочной эскадрильи, майор КОПЧЕНОВ... Встречаясь с ФЛОРОВСКИМ одновременно в 1935 и 1936 гг., он меня информировал о своей контрреволюционной деятельности и рассказал, что им завербованы следующие ли-

ца: — 1) командир 29-й авиаэскадрильи ИВАНОВ, 2) командир 19-го авиаотряда в Галенках (фамилию забыл), 3) нач. опер. Части Спасской бригады КОЧЕНОВСКИЙ, 4) инженер Барановского аэродрома, прикомандированный к штабу ВВС Приморской группы — МАРЧЕНКО...

В период войны контрреволюционная военная организация должна была расстраивать управление Дальневосточными войсками, участники организации должны были отдавать такие приказы и так направлять подчиненные им части и войска, чтобы идти навстречу поражению...

Моя диверсионная работа заключалась в организации катастроф в ВВС ОКДВА. К числу катастроф, вызванных контрреволюционной работой участников организации, относится: 1) катастрофа в Спасской бригаде, 2) катастрофа ВЛАСОВА в Хабаровской бригаде, 3) катастрофа в авиаотряде МЕТЕЛКИНА в 3-й легкомобомбардировочной эскадрилье, 4) катастрофа в 31 эскадрилье и другие.

В вышеуказанных катастрофах погибло 6 человек. Из всех катастроф в частях ВВС за 1934 — 1936 гг. не менее 25% является результатом диверсионной работы нашей организации».

Таким же «предателем» был комдив М.А. Горбунов — начальник ВВС Балтийского флота. И он не избежал «революционной расправы».

Командующий 1-й авиационной армией, известный теоретик, один из создателей советской стратегической бомбардировочной авиации комкор В.В. Хрипин, пообщавшись с чекистами, признал, что являлся агентом французской, германской, итальянской, британской, чехословацкой и польской разведок. Не исключено, что он планировал бомбить Кремль. Понятно, что в одиночку с таким объемом шпионской работы комкор справиться не мог. Сообщников — правой рукой был начальник штаба АОН-1 «комбриг-террорист» А.Н. Андрианов, а левой начальник политуправления дивизионный комиссар И.П. Зыкунов — выкорчевали вместе с командармом и присыпали землей на спецобъекте НКВД «Коммунарка».

Не зная ни сна, ни отдыха работали спущенные с цепи наследники Дзержинского: днем «кололи» подследствен-

ных, по ночам дырявили им затылки. Конвейер работал бесперебойно: 15 — 20 минут на зачитание приговора — и в подвал.

Расстрел... Расстрел... Расстрел...

Комдив Ж.Я. Пога, командир тяжелобомбардировочного авиакорпуса.

Комбриг А.Я. Циэмгал, командир 9-й тяжелобомбардировочной авиабригады Белорусского ВО.

Комбриг А.А. Житов, командир 15-й тяжелобомбардировочной авиабригады Киевского ВО.

Комбриг Н.М. Стаханский, трижды краснознаменец, командир 18-й тяжелобомбардировочной авиабригады Харьковского ВО.

Комбриг И.Я. Самойлов, командир 43-й смешанной авиабригады Харьковского ВО.

Комбриг Д.М. Руденко, командир 50-й штурмовой авиабригады ОКДВА.

Командир той же бригады комбриг М.М. Рыженков.

Полковник Н.С. Разумов, командир 67-й тяжелобомбардировочной авиабригады ОКДВА.

Полковник В.И. Адриашенко, командир 84-й истребительной авиабригады Белорусского ВО.

Комбриг М.А. Каган, командир 90-й истребительной авиабригады Киевского ВО.

Комбриг Г.М. Бондарюк, командир 101-й авиационной бригады Забайкальского ВО.

Полковник П.А. Санчук, командир 110-й авиабригады ОКВДА.

Полковник С.Г. Уралов, командир 139-й скоростной бомбардировочной авиабригады ВВС КБФ.

Комдив Н.Я. Котов, начальник Липецкой летно-тактической школы ВВС.

«Припаяли срок» одному из организаторов воздушно-десантных войск в СССР, первому командиру 3-й авиабригады особого назначения, начальнику авиации пограничных войск комбригу М.В. Бойцову. Расстреляли второго командира этой бригады, выросшего в командира 5-го тяжелобомбардировочного авиационного корпуса комдива В.С. Кохановского, командира 13-й авиабригады особого назначения полковника А.О. Индзера и команди-

ра 47-й авиабригады особого назначения комбрига Ф.Ф. Кармалюка. В общем, навели порядок и в десантных войсках.

Заодно почистили от «фашистов» учебные заведения: в проскрипционные списки попали начальник кафедры общей тактики Военно-воздушной академии имени Жуковского комдив Б.Я. Лавиновский, начальник кафедры оперативного искусства полковник А.С. Алгазин, начальник учебной части командного факультета полковник А.К. Меднис, профессор той же академии и начальник кафедры тактики авиации Военной академии имени Фрунзе, автор концепции создания АОН, комбриг А.Н. Лапчинский. За репрессиями военных теоретиков следовало изъятие из обращения их научных трудов, в содержании которых немедленно усматривались «вредные положения» и «пораженческие настроения». Для просмотра всей военной и военно-политической литературы — «в целях очистки ее от политически вредной и устаревшей» — наркомом обороны была назначена специальная комиссия. Время теоретических дискуссий закончилось, правила войны писались теперь в Кремле.

«Военная теория сводилась по существу к составлению мозаики из высказываний Сталина по военным вопросам, — пишет маршал М.Ф. Захаров. — Одновременно (*с расформированием танковых корпусов. — Авт.*) были попытки резко изменить и задачи авиации, сведя их, в сущности, к действиям только над полем боя в тесной тактической связи с наземными войсками, ведущими этот бой. Такие мероприятия свидетельствовали о повороте военной теории назад — к линейным формам борьбы в оперативном масштабе».

Французский военный атташе доносил в Париж:

«1. Красная Армия, вероятно, более не располагает командирами высокого ранга, которые бы участвовали в мировой войне иначе как в качестве солдат или унтер-офицеров. 2. Разработанная Тухачевским и его окружением военная доктрина, которую наставления и инструкции объявили вредительской и отменили, более не существует. 3. Уровень военной и общей культуры кадров, который и ранее был весьма низок, особенно упал вследствие того,

что высшие командные посты были переданы офицерам, быстро выдвинутым на командование корпусом или армией, разом перепрыгнувшим несколько ступеней и выбранным либо из молодежи, чья подготовка оставляла желать лучшего и чьи интеллектуальные качества исключали критичную или неконформистскую позицию, либо из среды военных, не представляющих ценности, оказавшихся на виду в Гражданскую войну и впоследствии отодвинутых, что позволило им избежать всякого контакта с «врагами народа». **В нынешних условиях выдвижение в Красной Армии представляет своего рода диплом о некомпетентности...**»

Это был период, когда делались головокружительные карьеры, когда в командование дивизиями и бригадами вступали капитаны и майоры, едва освоившие обязанности командира роты, батареи или эскадрильи. Через год-два они получали генеральские погоны, но что они понимали в руководстве крупными соединениями, были ли способны, не говоря решать тактические и оперативные задачи, а хотя бы правильно сформулировать вопросы? Да и требовалось ли это от них? И что от них требовалось? По всем признакам, главным было «правильно дышать», в такт с «генеральной линией». А думать им разрешили и даже приказали проявлять инициативу потом, когда «непобедимые красные полки» за Волгой отдышались. Маршал Г.К. Жуков, самый яркий представитель новой генерации сталинских полководцев, по поводу книги Б.М. Шапошников «Мозг армии» выдал в своих мемуарах:

«Дело прошлое, но тогда, как и сейчас, считаю, что название книги «Мозг армии» применительно к Красной Армии неверно. «Мозгом» Красной Армии с первых дней ее... являлся ЦК ВКП(б), поскольку ни одно решение крупного военного вопроса не предпринималось без участия Центрального Комитета. Название это скорее подходит к старой царской армии, где «мозгом» действительно был генеральный штаб».

Как известно, мозг ЦК находился в голове товарища Сталина, а сам ЦК за всю войну ни разу не собрался, так как не имелось в том необходимости. Между тем в середине 1930-х годов заграничные наблюдатели в своих аналитических записках утверждали, что «нынешний советский

план обороны и проведенное за последние год-два большое расширение Красной Армии целиком родились из головы Тухачевского». Иосиф Виссарионович эти отчеты почитывал и «неправильное положение» намерен был исправить. А то, что опальных военачальников вместо того, чтобы просто уволить или посадить, расстреливали, так это — «особенности национальной охоты».

В июле 1937 года, когда пальба по своим в Красной Армии еще только разгоралась, перед японской политической и военной элитой выступил с докладом помощник военного атташе в Москве капитан Коотани:

«Возникает вопрос — разве была необходимость только из антипатии залпом расстреливать целую группу? Конечно, должен быть какой-то мотив. Мое личное мнение относительно этого мотива, что здесь не было ни плана восстания, ни даже террористических планов. Насколько мы можем себе представить, вполне возможно, что на попытку Сталина провести до конца чистку в среде армии военные специалисты ответили известным противодействием, исходя из необходимости не подвергать снижению боеспособность армии... Вы подумаете, может быть, что только за такую оппозицию можно было бы и не расстреливать, но так думают японцы, которые судят о России, исходя из положения в Японии, в России же в случае столкновения поездов немедленно расстреливается начальник станции, который несет за это ответственность. Человеческая жизнь ценится в России дешево, и если мне скажут — не смешно ли, чтобы за такую оппозицию людей расстреливали, я скажу, что ничего смешного здесь нет, а для России это вполне возможно.

Можно строить различные предположения, но, вероятно, никто не сможет оспаривать, что нынешний процесс связан с проводимой Сталиным чисткой в стране, иными словами, что он имеет целью укрепление диктатуры Сталина».

Сегодня стало модным утверждать, что репрессировано было не так уж много командиров, расстреляли не всех, кое-кого даже отпустили и восстановили в армии. Действительно, кого-то просто уволили по политическим мотивам (и весьма вероятно, что потом судили как сугубо ци-

вильное лицо), кого-то просто посадили, кого-то позже выпустили под лозунгами «борьбы с перегибами» и «восстановления социалистической законности».

Командиру 3-го тяжелобомбардировочного авиакорпуса А.М. Тарновскому-Терлецкому отмерили восемь лет истребительно-трудовых лагерей, где он и умер в 1943 году. На войне с немцами он не пригодился. Командир 4-й тяжелобомбардировочной авиабригады комбриг М.С. Медянский за связь с «врагами народа» Уборевичем и Хрипным отделался сравнительно легко: сломанным ребром и почти тремя годами следственного изолятора, после чего восстановился в армии и преподавал в различных авиационных училищах, но на войну его тоже не пустили. Как и бывшего командира 31-й истребительной авиабригады ВВС КБФ комбрига И.В. Шарапова, получившего должность начальника Военно-морского авиационного училища имени Сталина. В помощниках у него ходил отсидевший два года бывший командир 42-й истребительной авиабригады ВВС ТОФ полковник П.А. Федоров. Бывший начальник ВВС ЧФ в 1941 году возглавил Военно-морское авиационное училище имени Леваневского. Комбрига А.С. Зайцева, командовавшего 3-й авиадесантной бригадой, арестовали в 1937 году (не знаю, какую статью ему лепили, но арестовали за дело, за тот самый злополучный десант), освободили в 1941-м и сделали начальником кафедры ВВС Военной академии имени Фрунзе (начальника штаба 3-й бригады полковника И.П. Ешурина расстреляли по политической статье).

Некоторым даже присвоили генеральские звания.

Так ведь всех убивать и не надо, глупо. Еще древние римляне знали, что для быстрого поднятия боевого духа легиона достаточно обезглавить каждого десятого — для примера остальным девяти, да и большевики практиковали децимации. Это крайнее средство наведения порядка использовалось на войне в случае бегства частей с поля боя. Сталин методику усовершенствовал и провел свое «воспитательное мероприятие» до начала сражения. Мотив Вождя лежал на поверхности: поставить во главе РККА «жуковых», думающих сначала партбилетом, а потом уже головой. Единомыслие как основа боеспособно-

сти, страх как стимул лояльности. Пассаж Жукова свидетельствует, что Вождь своей цели добился.

Правда, в мирное время такая армия быстро деградирует. Ее командиры, привыкшие «к тоталитарной каторге ума», не интересуются военным делом, а солдаты воспринимают службу как тягло. Оставаясь по сути комиссаром Гражданской войны, Сталин не понимал, что времена, когда исход боя решали «большие батальоны», безвозвратно прошли. Вероятные противники понимали: «Благодаря нынешнему инциденту углубится взаимная подозрительность и беспокойство в среде комсостава, особенно среди высшего комсостава Красной Армии, далее, благодаря дальнейшим репрессиям, усилится атмосфера взаимного недоверия и беспокойства в руководящей прослойке центральных административных органов. Все это наносит вред духовной спаянности народа, и не подлежит никакому сомнению, что с точки зрения синтетической оборонной мощи или гособороны в широком понимании моральная слабость СССР будет все больше сказываться, и что нынешний инцидент послужит источником бедствий в будущем... когда нам придется драться с ними, мы должны будем в максимальной степени использовать это слабое место противника».

Как и следовало ожидать, репрессии в армии породили у красноармейцев недоверие к командному составу, привели к снижению уровня его профессиональной подготовки, угробили всякую инициативу и самостоятельность. Именно в этот период наблюдались катастрофическое падение воинской дисциплины, резкое усиление пьянства, которое даже для, в общем-то, всегда пившей армии приобрело невиданные размеры. 28 декабря 1938 года в Наркомате обороны родился приказ №0219: «О борьбе с пьянством в РККА»:

«За последнее время пьянство в армии приобрело поистине угрожающие размеры. Особенно это зло вкоренилось в среде начальствующего состава.

По далеко неполным данным, в одном только Белорусском особом военном округе за 9 месяцев 1938 г. было отмечено свыше 1300 безобразных случаев пьянства, в частях Уральского военного округа за тот же период — свыше

100 случаев и примерно та же неприглядная картина в ряде других военных округов...

Пьянство стало настоящим бичом армии. Отъявленные негодяи и пьяницы на глазах у своих не в меру спокойных начальников, на виду партийных и комсомольских организаций подрывают основы воинской дисциплины и разлагают войсковые части.

Значительная часть всех аварий, катастроф и других чрезвычайных происшествий — прямое следствие пьянства и недопустимого отношения к этому злу со стороны ответственных начальников и комиссаров...

Это говорит о том, что запятнанная честь воина Рабоче-Крестьянской Красной Армии и честь войсковой части, к которой принадлежишь, у нас мало кого беспокоит».

Разглагольствования о чести из уст Ворошилова звучат особенно забавно. Одни командиры, ожидая своей очереди, заливали страх водкой, другие прибегали к суициду, третьи «заворачивали болт на службу», ну а командир 11-й тяжелобомбардировочной авиабригады комбриг А.И. Орловский, измучившись по ночам прислушиваться к шагам за дверью, написал донос сам на себя, в котором признался, что состоит в «военном заговоре».

Вполне закономерно, что снижение профессионализма и дисциплины повлекло за собой всплеск аварийности: самолеты горели, взрывались, падали, сталкивались, бились на земле и в воздухе. В 1936 году в военно-воздушных силах произошло 280 аварий и катастроф, погибли 94 человека. Количество происшествий неуклонно росло, и, понятное дело, все они были следствием подрывной деятельности «агентов германо-японского фашизма». 25 мая 1937 года Ворошилов подписал приказ: «О мерах предотвращения порчи материальной части ВВС РККА по злему умыслу»:

«За последнее время в Военных Воздушных Силах РККА имел место ряд случаев порчи материальной части по злему умыслу, повлекшей за собой аварии и даже катастрофы с тяжелыми человеческими жертвами.

Расследованием этих случаев установлено, что наша бдительность все еще остается недостаточной, что диверсанты и вредители, пользуясь нашей неорганизованно-

стью и слабостью контроля, остаются неразоблаченными и продолжают творить свое черное дело».

Не помогло: в 1937 году в 398 авариях и катастрофах погибли 110 человек.

Приказом №0018 от 21 мая 1938 года до командного, политического и инженерного состава было доведено «Постановление Главного Военного Совета РККА об аварийности в частях ВВС РККА», в котором говорилось об «огромном росте аварий и особенно катастроф»:

«Несмотря на то, что ЦК ВКП(б) и Правительство в 1932 г., а затем в 1936 г. поставили перед ВВС РККА во всем объеме вопрос о борьбе с аварийностью, за последние два года аварийность не только не снизилась, но значительно возросла, особенно в январе, феврале и первой половине марта 1938 г.

В 1937 г. количество чрезвычайных происшествий в ВВС по сравнению с 1936 г. увеличилось: а) по авариям на 80%, б) по катастрофам на 70%».

С учетом происходивших в стране «очистительных процессов», объяснение этому нашли вполне ожидаемое — по-прежнему гадят «враги народа», а «преданные партии и рабочему классу» выдвиженцы — некомпетентны:

«1. В ряде частей ослабла большевистская бдительность, плохо поставлена партийно-политическая работа. Не выкорчеванные полностью враги народа в такой обстановке ловко используют положение, продолжая творить свои преступные дела.

2. Несколько ослабла воинская дисциплина, в результате чего нарушаются приказы и уставы РККА, регламентирующие воинский порядок и взаимоотношения между начальниками и подчиненными. Появились расхлябанность и разгильдяйство, доходящие в отдельных случаях до обсуждения отдаваемых начальниками распоряжений. Имеют место случаи панибратства и ложного демократизма.

3. Выдвинутые на руководящие должности преданные партии и рабочему классу молодые командные и политические кадры, обладая высокими личными качествами, в большинстве не имеют еще практического опыта по руководству частями и соединениями, не могут сосредоточить

основного внимания и времени на главнейших вопросах — личном руководстве боевой подготовкой.

Нередки случаи, что и сами они не являются еще образцом дисциплинированности. Недостаточная требовательность этих товарищей в ряде случаев доходит до явного попустительства — нарушения уставов, инструкций и руководств (летная и служебная расхлябанность, недисциплинированность). Эти молодые командиры нуждаются в непрерывной помощи, руководстве и большевистском воспитании со стороны старших начальников по командной и политической линии...

12. Военная приемка на заводах (21-й и 1-й заводы) по самолетам И-16 и Р-зет при наличии вредительства на этих заводах не справилась со своей задачей, в результате чего в Военно-Воздушные Силы РККА поступает материальная часть с производственными дефектами и наличием вредительства».

Самолеты тем временем продолжали «падать». В 1938 году произошла 571 катастрофа и авария, в которых погибли 273 человека, в том числе командующий ВВС ОК-ДВА комдив Сорокин, Герои Советского Союза комбриги А.М. Бряндинский и В.П. Чкалов. По данным заместителя наркома внутренних дел М.П. Фриновского (донесение от 31 августа 1938 года), на Дальнем Востоке количество катастроф по сравнению с предыдущим годом возросло на 400%.

4 июня 1939 года Ворошилов подписал приказ №070 «О мерах по предотвращению аварийности в частях Военно-Воздушных Сил РККА», рисующий удручающую картину:

«Число летных происшествий в 1939 году, особенно в апреле и мае месяцах, достигло чрезвычайных размеров. За период с 1 января до 15 мая произошло 34 катастрофы, в них погибло 70 человек личного состава. За этот же период произошло 126 аварий, в которых разбит 91 самолет. Только за конец 1938 и в первые месяцы 1939 гг. мы потеряли 5 выдающихся летчиков — Героев Советского Союза, 5 лучших людей нашей страны — тт. Бряндинского, Чкалова, Губенко, Серова и Полину Осипенко.

Эти тяжелые потери, как и подавляющее большинство

других катастроф и аварий, являются прямым результатом:

а) преступного нарушения специальных приказов, положений, летных наставлений и инструкций;

б) крайне плохой работы командно-политического состава воздушных сил и военных советов округов и армий по воспитанию летно-технических кадров авиачастей;

в) плохо организованной и еще хуже проводимой планомерности и последовательности в учебно-боевой подготовке авиационных частей;

г) неумения старших начальников и комиссаров наладить летно-техническую подготовку с каждым экипажем и летчиков в отдельности в соответствии с уровнем их специальных познаний, подготовленности, индивидуальными и специфическими их способностями и качествами;

д) все еще неудовлетворительного знания личным составом материальной части и, как следствие этого, плохой ее эксплуатации и

е) самое главное, недопустимого ослабления воинской дисциплины в частях Военно-Воздушных Сил и расхлябанности, к сожалению, даже среди лучших летчиков, не исключая и некоторых Героев Советского Союза.

Подтверждением всего сказанного служит буквально всякая катастрофа и происшествие, так как при самом беглом ознакомлении с ними, как правило, причиной является или недисциплинированность и разболтанность, или невнимательное и недопустимо халатное отношение к своим обязанностям летно-подъемного и технического состава».

В документе нет ни слова о «вредителях», и потому в приказной его части, наряду с требованием «ходить строем» и сентенциями вроде: «Летный аппарат — штука посложнее паровоза», были даны и вполне конкретные и дельные указания «по искоренению безобразных явлений, приводящих к большому количеству всякого рода происшествий». Впрочем, как у нас это обычно бывает, начальники, дабы не портить отчетность, пошли по самому простому пути: запретить ночные полеты, высший пилотаж, маневрирование на малых высотах...

Тем не менее безобразия устранились неудовлетвори-

тельными темпами, и год спустя новому наркому обороны маршалу С.К. Тимошенко пришлось писать новый приказ «О задачах ВВС Красной Армии в связи с большой аварийностью», в нем — все о том же:

«С 1 по 10 августа 1940 г. моими заместителями были проверены 28 авиационных полков. Проверкой были охвачены авиационные части Прибалтийского, Западного, Киевского, Одесского, Закавказского, Северо-Кавказского и Забайкальского военных округов. Проверка была произведена с целью выяснить причины недопустимо высокой аварийности в частях ВВС Красной Армии. Установлено, что основными причинами, порождающими аварийность, являются:

1. Чрезвычайно низкая дисциплина, расхлябанность и неорганизованность в частях ВВС Красной Армии. В результате слабого контроля приказы, уставы и наставления по производству полетов, регламентирующие летную работу, твердо и последовательно не выполняются... Большое количество пьянок с дебошами, самовольные отлучки и прочие аморальные проступки, несовместимые со званием командира, красноармейца, характеризуют низкое состояние дисциплины и порождают аварийность.

2. Постановка учебно-боевой подготовки во многих полках неудовлетворительная. Планирование боевой подготовки производится «вне времени и пространства», что является следствием незнания подготовленности эскадрилий и ведет к постановке непосильных и нереальных задач. В эскадрильях до сих пор не научились индивидуально подходить к летчику — ставить задачи в соответствии с его подготовкой, в результате чего происходят аварии и катастрофы...

3. Штурманская подготовка в большинстве частей, и особенно в истребительных, находится на низком уровне. Знание основ навигации слабое. Происходит чрезмерно большое количество потерь ориентировки, в том числе и у руководящего командного состава.

4. Как массовое явление — плохое знание материальной части летным и техническим составом. Летчики и часть командиров слабо знают данные своего самолета и мотора. Летчики, не зная материальной части, боятся контролировать работу технического состава. Командиры час-

тей и подразделений, сами не зная материальной части самолета и мотора, не требуют и не проверяют знания подчиненного им состава.

5. Большое количество поломок, аварий и катастроф происходит при взлетах и посадках самолетов. Это говорит о том, что важные элементы техники пилотирования, взлет и посадка у молодых летчиков не отработаны.

6. Проверка техники пилотирования поставлена плохо, проводится нерегулярно и не в сроки, указанные № 69 НПП-38. Просмотр летных книжек показал, что ошибки, отмеченные при поверке техники пилотирования, не устраняются, а только фиксируются, т. е. сознательно происходит самое возмутительное безобразие, когда летчик с известными и неустраненными ошибками продолжает летать на более сложное задание, с ним не справляется, повторяет ошибки, бьет самолет и гибнет сам.

7. В частях ВВС на должностях командиров полков, эскадрилий и звеньев находятся командиры, не имеющие достаточного опыта в руководстве частями и подразделениями. Командиры звеньев не имеют инструкторско-методического опыта, не умеют показать и научить своего подчиненного. Командующие ВВС округов, командиры дивизий и полков не поняли необходимости особо учить и воспитывать кадры, а предоставили их самим себе. Это приводит к тому, что командир звена и эскадрильи не знает, как строить работу, допускает ошибки, порождающие аварийность. Приведенные причины, порождающие аварийность, не могут оставаться в частях ВВС и должны быть искоренены самыми решительными мерами».

В приказе неспроста упоминаются авиационные полки. В начале 1938 года началось новое изменение структуры ВВС. Численность истребительной эскадрильи уменьшили до 15 машин, остальных — до 12; отряды исчезли. Основной структурной единицей стал полк, состоявший из четырех-пяти эскадрилий и звена управления. Истребительные, штурмовые и бомбардировочные полки по штату имели по пять эскадрилий, каждая эскадрилья имела четыре звена, плюс самолет связи — 61 машина; тяжелобомбардировочные полки — четыре эскадрильи, 40 бомбардировщиков.

Полки могли быть специализированными либо смешанными. Они объединялись в бригады, в которых насчитывалось по 100 — 150 машин. Все авиабригады предполагалось — по 2 — 4 бригады — свести в авиационные корпуса. По-прежнему сохранялись отдельные подразделения — разведывательные и корректировочные эскадрильи, звенья связи и т.п. Основным моментом реорганизации явилось отделение тылов от строевых частей, повысившее их оперативную подвижность и мобилизационную готовность.

Согласно мобилизационному плану на 1938 — 1939 годы в случае войны планировалось развернуть 155 авиационных бригад и выставить боевых 11 тысяч самолетов.

Приказом НКО №0017 от 21 мая 1938 года были сформированы еще две отдельные авиационные армии с дислокацией в Воронеже и Ростове. Этим же приказом для АОН устанавливался четырехполковой состав с численностью авиационного парка 307 самолетов — в каждом полку по 61 бомбардировщику, 15 истребителей, 3 самолета управления.

Почти одновременно на базе имевшихся авиадесантных частей было сформировано шесть воздушно-десантных бригад. Их тоже отделили от тыла, в том числе изъяв всю авиационную технику из транспортных эскадрилий, поскольку из-за отсутствия новых бомбовозов авиационные армии укомплектовывались престарелыми ТБ-3.

За такими интересными делами отчеты «добровольцев» об Испанской кампании читать было некогда, некому и незачем. Не успеет какой-нибудь спец изучить материал, а его уже тащат к стенке. Да и самих писавших, побывавших за границами, следовало сначала проверить на предмет вербовки иностранными разведками. Героев-испанцев, обласканных властью и взлетевших на высокие посты, мы знаем, а полный список участвовавших и погибших нам до сих пор недоступен. Какой борщ, когда такие дела на кухне. Вот, Осип Пятницкий, значительная фигура в Коминтерне, был расстрелян в ночь на 29 июля 1938-го, а до марта 1940 года числился членом партии и руководителем Политико-административного отдела ЦК ВКП(б).

Поэтому, когда «грнуло», советские истребители по-

прежнему ходили в бой «по трое», давно уже не скоростные бомбардировщики СБ и летавшие со скоростью мотоцикла ТБ-3 посылались на задания среди бела дня мелкими группами и без сопровождения, «лучшие в мире штурмовики» вступали в бой, не имея инструкции по боевому применению, не говоря о таких тонких материях, как взаимодействие и координация действий с другими родами войск. Генерал-полковник М.М. Громов, вспоминая войну, пишет:

«Сопровождение бомбардировщиков и штурмовиков решалось у нас неправильно. В этих случаях защита была совершенно неэффективна, так как наши истребители шли на скорости, равной скорости бомбардировщиков. На такой пониженной скорости они сами бывали жертвой нападения: не имея скорости, они не имели своей основной силы — скорости и маневра. Необходимо было значительное многоярусное превышение высоты (когда они шли в два слоя на разных высотах). В таких случаях истребители противника не могли атаковать наши бомбардировщики, не будучи атакованными нашими истребителями, которые с высоты могли быстро набрать любую скорость и пресечь атаку противника.

Немцы летали в истребительной авиации всегда парами, это была их основная тактическая единица. Летали они всегда, держа скорость на 9/10 мощности мотора. При этом догнать их истребители можно было только при условии нахождения нашего истребителя на высоте, причем значительно большей, чем у противника. Кроме того, пара обладала большей маневренностью. Ведущий в паре, летящий на 9/10 мощности мотора, имеет возможность спокойно искать цель: его основное внимание обращено именно на это. У него нет опасности быть атакованным сзади. Ведомый, идущий сзади следом, наблюдает только за верхней полусферой, так как ни сбоку, ни сзади догнать его нельзя.

У нас же наименьшей тактической единицей у истребителей было 3 самолета. Эта тактическая единица лишала их маневренности. Этот парадный строй на фронте — порочен. Пара сильнее и маневренностью, и целенаправленностью внимания».

Наведение авиации на цель с земли и к 1945 году толком не освоили. Из воспоминаний Т.П. Пунева:

«Командная радиостанция была у летчика, связанная РБС-2 у стрелка-радиста. Командная станция должна была обеспечивать связь между машинами в воздухе и летчика с аэродромом, а связанная — «дальнюю» связь с замлей. В этих радиостанциях не было того, что называется кварцевой стабилизацией, шумели, фонили, трещали страшно. Командную летчики, бывало, выключали, потому что весь этот рев, шум, какофонию было трудно переносить. Связь была отвратительная. Бывало, командная станция настолько отвратительно работала, что связь с соседними машинами приходилось держать через радиста, это плохо, оперативность пропадает напрочь. В общем, уходя в полет, никогда не знали, как поведут себя станции. То ли связь будет плохой, то ли более-менее. Хорошей не бывала никогда...

Землю мы часто не слышали, а они часто не слышали нас. С радиостанцией у нас связан один интересный эпизод: когда пошла Берлинская операция, мы несли довольно большие потери. И от зенитного огня, и от истребителей. Несмотря на то, что война подходила к концу, немцы летали до последнего. У немцев летала не шантрапа какая-то. Если он зашел и удачно — то пиши привет! Как-то у нас двоих сбили. Идет разбор, все, конечно, понурые. Заполит полка майор Коротов берет слово: «Товарищ командир, — это он к комполка обращается, — я предлагаю: когда наши летчики находятся на боевом курсе или ведут воздушный бой, с командного пункта передавать вдохновляющие лозунги: «За Родину! За Сталина! Вперед!»

Комментарии излишни.

В июле 1938 года на Дальнем Востоке пограничные стычки переросли в военный конфликт у озера Хасан, где обнаглевшая японская военщина осмелилась «сунуть свое свиное рыло в наш советский огород».

*Туча черная кружила
У приморских у высот.
Сунул враг свиное рыло
В наш советский огород.*

Вопрос о принадлежности двух сопок был чисто техническим, вполне разрешимым дипломатическим путем. Однако Сталин пошел на обострение. Одной из побудительных причин было его стремление показать всему миру, что избиение командирских кадров никакого ущерба боеспособности Красной Армии не нанесло. Действительно, летно-технический состав дальневосточных ВВС в ходе репрессий потерял «всего-то» 840 человек. Например, в 51-й Спасской легкомобильной авиабригаде за полгода были арестованы 54 командира и техника, в том числе командир бригады, начальник штаба, помощник командира бригады, инженер бригады, начальник политотдела бригадный комиссар, начальник разведки, начальник оперативного отделения, инженер по вооружению, пять командиров и помощников командиров эскадрилий, четыре командира звена. Кроме того, значительное количество командно-начальствующего состава бригады было уволено.

Принято было считать, что в результате чистки «наши ряды укрепились», командный, начальствующий и красноармейский состав и политработники «еще крепче сплотились вокруг большевистской партии, Советского правительства и вождя народов товарища Сталина».

На весеннем Всеармейском совещании политработников военком АОН-2 Веров ритуально заверял любимых руководителей страны: «Особый состав Дальневосточной армии по первому зову партии и правительства готов сложить свои буйные головы за дело Ленина — Сталина!».

К началу конфликта в составе Краснознаменного Дальневосточного фронта имелось 766 боевых самолетов. В Приморье размещались 48-я штурмовая (на самолетах Р-10, ССС и Р-5), 69-я истребительная (И-15 и И-16), 25-я скоростная бомбардировочная (СБ) авиабригады, несколько отдельных разведывательных эскадрилий, вооруженных самолетами Р-З, около десятка отдельных отрядов и звеньев. Их могли поддержать части ВВС Тихоокеанского флота и 2-й армии особого назначения. С весны 1938 года в АОН-2 стали поступать новые машины ДБ-3, но экипажи не успели их в достаточной степени освоить. Авиацией Дальневосточного фронта командовал герой бо-

ев в Испании и Китае 27-летний комбриг П.В. Рычагов, сталинский выдвиженец, делавший стремительную карьеру — еще полтора года назад он был старшим лейтенантом.

Непосредственное участие в Хасанской операции приняли 180 бомбардировщиков и 70 истребителей. Противник, по данным разведки, имел на ближайшем аэродроме Хуньчунь до 70 самолетов, в основном истребителей.

24 июля Приморская авиагруппа ВВС КДФ была приведена в боевую готовность и приступила к передислокации части самолетного парка на передовые аэродромы. В ходе перебазирования летчики понесли первые потери: попав в туман, врезался в сопку И-16 капитана Дмитриева.

Временные площадки были созданы на заимке Филипповского, в Кневичах, Ново-Киевском, Барабаше. Снабжение горючим и боеприпасами организовывалось наспех, телефонная связь отсутствовала, радиостанциями пользоваться запретили из соображений секретности. Самолетов перегнали гораздо больше, чем ранее планировалось. Наземного персонала не хватало, недоукомплектованность грузовиками и спецмашинами составляла около трети штата. Из-за малого количества оружейников к набивке патронных лент привлекали всех, кто оказывался под рукой, включая летный состав, и даже крестьян из окрестных деревень.

Будущий маршал авиации Г.В. Зимин тогда был заместителем командира эскадрильи истребительного полка:

«Наша эскадрилья перебазировалась в район озера Хасан на аэродром Барабаш. Туда же были перемещены еще четыре авиационные эскадрильи. На маленьком полевом аэродроме, с двух сторон зажато горами, находились 75 самолетов. С одной стороны горы поднимались круто, с другой — более полого: там протекала узкая горная речка. Машины стояли впритык вдоль горы по всей длине взлетно-посадочной полосы. Рассредоточить машины было нелегко. Взлетно-посадочная полоса, зажата горами, по сути, и была аэродромом.

Я летал к озеру Хасан еще со старого места базирования с заданием командира полка установить для организации взаимодействия контакт с командиром стрелковой

дивизии. Контакт-то я установил, но обстановка была неясной, и потому никаких четких указаний о взаимодействии в тот раз не последовало. Мне было сказано: «Получите приказ и будете его выполнять. Подробности будут уточнены позже». У меня сложилось впечатление, что командир дивизии сам еще не имел ясного представления об обстановке. Вот все, что я тогда выяснил».

Всего в передовую группу первоначально вошли 21 штурмовик ССС 2-го штурмового авиаполка, 56 истребителей И-15 40-го, 48-го истребительных полков и ВВС ТОФ, 12 бомбардировщиков СБ 36-го скоростного бомбардировочного полка. К тому времени, когда самолеты передовой группы обосновались на новых местах, конфликт уже был в полном разгаре.

31 июля комбриг П.В. Рычагов прилетел в город Ворошилов и принял на себя командование силами авиации в Приморье. Его заместителем стал командующий ВВС 1-й армии комдив Я.В. Сорокин. В тот же день Рычагов приказал сбивать все японские самолеты, нарушающие границу, и получил указание Москвы организовать бомбоштурмовые удары по занятой японцами территории. Однако проблемы снабжения и сильнейшие туманы задержали выполнение боевой задачи на сутки.

Около полудня 1 августа состоялся телефонный разговор И.В. Сталина, В.М. Молотова и К.Е. Ворошилова с В.К. Блюхером. Кремлевские стратеги требовали немедленно поднять в воздух бомбардировщики и атаковать противника. Маршал, ссылаясь на сложные метеословия, выразил опасения, что от слепых бомбардировок могут пострадать корейские поселки и собственные войска. Такой слюнявый гуманизм привел генсека в сильнейшее раздражение: «Скажите, т. Блюхер, честно: есть ли у вас желание по-настоящему воевать с японцами?.. Мне непонятна ваша боязнь задеть бомбежкой корейское население, а также боязнь, что авиация не сможет выполнить своего долга ввиду тумана. Кто это вам запретил в условиях военной стычки с японцами не задевать корейское население?.. Что значит какая-то облачность для большевистской авиации, если она хочет действительно отстоять честь Родины».

И правда, к чему церемониться, на войне как на войне. Своих-то корейцев числом 172 тысячи человек на основании постановления партии и правительства «О выселении корейского населения из приграничных районов Дальневосточного края» уже год как благополучно депортировали в Среднюю Азию — там как раз решили освоить тонкости рисоводства. А чужих тем более не жалко, все они — сплошь японские шпионы.

Блюхеру ничего не оставалось, как приказать Рычагову немедленно поднять «большевистскую авиацию» и атаковать самураев, «не считаясь ни с чем».

В первом налете, состоявшемся в 13.35, приняли участие 30 истребителей И-15 и 8 самолетов Р-З. Они сбросили на японские позиции осколочные бомбы АО-8 и АО-10, затем постреляли из пулеметов. Как сообщили наземные наблюдатели, основную массу боеприпасов «соколы» высыпали в озеро Хасан. В 15.10 с высоты 4000 метров 24 скоростных бомбардировщика из 25-й авиабригады двумя группами атаковали сопку Заозерную и дорогу у Дигашели, по которой выдвигались резервы противника. Всего было сброшено 66 бомб ФАБ-100 и 78 ФАБ-50.

Еще через полтора часа последовали два авиаудара по высоте 68,8 — небольшому холму, где вроде бы располагалась японская пехота. Сначала сбросила бомбы восьмерка Р-З. Затем разгрузились поддерживавшие ее 11 истребителей И-15, которые несли по четыре АО-10. Под занавес 17 штурмовиков ССС и 13 И-15 обработали цель теми же АО-10 и пулеметным огнем. Некоторая странность состоит в том, что высота 68.8 находится на восточном берегу Хасана и на карте отмечена как рубеж развертывания 119-го стрелкового полка. Поскольку пехота не жаловалась, можно предположить, что в высоту не попали либо отработали по какой-то другой сопке. Помимо тумана пилотам сильно усложняло ориентацию отсутствие крупномасштабных карт района боевых действий. По этой же причине авиация не могла обеспечить наземные войска разведывательными данными или выдать целеуказание артиллерии; вернувшись с задания, летчики не могли точно указать, в каком месте они наблюдали или атаковали противника:

«Были и такие отдельные случаи, когда командиры и штурманы частей, вылетая в первый раз в район оз. Хасан, предварительно не изучив местность и не имея карты крупного масштаба с рельефом местности, точно не выходили на указанные цели, сбрасывали бомбы по второстепенным целям и районам, не занятым противником.

Одна эскадрилья СБ, потеряв детальную ориентировку в районе цели, сбросила бомбы на своей территории и только по счастливой случайности этими бомбами не была поражена наша пехота».

Последний вылет в конце дня совершила дюжина СБ из 3-й эскадрильи 36-го бомбардировочного полка, стартовавшая из Кневичей. Ее сопровождали истребители И-15 и И-16. В бомбоотсеках СБ были установлены ящичные кассеты Ефимова — Онисько (грубо говоря, ведро с открывающимся дном) с мелкими осколочными бомбами АО-2,5 (по 30 штук в кассете). С высоты 1000 метров их высыпали на Заозерную. Каждое звено скоростных бомбардировщиков сбрасывало бомбы залпом, ориентируясь по моменту отделения их от ведущего самолета. При этом выяснилось, что осколки бомб поражают собственные машины. Самолет пилота Гавриша внезапно вспыхнул и врезался в землю, только один член экипажа успел выброситься с парашютом. Загорелся и совершил вынужденную посадку на заболоченный луг самолет лейтенанта Ефимова. Комбриг Рычагов заметил, что «гранаты не всегда надежно выпадают из корзинки» и что он боялся привезти гранату на хвосте самолета обратно на аэродром. В общем итоге из 12 бомбардировщиков пять пострадали от осколков. На самолете командира звена Тараканова насчитали 73 пробоины, к которым японцы не имели никакого отношения, на машине пилота Варченко — 35 пробоин.

Командование ВВС фронта немедленно организовало расследование. Предположили, что некоторые бомбы взорвались преждевременно, почти сразу после отделения от самолетов. Причиной этого могли быть дефекты взрывателей. Подозрительные взрыватели тут же изъяли со складов частей. Больше бомбы АО-2,5 в этой операции ни разу не использовали. К тому же выяснилось, что мелкие осколочные боеприпасы не наносят существенного ущерба про-

тивнику, который успел основательно зарыться в землю. По этой причине комкор Штерн рекомендовал шире использовать боеприпасы фугасного действия. В дальнейшем бомбы АО-8 и АО-10 использовали только истребители и штурмовики, а СБ перешли исключительно на фугаски.

Группа Рычагова действовала в условиях «чистого неба», ни один самолет противника в воздухе так и не появился. Атаки советской авиации японцы отражали огнем пулеметов и зенитных орудий. «Из-за границы» работали две зенитные батареи (в общей сложности 18 — 20 пушек), развернутые в районе деревни Монтокусан и на берегу реки Тумень-Ула. Успехи японских зенитчиков были невелики. Один И-15 получил пробоину, пулями слегка повредило два СБ; одного стрелка-радиста ранило в руку. По советским оценкам: «Зенитная артиллерия противника, принимавшая участие в боях в районе оз. Хасан, показала слабую свою работу».

Тем не менее 1 августа ВВС КДФ потеряли еще два штурмовика ССС, уничтоженных на аэродроме в Шкотове взрывом собственных бомб.

2 августа советская авиация начала работать с раннего утра. Весь день в воздухе висели Р-З 21-й и 59-й эскадрилий. Они поодиночке вели разведку района боевых действий и соседних участков границы. Туман по-прежнему мешал и наблюдению, и бомбометанию. В семь часов к Заозерной вышли 22 СБ, 17 ССС, семь Р-З и 13 И-15, но опасаясь поразить своих, не решились на бомбометание и повернули назад. На обратном пути самолеты сбросили часть неиспользованных бомб на одном из полигонов, часть — в озеро Талым и в бухту на побережье океана. Два звена приземлились с бомбами, только после этого обнаружилось, что вместо обычных АО-10 на держатели были подвешены осколочно-химические бомбы АОХ-10. Расследование показало, что отправленный на склад за боеприпасами старший лейтенант отобрал бомбы согласно накладной по внешнему виду, не глядя на маркировку. Впрочем, маркировка ему ни о чем не говорила, так же как и персоналу склада, включая его начальника. Никто из них не мог отличить АО-10 от АОХ-10.

Второй вылет советской авиации на бомбометание 2 августа состоялся через час после первого. Двадцать четыре СБ нанесли удар по западным склонам Заозерной из-под кромки облаков с высоты всего 200 метров. Японцы встретили самолеты интенсивным ружейно-пулеметным огнем. На бомбардировщике А.С. Запороженко пулей перебило тягу руля направления. Пилот вернулся на аэродром Воскресенска под Спасском, но при посадке машину все-таки побил.

Последними отправились на задание самолеты Р-З. Шесть машин благополучно взлетели с площадки в Шкотово, седьмая сразу после взлета врезалась в сопку и взорвалась. Шестерка в сопровождении одного И-15 сбросила бомбы АО-10 и ФАБ-50 на сопку Богомольная.

Реальный эффект от дня боевой работы, судя по результатам наступления 40-й стрелковой дивизии, был невелик.

Японскими зенитчиками на этот раз были повреждены три советских самолета.

Затем двое суток авиация бездействовала из-за непогоды. Командование КДФ тревожило отсутствие в воздухе японских самолетов. Работникам штаба казалось, что противник где-то копит силы для неожиданного сокрушительного удара. Зенитная артиллерия и истребители находились в состоянии полной боеготовности. Велась разведка вдоль границы и над морем.

И вот, 5 августа находившаяся в районе залива Америка подводная лодка Тихоокеанского флота сообщила по радио, что на Владивосток идут 98 японских бомбардировщиков. Не 90, не 100, а точно 98! В районе города прозвучал сигнал тревоги на зенитных батареях, в воздух подняли около 50 истребителей, в самом городе воздушную тревогу пока не объявляли. Однако на аэродроме ВВС флота в Воздвиженке комендант включил сирену. В военном городке началась паника: «...услышав сигналы тревоги, все семьи, захватывая ребяташек и имущество, в беспорядке с криками стали бежать из домов куда попало». Никаких японских бомбардировщиков истребители так и не нашли. Что там привиделось подводникам, до сих пор остается неизвестным.

5 августа авиаторы получили приказ всеми доступными средствами поддержать наступление 39-го стрелкового корпуса. Была запланирована мощная авиационная подготовка. Командующий ВВС КДФ принял «смелое решение» об использовании тяжелых бомбовозов и фугасных авиабомб ФАБ-1000 «с целью морального воздействия на пехоту противника». Основной ударной силой были 89 СБ и 41 ТБ-ЗРН.

Операция началась после того, как развеялся туман. Скоростные бомбардировщики шли на цели группами от 10 до 40 машин. Их целями являлись сопки Заозерная, Безымянная и Богомольная, а также артиллерийские батареи на маньчжурской стороне границы. Первые СБ подошли к зоне конфликта в 15.15. Четыре группы скоростных бомбардировщиков прибыли с небольшим разбросом по времени — пять-десять минут. Последняя и самая большая группа, в которую входили 44 машины, сбросила свои бомбы в половине четвертого. Японским зенитчикам удалось сбить один самолет. Второй, подбитый, дотянул до Кневичей.

Через час к Заозерной вышли ТБ-ЗРН. Колонну тяжелых кораблей сопровождали 25 истребителей И-16. Ниже шла группа И-15. На подходе к цели самолеты начали разгоняться на снижении. Когда бомбардировщики приблизились к позициям японских зенитчиков, 30 И-15 спикировали на батареи, подавляя их бомбами и пулеметным огнем. Ответный огонь был неточен. ТБ-3 «в строю, поотрядно, гордо прошли над высотой Заозерная», благополучно отбомбились с высоты 1000 метров, сбросив напоследок шесть 1000-килограммовых бомб. После чего так же гордо развернулись и пошли обратно на Воздвиженку. На отходе И-15 повторили свой маневр с атакой на зенитные батареи. Четыре бомбовоза получили незначительные повреждения от осколков.

«Авиация бомбила зверски... — докладывал членам Политбюро Г.М. Штерн. — Смотреть было жутко».

В общем, нашим всем понравилось:

«Высота Заозерная после разрыва 1000 кг бомб несколько минут находилась закрытой дымом и пылью. Нужно полагать, что в тех районах, где были сброшены

эти бомбы, японская пехота от контузии и камней, выбрасываемых из воронок разрывом бомб, была выведена на 100% из строя.

Наземные командиры, наблюдавшие действия ВВС 06.08.38, отмечают, что эти действия ВВС произвели большое впечатление на наших бойцов и командиров. Разрывы 1000-кг бомб, масса примененной авиации на поле боя показали бойцам и командирам несокрушимую силу и мощь нашей Красной Армии.

Бойцы и командиры, веря в нашу силу, в нашу победу, с приподнятым настроением 06.08.38 после бомбардирования авиацией шли в наступление на высоту Заозерная, защищая свою родину».

Начался общий штурм.

Авиация работала теперь мелкими группами, поддерживая наступление наземных войск. Так, в полшестого вечера девятка СБ отбомбилась по западному склону Заозерной. Истребители и скоростные бомбардировщики действовали над полем боя до семи вечера. Всего было сброшено 1592 авиабомбы общим весом 122 тонны.

В ходе сражения советские войска обозначали свои позиции полотнищами белого цвета, летчики работали очень внимательно, ни одного случая удара по своим отмечено не было.

На следующий день, убедившись в отсутствии японских истребителей, бипланы И-15 стали применяться только как штурмовики. Группа за группой отправлялись «утюжить» позиции противника. Удары наносились с самых малых высот как по передовой, так и по ту сторону границы. Уже к половине двенадцатого самолеты сбросили 128 бомб АО-10 и расстреляли 40 000 патронов. Одновременно в воздухе находилось до 40 И-15. Штурмовки продолжались до самого вечера.

СБ появились в воздухе во второй половине дня. Их переклЮчили на удары по позициям артиллерии и скоплениям вражеской пехоты в ближнем тылу. Бомбили даже отдельные орудия на берегу Тумень-Улы. Всего в этот день работали 115 СБ. С половины седьмого вечера И-15 начали постоянное патрулирование передовой. Звенья сменяли друг друга и самостоятельно выбирали для себя цели.

Самолеты разгоняли орудийные и пулеметные расчеты, расстреливали группы японских солдат.

8 августа упор также был сделан на действия штурмовиков. Только И-15 совершили 110 самолето-вылетов. Они успешно подавляли вражеские батареи, заставляя расчеты разбегаться или прятаться в укрытиях. В светлое время суток движение по дорогам в ближнем японском тылу полностью прекратилось — самолеты гонялись даже за небольшими группами людей, отдельными повозками или всадниками. Вражеские солдаты перемещались только вне дорог.

Штурмовики ССС нанесли удары по пехоте западнее Безымянной и артиллерии в районе Нанбон. Они сбросили из внутренних кассет 256 бомб АО-10 и выпустили 10 390 пуль. Отсутствие у противника достаточного количества зенитных средств позволило штурмовикам работать с малых высот, используя мощь своего пулеметного вооружения.

СБ мелкими группами вылетали против позиций артиллерии в районах Намченсандона, Чуюсандона и Хо-моку.

В 15.15 8 августа в штабе ДВФ получили телеграмму наркома Ворошилова, в которой он запретил в дальнейшем массированное использование авиации. В телеграмме буквально говорилось: «...летать скопом без большого толку не только бесполезно, но и вредно».

На следующий день интенсивность действий ВВС резко снизилась. Совершили всего 16 самолето-вылетов: И-15 вели разведку.

10 августа И-15 вновь применили для подавления огня японских батарей. Выявив их местоположение, самолеты маркировали позиции разрывами бомб (используя те же АО-8 или АО-10), а затем делали четыре-пять заходов на обстрел. Затем по засеченной позиции начинала работать артиллерия. Такая тактика оказалась эффективной. Пробовали также осуществлять корректировку артиллерийского огня с самолета Р-З, но неудачно — сломалась радиостанция. Хотя задействовали всего 34 И-15, вражеская артиллерия прекратила стрелять практически по всему фронту. Японским зенитчикам удалось сбить один истре-

битель: самолет лейтенанта Соловьева упал в Тумень-Улу, пилот погиб.

С полудня 11 августа начал действовать новый приказ Ворошилова, запрещающий перелет государственной границы. Поскольку японцы были вытеснены как раз на эту самую линию, приказ означал фактическое прекращение работы авиации.

Всего за десять дней боев у озера Хасан было совершено 1003 боевых вылета. Израсходовано 4265 бомб разных калибров общим весом почти 209 тонн. Противником были сбиты один СБ и один И-15, повреждения получили 18 И-15, семь СБ и четыре ТБ-3. Еще два И-15 были потерянными по небоевым причинам.

После прекращения боевых действий «на границе Сталинской земли» советские авиачасти в Приморье продолжили обычный процесс учебы и патрулирования приграничной полосы. Дополнительной нагрузкой для бомбардировщиков стала доставка к границе продовольствия. Везли сухари, масло, крупу и махорку. Дело в том, что длительные дожди привели к наводнению, и части 39-го стрелкового корпуса отрезало от баз снабжения. Остались два пути их обеспечения: морем через бухту Посъет и по воздуху.

Основную массу грузов доставляли тяжелые бомбардировщики. Они сбрасывали специальные упаковки — грузовые мешки. 20 августа в ходе этих операций произошел неприятный инцидент. Семь ТБ-3РН из 3-й эскадрильи 10-го тяжелобомбардировочного полка должны были перебросить продовольствие в район Малой Савеловки. Но штурман эскадрильи капитан Ибатулин заблудился. В результате самолеты углубились на маньчжурскую территорию в районе Салдингоу на 8 — 10 км. Когда ошибка вскрылась, бомбардировщики повернули назад, но на подходе к границе были обстреляны японскими зенитчиками из орудий и пулеметов. Несколько машин получили пробоины. Поврежденный самолет командира отряда старшего лейтенанта Митянина совершил вынужденную посадку у горы Сахарная Головка.

В целом конфликт у озера Хасан для советской авиации был скорее учениями в обстановке, приближенной к бое-

вой. Именно ее действия позволили уменьшить число жертв Красной Армии. Поэтому в разгромном приказе наркома обороны №0040 от 4 сентября 1938 года, посвященном «огромным недочетам» в состоянии Дальневосточного фронта и «недопустимо низкому уровню» боевой подготовки войск, действия ВВС получили довольно высокую оценку. В нем отмечалось, что «японцы были разбиты и выброшены за пределы нашей границы только благодаря боевому энтузиазму бойцов... а также благодаря умелому руководству операциями против японцев тов. Штерна и правильному руководству тов. Рычагова действиями нашей авиации». После расформирования Дальневосточного фронта комбриг Рычагов был назначен на должность командующего ВВС 1-й Отдельной Краснознаменной армии, а в октябре награжден вторым орденом Красного Знамени.

Наказав непричастных и осудив кого попало, в Кремле успокоились и пришли к выводу: «В боях с японцами у озера Хасан командиры, комиссары, политработники и красноармейцы показали не только боевой энтузиазм, готовность жертвовать собой, защищая честь и неприкосновенность территории своей великой социалистической Родины, но и умение побеждать врага».

*Отважно сражалась стальная пехота,
И пушки без промаха били врагов,
И ливнем огня поливали высоты
Могучие стаи советских орлов.*

В приказе наркома обороны №113 «О боевой и политической подготовке войск на 1939 учебный год» на первом месте стояла задача:

«Довести до конца большевизацию всей Красной Армии. Поднять еще выше революционную бдительность каждого командира, комиссара, политработника, начальника и красноармейца. Зорко следить за тем, чтобы ряды Красной Армии были полностью очищены от врагов народа. Вооружить командные кадры Красной Армии, партийных и непартийных большевиков марксистско-ленинской теорией, знанием законов общественного развития и политической

борьбы, взяв за основу изучение «Краткого курса истории ВКП(б)».

На XVIII съезде ВКП(б) в марте 1939 года Ворошилов вдохновенно рапортовал о неслыханно возросшей мощи РККА в целом и воздушных сил в частности: «Докладаваю, что сейчас нередко встретишь на наших военных аэродромах не только истребитель, но и бомбардировщик со скоростями, далеко перевалившими за 500 км в час и высотой за 14 — 15 тысяч метров».

На реке Халхин-Гол, в отличие от Хасана, японская авиация отнюдь не бездействовала, и первые же воздушные бои выявили ее превосходство над советской.

Части 57-го особого корпуса должна была прикрывать с воздуха 100-я авиабригада под командованием полковника Калинычева, в состав которой входили 70-й истребительный авиаполк (14 истребителей И-15бис и 24 «ишака» тип 5 и 6) и 150-й смешанный полк (29 СБ и 15 Р-5Ш). Бомбардировщики базировались на аэродромах в районе Баян-Тумена, более чем в 300 км от зоны конфликта, а истребители — на аэроузле Тамцаг-Булак, находящемся в 100 км от Халхин-Гола. Все машины, за исключением новеньких и недостаточно освоенных экипажами СБ, были сильно изношены, многие неисправны. То же самое можно сказать о личном составе бригады и ее командовании, изнывавших от безделья в монгольском захолустье: «безобразное руководство», низкая дисциплина, отсутствие регулярной боевой подготовки, летчики кое-как владели техникой одиночного пилотирования, но не умели летать в строю, плохо ориентировались на местности, не знали вероятного противника, «не имели навыков воздушной стрельбы».

В штабе корпуса полагали, что главным операционным направлением на театре является южнокитайское, там оборудовались склады, была сосредоточена большая часть неприкосновенных запасов и автотранспорта. На халхингольском направлении никаких баз, узлов, линий связи, аэродромных площадок не готовили, расчетов по сосредоточению и развертыванию сил не производили. Честно говоря, ни один из красных командиров, даже и монголь-

ских, в «неперспективном» районе Халхин-Гола никогда не бывал и с большим трудом мог отыскать его на карте. Кстати, когда понадобилось, и карты с трудом нашли. Все получилось, как в гайдаровском «Мальчише-Кибальчише»: «Пришла беда, откуда не ждали, напал на нас проклятый буржуй».

Японцы с той стороны границы располагали двумя железными, сетью грунтовых дорог и оперативной авиагруппой полковника Козиро Мацумуро — 20 истребителей Ki-27 (получивших в СССР обозначение И-97), 6 бомбардировщиков Ki-30 и 6 разведчиков Ki-15. Самолеты дислоцировались на аэродроме маньчжурского города Хайлара, примерно в 160 км к северо-востоку от реки. Пилоты имели богатый опыт войны в Китае.

21 мая японцы сбили советский самолет Р-5, осуществлявший связь с 6-й монгольской кавалерийской дивизией. На следующий день над горой Хамар-Даба имело место первое столкновение в воздухе. С советской стороны в бою участвовали три истребителя И-16 и два И-15бис, со стороны японцев — пять истребителей. В завязавшейся схватке сгорел И-16 лейтенанта И.Т. Лысенко.

Обе стороны наращивали силы. К 26 мая из Забайкальского военного округа в район Тамцак-Булака перебросили 22-й истребительный авиаполк майора Глазыкина (63 истребителя И-15бис и более новые И-16 тип 10). Арифметически полк представлял собой внушительную силу с хорошей материальной частью, однако на уровне подготовки летчиков уже заметно сказывались негативные последствия кампании по борьбе с аварийностью: летчиков не обучали приемам воздушного боя «из-за боязни летных происшествий». Еще через несколько дней в Монголию прибыл 38-й скоростной бомбардировочный авиаполк под командованием капитана Артамонова (59 машин СБ). В ходе передислокации разбился один бомбардировщик и пропал без вести один истребитель.

Противник тоже получил подкрепление, 24 мая в Хайлар прилетели две эскадрильи Ki-27 (20 машин). К 27 мая японские воздушные силы состояли из 52 истребителей, шести разведчиков и шести бомбардировщиков. Им противостояли 203 краснозвездных боевых самолета: 99 ис-

требителей, 88 скоростных бомбардировщиков и 16 «легких штурмовиков» Р-5Ш. Таким образом, советские ВВС обладали более чем тройным численным перевесом.

К этому времени в битву вступили наземные части советских войск, форсировавшие Халхин-Гол и закрепившиеся на восточном берегу.

27 мая эскадрилья И-16 22-го авиаполка под командованием старшего лейтенанта Черенкова в составе восьми самолетов перебазировалась на передовой аэродром у горы Хамар-Даба, имея задачей перехват самолетов противника. За день эскадрилья совершила четыре тревожных вылета. В первых трех противника обнаружить не удалось, но зато два пилота сожгли моторы своих машин и совершили вынужденную посадку. В четвертый раз шесть «ишаков» взлетели на перехват девятки Ki-27 и были беспощадно биты. После первой же атаки «сталинские соколы» обратились в бегство, а противник, сохраняя превышение, преследовал их до самого аэродрома и расстреливал после посадки. В итоге японцы, сами не имея потерь, уничтожили три и повредили два самолета. Два советских летчика погибли (в том числе командир эскадрильи), один был ранен.

На следующее утро, 28 мая, японцы нанесли удар по позициям советско-монгольских войск на плацдарме. Советская сторона такой пакости совершенно не ожидала: самолеты оказались не готовы к вылету, одни приказы отменяли другие, к линии фронта были направлены только три истребителя И-15, которые, как и следовало ожидать, обратно на базу не вернулись. Около 10 часов «на прикрытие наземных войск и уничтожение воздушного противника» вылетела десятка И-15бис комэска Балашова. Над переправами через Халхин-Гол ее внезапно атаковали 18 Ki-27. В итоге шесть «ястребков» были сбиты, еще один, успевший сесть, был расстрелян и сожжен на земле. Четверо летчиков погибли в бою, один пропал без вести, двое были ранены, один пилот выпрыгнул с парашютом из горящего самолета. Враг снова ушел без потерь.

Командир корпуса комдив Фекленко доносил начальнику Генерального штаба РККА Шапошникову следующее:

«Прошу немедленно дать ответ, так как это связано с планированием боя 29 мая:

1. Авиация противника господствует в воздухе.

Западный берег р. Халхин-Гол совершенно открыт и не дает никакого маневра, за исключением района горы Дзук-Хан-Ула, где местность легко пересеченная.

3. Наша авиация не в состоянии прикрыть наземные войска до захвата переправы...

4. Удержат восточный берег р. Халхин-Гол можно, но с большими потерями от авиации противника.

5. Прошу с наступлением темноты отвести части на западный берег и оборонять его, проводя бомбежку противника.. (с) задачей уничтожить живую силу противника».

Японский цельнометаллический истребитель-моноплан «Накадзима» Ki-27 (максимальная скорость 450 км/ч на 3500 м), вооруженный двумя 7,7-мм синхронными пулеметами, отличался великолепной маневренностью и скороподъемностью, сочетавшимися с высокой устойчивостью и легкостью управления, а их пилоты обладали отменной выучкой. Недостатком истребителя было слабое вооружение, отсутствие бронеспинки сиденья и протектирования бензобаков. Зато все японские машины были оборудованы радиоприемниками, а начиная с командира звена — передатчиками. Управление советскими самолетами в воздухе осуществлялось по принципу «Делай как я», истребители средств радиосвязи не имели, поскольку и в 1939 году на этот счет не сложилось единого мнения. НИИ ВВС настаивал на укомплектовании истребителей как связным, так и навигационным радиооборудованием, а, к примеру, геройский парень П.В. Рычагов предлагал снять с истребителей «лишние» приборы, чтобы они «не мешали» пилоту в воздухе. Естественно, что в воздушном бою управление группой терялось почти мгновенно, а ведущий превращался в рядового летчика. Наведение истребителей с земли осуществлялось путем выкладывания белых полотнищ в форме стрел, острием направленных в ту сторону, где был замечен воздушный противник. (Заместитель начальника Штаба РККА С.А. Пугачев в **сентябре 1925 года**, докладывая об итогах маневров в трех военных округах, отмечал: «Особенно обращает внимание

примитивность средств, применяемых для связи авиации с наземными войсками. В этом отношении Красная Армия значительно отстала от Западной Европы». За четырнадцать лет ничего не изменилось «в этом отношении». А комкору С.А. Пугачеву припомнили, что был он не просто заместителем, а заместителем «главы фашистского заговора» Тухачевского, «лакейски служившего капитализму». В октябре 1939 года Семена Андреевича приговорили к пятнадцати годам несвободы, где он и умер.)

По свидетельству наших летчиков, Ki-27 «успешно боролся с И-16М-25 и запросто бил И-15».

Тактическая подготовка советских летных и командирских кадров оказалась не на высоте. К тому же «коварный враг» использовал свою авиацию большими группами, а командование ВВС 57-го особого корпуса поднимало в воздух от 3 до 10 машин. Всего за неделю 100-я авиабригада потеряла 16 истребителей, 1 штурмовик, 11 моторов и 10 летчиков. Кроме того, произошло 4 катастрофы, 9 аварий и 13 поломок самолетов. «Сталинские соколы» всухую проигрывали «императорским». Как откровенно говорилось в секретном «Описании боевых действий в Монголии»: «Воздушные силы 57-го особого корпуса потерпели явное позорное поражение... японские бомбардировщики безнаказанно бомбили наши войска».

До середины июня советская авиация в районе Халхин-Гола не появлялась.

Обескураженное пренеприятными результатами, московское руководство приняло экстренные меры для усиления группировки ВВС в Монголии. В начале июня в Тамцак-Булак прибыла особая группа из 48 опытных летчиков и специалистов, прошедших боевую школу в Испании и Китае (почти наполовину состоявшая из Героев Советского Союза), во главе с заместителем начальника ВВС РККА комкором Я.В. Смушкевичем. Они немедленно занялись наведением порядка в частях, боевой подготовкой летчиков, организацией снабжения, подготовкой новых взлетно-посадочных площадок. Смушкевич принял командование авиацией. В командование всей советско-монгольской группировкой вступил командир Г.К. Жуков.

К 21 июня на полевых аэродромах в районе Халхин-Гола находилось 150 истребителей, 135 бомбардировщиков, 15 штурмовиков — 300 боевых машин. Истребители базировались в основном на передовых площадках (25 — 50 км от линии фронта), а бомбардировщики — на расстоянии не менее 150 км. Передовой командный пункт располагался на горе Хамар-Даба, тыловой — в районе Тамцак-Булака.

ВВС противника насчитывали 126 самолетов, в том числе 78 истребителей и 30 бомбардировщиков. Большинство японских самолетов базировалось на аэродромах Хайлар и Чанчунь. Второй из них находился почти в 600 километрах от района боевых действий.

В двадцатых числах июня на сухопутном фронте происходили «бои местного значения», а над монгольскими степями тем временем разгоралась крупнейшая воздушная битва, в ходе которой советская авиация пыталась взять реванш.

22 июня в воздух с разных аэродромов поднялись в общей сложности 105 советских истребителей и направились в район Халхин-Гола и озера Буир-Нур. Первой вступила в бой группа 22-го полка, состоявшая из эскадрильи старшего лейтенанта Савкина (15 И-16) и эскадрильи капитана Степанова (девять И — 15 бис). Над горой Хабар-Даба на них обрушились сверху «не менее 30 самолетов» противника. Комэск Савкин сразу получил ранение и вышел из боя, а подчиненные — «делай как я» — приняли это за сигнал к отступлению и рассыпались в разные стороны. Самолет Савкина японцы сожгли на земле, но старший лейтенант остался жив. Затем «самураи» переключились на бипланы и сбили три «биса». В этот момент на горизонте появилась эскадрилья «ишаков» 70-го авиаполка, и противник, не вступая в бой, улетел на свою территорию. Чуть позже еще две группы советских самолетов встретились с группой японцев в районе гор Баин-Цаган и Баин-Хошу. В завязавшемся сражении были сбиты 13 истребителей И-15бис и три И-16. В бою погиб командир 22-го истребительного полка майор Глазыкин и еще пятеро летчиков, а также пять пилотов из 70-го полка. В конце концов япон-

ские истребители, израсходовав горючее и боеприпасы, «обратились в бегство».

Согласно советской версии, противник, имея «около 120 самолетов», потерял в этот день 25 истребителей (потом пересчитали и получили 31), наши потери составили 17 машин и 11 летчиков. Японцы, у которых с утра в наличии было всего 18 исправных Ki-27, записали на свой счет 57 советских самолетов, списав безвозвратно семь своих машин и четырех пилотов. В общем, обе стороны считали себя победителями и в реляциях давали полную волю фантазии. Получив неожиданно сильный отпор, японское командование срочно перебросило на передовые аэродромы еще 59 истребителей.

24 июня вновь разгорелись бои за господство в воздухе. С утра две восьмерки И-16 и девятка И-15бис 70-го авиаполка вылетели на перехват двадцати японских истребителей, появившихся над Халхин-Голом. По заявлению советских летчиков, было сбито семь самолетов противника. Японцам удалось сбить два И-15бис. Днем впервые отправились на боевое задание бомбардировщики СБ: 23 машины 150-го полка успешно отбомбились по японским войскам на восточном берегу реки и без потерь вернулись обратно. Вечером состоялся еще один воздушный бой, в котором приняли участие 54 советских истребителя и около 40 японских. По итогам дня каждая из сторон потеряла две машины с двумя пилотами и отчиталась об «уничтожении» 16 — 17 машин противника. 26 июня над озером Буир-Нур произошла схватка 81 советского истребителя и 60 японских.

Чтобы изменить соотношение сил, командование Квантунской армии решило нанести внезапный удар по аэродромам, на которых базировалась советская авиация. Ранним утром 27 июня 30 бомбардировщиков под прикрытием 74 истребителей атаковали стоянки 22-го истребительного авиаполка в районе Тамцак-Булака и 70-го истребительного авиаполка в районе Баин-Бурду-Нур.

Японцам удалось достичь тактической внезапности, «ишаки» 22-го полка взлетали уже в ходе налета. Однако отбомбились «самураи» исключительно плохо — в аэродром практически не попали. В короткой «контратаке» со-

ветские летчики сбили два истребителя и два бомбардировщика противника, потеряв три своих. 70-му полку повезло меньше: на земле и на взлете было уничтожено 14 самолетов — девять И-16 и пять И-15 бис, погибли комиссар полка Мишин и шесть летчиков. В 13.00 японцы произвели налет на тыловой аэродром Баин-Тумен, где дислоцировались бомбардировщики СБ и группа истребителей прикрытия. Здесь «самураи» снова «промазали», советские потери составил один И-15бис и один убитый моторист. Всего по итогам дня советская авиационная группировка недосчиталась двадцати боевых машин. Можно сказать, повезло, так как японцы бомбили с больших высот и не практиковали штурмовку наземных целей истребителями.

Штаб Квантунской армии на радостях раструбил об уничтожении на земле и в воздухе 148 советских самолетов. ТАСС выступило с опровержением, в котором говорилось: «От бомбардировки пострадали два домика в Баин-Тумен, при этом было ранено 5 человек». Газета «Правда» 29 июня откликнулась статьей «Невежественные хвостуны из штаба Квантунской армии», высмеивавшей «современных мюнхгаузов, пытающихся выдать черное за белое» и приводившей «истинные потери» обеих сторон с 22 по 28 июня: японские — 90 самолетов, советские — 38.

Пропаганда пропагандой, но можно констатировать, что, несмотря на количественный и качественный рост, в июне советским ВВС не удалось переломить ход воздушного сражения в свою пользу. Боевые потери составили 44 истребителя — японцы потеряли вдвое меньше. Биплан И-15бис показал свою неспособность сражаться на равных с Ki-27; он уступал «японцу» по всем параметрам, кроме огневой мощи, а низкая скорость не позволяла ему догонять бомбардировщики. В дальнейшем оставшиеся в строю «бисы» постепенно вывели из состава полков, сформировав из них эскадрильи прикрытия аэродромов.

Уровень летного мастерства, отличная стрелковая подготовка большинства японских пилотов в начале конфликта были заметно выше, чем у советских авиаторов. Полковник Куцевалов указывал в своем отчете: «Японские летчики хорошо обучены групповому воздушному

бою. Они соблюдают правило «бить не того, кто бьет тебя, а того, кто бьет твоего товарища», демонстрируют принцип взаимовыручки, в критические моменты бросая свою жертву, чтобы выручить товарища... Противник всегда стремится к высоте, внезапности, скрытности». Благодаря этому в течение довольно долгого времени «господство в воздухе численно меньшего противника оставалось за ним». Ветеран испанской войны старший лейтенант Яманов писал: «Самураи всегда имеют преимущество в высоте, не бросаются в атаку при виде большой группы, а имеют одиночек, которые выскакивают, дают очередь и снова встают в строй. В разбитом строю всегда лезут вверх. Стреляют из любых положений»; у нас же: «Ведущие групп, заведя противника, ходят на полных газах, растягивают группу, в бой вступают некомпактно и зачастую с невыгодных позиций... Больше боялись своих, чем противника, и выбрать цель было трудно. Гонялись за одиночными самолетами большими группами, мешая друг другу».

В советских летных училищах и частях практически не отрабатывались приемы группового взаимодействия. «У нас много учат индивидуальному бою отдельных самолетов, но не учат групповым боям. А на Халхин-Голе все бои — большими группами», — писал летчик Филиппов. Старший лейтенант Бобров: «Бросалось в глаза то, что И-97 всегда находились выше нас на 500 — 1000 м». Прямо на войне они учились держать строй, использовать солнце и облака для внезапного удара, правильно распределять силы, учитывать упреждения при стрельбе, эшелонировать боевые порядки по высоте и не бросаться в атаку «очертя голову».

В первых числах июля советская авиация в Монголии получила из Союза образцы новой техники: 20 «секретных» бипланов И-153 «Чайка» (им первое время даже запрещали пересекать линию фронта) с более мощным и высотным мотором М-62 и семь пушечных И-16П. Всего в наличии имелось около 300 самолетов, численность японской авиации разведкой оценивалась в 312 машин и была завышена вдвое.

2 июля начался «второй период Номонханского инцидента». Под прикрытием отвлекающего фронтального уда-

ра по советскому плацдарму основная группировка генерала Кобаяси, совершив обходной марш, в ночь на 3 июля форсировала Халхин-Гол, заняла гору Баин-Цаган и двинулась на юг к советской переправе. С рассветом в битву вступила авиация. Японские бомбардировщики совершали вылеты на поддержку своих наземных войск, потеряв от зенитного огня и атак истребителей четыре самолета. В 11 часов Г.К. Жуков бросил в контратаку 11-ю танковую бригаду, одновременно 73 СБ с высоты 3000 метров сбросили бомбы на вражеские позиции у Халхин-Гола, Хайластын-Гола и озера Яньху. В 17 часов бомбардировщики 150-го полка совершили повторный налет. Противнику удалось сбить три СБ. Несколько раз в течение дня японские позиции на горе Баин-Цаган штурмовали И-15бис. Жестокие бои кипели еще двое суток и закончились разгромом противника. По итогам «баин-цаганского побоища» советские потери составили 16 машин, в том числе 12 бомбардировщиков. Японцы признали гибель четырех своих самолетов.

СБ уже не могли отрываться от истребителей противника за счет скорости, что моментально подтвердилось в нескольких схватках, где Ки-27 смогли перехватить группы бомбардировщиков, идущие без прикрытия. К тому же в бомбардировочной группе имелись СБ с моторами М-100 и М-103, и вся «эскадра», соблюдая строй в воздухе, вынужденно равнялась «по последнему». В итоге полет проходил на высотах 4000 — 4500 метров со скоростями 280 — 300 км/ч, и машины становились добычей зенитной артиллерии, тем более что противозенитному маневру «в школе» тоже не учили. Из-за значительных потерь СБ было приказано повысить потолок бомбометания до 7000 метров, что не могло не повлиять на эффективность применения, и сопровождать их сильным истребительным эскортом. Да! На бомбовозах таки были радиостанции, но для связи с землей и наведения на цель их не использовали — это было запрещено из-за боязни радиоперехвата.

Нашли применение на Халхин-Голе и тяжелые ТБ-3, составившие отдельный отряд ночных бомбовозов численностью 23 машины, который возглавил майор Егоров. Они включились в боевую работу в ночь с 7 на 8 июля. Загрузив

по две тонны «полезного груза», самолеты с наступлением сумерек вылетали на задание группами по 3 — 9 машин, но бомбометание каждый осуществлял индивидуально с высоты 1500 — 2000 м. Действия ТБ-3 в основном носили беспокоящий характер и продолжались до конца августа. За это время они совершили 160 боевых вылетов, потеряв только один «корабль», разбившийся при посадке. Кроме того, группа старых самолетов с моторами М-17 использовалась для санитарных и грузовых перевозок.

15 июля 57-й особый корпус был преобразован в Первую армейскую группу, которую возглавил комдив Г.К. Жуков. Командующим ВВС 1-й АГ стал комбриг А.И. Гусев, а командующим истребительной авиацией — майор И.А. Лакеев. В состав 22-го и 70-го истребительных авиаполков вливались новые эскадрильи и отдельные летчики, прибывавшие с территории Советского Союза.

Утром 21 июля произошло самое крупное воздушное сражение с начала конфликта. С советской стороны участвовали 157 самолетов — 95 И-16 и 62 И-15бис, с японской — более 40 истребителей. Бой, завязавшийся в районе горы Баин-Хошу, вскоре распространился на большую территорию по обе стороны от линии фронта и распался на ряд отдельных схваток, которые продолжались более полутора часов. Было сбито пять И-15бис и четыре Ki-27. На следующий день состоялись три воздушных боя, в одном из которых дебютировали пилоты только что прибывшего на театр 56-го истребительного авиаполка — общий счет 4 : 4. У японцев в этот день, наверно, был какой-то национальный праздник, иначе невозможно объяснить, с какого бодуна они рапортовали об уничтожении 52 «ишаков» и 11 СБ!

Однако 38-й полк продолжал нести потери. Только 24 июня в результате воздействия противника погибли девять бомбардировщиков и семь экипажей. Осуществлявшие прикрытие истребители 56-го полка со своей задачей не справились и сами потеряли четыре машины. У японцев были сбиты два истребителя и два бомбардировщика.

29 июля советские летчики, наконец, расквитались за потери и неудачи в предыдущих боях. В 7.15 утра 20 пушечных и пулеметных И-16 из 22-го полка произвели

штурмовку полевого аэродрома к северу от озера Узур-Нур. На летном поле готовились к вылету 11 Ki-27. Атака застала японцев врасплох. От пушечных очередей у двух истребителей взорвались бензобаки. В 9.40 две эскадрильи И-16 нанесли повторный удар. На этот раз они атаковали японские истребители в момент захода на посадку. Три Ki-27 были сбиты, еще один — сожжен на земле. В результате этих налетов противник потерял шесть машин, пять были серьезно повреждены. В тот же день СБ бомбили войска и склады противника в районе Номон-Хан-Бурд-Обо, не вернулись с задания три «ястребка».

В июле советские боевые потери составили 79 машин, в том числе 24 скоростных бомбардировщика, японские — 41 самолет.

Советская сторона постепенно реализовывала свое численное преимущество, «счет» в воздушных схватках выравнивался.

Из Союза постоянно прибывали новые эскадрильи И-153 и И-16 тип 18 с двигателем М-62, а также экспериментальная группа совершенно секретных «ишаков», вооруженная реактивными снарядами РС-82. Бомбардировочная авиация пополнилась 56-м бомбардировочным авиаполком из Белорусского военного округа. Правда, бомбардировщиков «со скоростями, далеко перевалившими за 500 км в час», Ворошилов так и не прислал.

К 1 августа авиация 1-й армейской группы насчитывала 525 самолетов, в том числе 321 истребитель. В прифронтовой зоне продолжалось строительство новых аэродромов и посадочных площадок, значительно расширилась сеть постов ВНОС, улучшилось взаимодействие между авиацией и наземными войсками, в пехотные и артиллерийские части были назначены представители ВВС, наладили тыловое обеспечение. Прибыл специальный отряд саперов-маскировщиков для оборудования ложных аэродромов с 75 макетами И-16.

Японцы подбросили еще два истребительных авиаотряда и довели численность своей авиационной группировки до 200 машин.

2 августа 23 И-16 из 70-го полка под прикрытием 19 «чаек» нанесли внезапный штурмовой удар по аэродрому в

18 километрах к северо-западу от Джинджин-Сумэ и, как на учениях, расстреляли стоявшие на «линейке» самолеты противника, уничтожив шесть машин и повредив остальные. Два крупных воздушных боя произошли 5 августа, 12 августа 137 И-16 из всех трех советских полков дрались против примерно 60 японских истребителей. В бою было сбито, по советским данным, 11 Ki-27. Наши потеряли два самолета и одного летчика. 19 августа летчики 22-го полка вновь штурмовали японский аэродром и сожгли два вражеских истребителя. В тот же день СБ разбомбили железнодорожную станцию Халун-Аршан, через которую шел основной поток снабжения японских фронтовых частей.

Накануне подготовленного штабом Г.К. Жукова генерального наступления советская авиационная группировка достигла своей максимальной численности — 580 боевых машин и захватила господство в воздухе.

20 августа советско-монгольские войска начали операцию по окружению и уничтожению японских войск на восточном берегу Халхин-Гола.

В 5.45 утра по японским позициям нанесли удар 150 бомбардировщиков под прикрытием 144 истребителей. СБ бомбили прицельно, с высот от 2500 до 3000 метров. Специальные штурмовые группы И-16 общей численностью 46 самолетов подавили огонь зенитной артиллерии. В ходе налета ни один Ki-27 над полем боя не появился. За 15 минут до окончания артиллерийской подготовки над полем боя появилась вторая волна бомбардировщиков — 52 СБ в сопровождении 162 истребителей. В ходе двух массированных налетов не было потеряно ни одного советского самолета. Кроме того, наши летчики провели очередную успешную штурмовку передового аэродрома и сожгли на стоянках пять истребителей, а также — двухмоторный транспортник Ki-34, еще девять Ki-27 получили повреждения.

21 августа советское наступление продолжалось. Войска 1-й армейской группы двумя охватывающими ударами с севера и с юга стремились взять в кольцо японскую группировку.

Пытаясь вернуть утраченное превосходство, командование японских ВВС решило нанести серию массирован-

ных ударов по советским аэродромам. В операции задействовали 24 одномоторных бомбардировщика Ki-30, 12 двухмоторных Ki-21 и 15 штурмовиков Ki-36. Истребительный эскорт обеспечивали 88 истребителей. Первая волна стартовала с рассветом. Противник был заблаговременно обнаружен постами ВНОС, советские истребители встретили нападавших уже в воздухе. В 15 — 20 км к северу от Тамцаг-Булака разгорелось воздушное сражение, в котором с нашей стороны участвовали 123 И-16, 51 И-153 и 30 И-15бис, а с японской — до 50 бомбардировщиков и до 80 Ki-27. По советским данным, в бою было сбито 11 истребителей и два одномоторных бомбардировщика противника. Наши потери — шесть истребителей и три пилота. Часть бомбардировщиков все же прорвалась к аэродрому, но только одна из сброшенных ими бомб попала в цель, уничтожив СБ. Примерно через час навстречу второй волне бомбардировщиков — 20 — 25 машин — вылетели 32 И-16 из 56-го авиаполка. В этот раз японцев перехватили еще над восточным берегом Халхин-Гола и «срезали» три бомбовоза. В 14.45 58 И-16 и 11 И-153 из 22-го полка, вылетевшие на штурмовку, встретили еще одну группу японцев, в которой было примерно 15 бомбардировщиков и 25 истребителей. Краснозвездные машины устремились в атаку и, по докладам пилотов, без потерь сбили три Ki-30 и семь Ki-27. Последний воздушный бой состоялся около 17 часов — 52 И-16 и восемь «чаек» встретили над берегами Хайластын-Гола около 60 самолетов противника и сбили два, потеряв один.

Главный итог дня состоял в том, что попытка «самураев» перехватить инициативу закончилась провалом, хотя они и заявили об уничтожении 84 советских самолетов, в том числе 19 бомбардировщиков. На самом деле потери советских ВВС составили семь истребителей и пять СБ, причем четыре бомбардировщика были сбиты зенитным огнем.

С 22 августа японцы перенацелили свои бомбардировщики на поддержку наземных войск, но и в этом не преуспели.

Новый «всплеск» воздушных боев отмечен 25 августа — в решающий день советской наступательной операции.

В этот день вокруг японской группировки на восточном берегу Халхин-Гола замкнулось кольцо окружения, а воздух, согласно воспоминаниям Константина Симонова, «просто кипел самолетами»:

«Авиации было много с обеих сторон, причем первые два месяца превосходство было на стороне японцев, и только на третий месяц после упорной борьбы оно перешло к нам. К концу боев с нашей стороны было собрано особенно много авиации. В первые сутки нашего августовского наступления мы подняли в воздух без малого тысячу самолетов. Что касается происходивших над степью воздушных боев, то я никогда потом не видел такого количества самолетов в воздухе сразу в обозримом глазом пространстве».

Японская авиация, усиленная бипланами «Кавасаки» Ki-10 (наше обозначение И-95) — все, что смогла наскреести Квантунская армия, — пыталась помочь своим окруженным войскам, но ее атаки не приносили успеха. Финальная точка была поставлена 31 августа, когда был завершен разгром японской группировки, хотя схватки в воздухе продолжались до середины сентября. За время советского наступления противник лишился как минимум 43 самолетов.

Для японцев такой расход боевых машин был непозволительной роскошью, особенно если учесть, что завод «Накадзима» собирал по одному истребителю в день, а вся армейская авиация насчитывала около 1000 самолетов. Однако главная слабость японских ВВС заключалась в катастрофической нехватке пилотов, для подготовки которых имелось всего четыре авиашколы (в РККА в 1937 году имелось 18 авиационных училищ, в 1939-м — 32, на 1 мая 1941 года их насчитывалось уже 100). Капитан Коотани в уже приводимом докладе как о самом большом достижении СССР говорил о создании базы для массовой подготовки летных кадров, об огромной работе по популяризации авиации, проводимой Осоавиахимом, о десятках гражданских аэроклубов с учебными аэродромами и самолетами. И как о самой большой проблеме — о консерватизме японцев, их скептическому отношению к авиационной технике:

«В Японии сегодня смотрят на самолеты так — если полетишь, так упадешь, и считается странным, если серьезные люди занимаются полетами. Вы меня простите, но, вероятно, и среди здесь присутствующих есть люди, которые вряд ли полетят даже на пассажирском самолете. Мне неловко так говорить перед старшими по возрасту, но если среди нынешней молодежи есть люди, которые боятся самолетов и трусят перед полетами, то нужно оказать на них влияние...

Желательно способствовать устранению страха перед авиацией в народе или созданию такого настроения, что если даже некоторая опасность есть, то в интересах обороны молодежь должна устремлять свои силы в сторону авиации. Этому большей частью препятствуют отцы и матери. Я хочу сказать — не являются ли старшие последней помехой к развитию авиации в Японии. Необходимо решительно поднять кампанию для популяризации авиации, и если СССР имеет 150 000 человек пилотов, то Япония должна иметь, по крайней мере, 50 000».

(Не прошло и двух недель после прочтения доклада, как начальник Центрального аэроклуба СССР имени Косарева комдив М.С. Дейч был арестован и «получил заслуженное возмездие от карающей руки советского правосудия», а вслед за ним — и генеральный секретарь ЦК ВЛКСМ А.В. Косарев, который был изобличен как политически обанкротившийся «двурушник и насквозь прогнивший человек». Руководитель Осоавиахима комкор Р.П. Эйдеман еще в июне 1937-го, выражаясь по-ворошиловски, был «стерт с лица земли, и память его была проклята».)

28 августа 1939 года в Токио произошла смена кабинета, и новое правительство обратилось к Москве с предложением о перемирии. Обе стороны не были заинтересованы в эскалации конфликта, особенно после того, как 23 августа был подписан договор о ненападении между СССР и Германией. Это означало, что до начала гитлеровского вторжения в Польшу оставались считанные дни, а такое развитие событий, по мнению Сталина, неминуемо вело ко Второй мировой войне. Милитаристские игры в монгольских песках — «мелкие эпизоды» — необходимо было

сворачивать. 12 сентября более 20 опытных советских летчиков во главе со Смушкевичем вылетели в Москву. В столице их ждала беседа со Сталиным, торжественный ужин в Грановитой палате Кремля и приказ немедленно отправляться в западные округа, где проходили «Большие учебные сборы» — советские войска заканчивали последние приготовления к Освободительному походу.

*Белоруссия родная,
Украина золотая,
Ваши светлые границы
Мы штыками, штыками оградим!*

Официально военные действия в районе реки Халхин-Гол завершились 15 сентября. С советско-монгольской стороны в них приняли участие свыше 900 самолетов, с японской — более 400. При этом, согласно оценкам «наших специалистов», основанным на голословных докладах летного состава, противник умудрился потерять не то 646, не то 660 машин. Советские же потери составили 207 самолетов и 159 человек убитыми и пропавшими без вести. Впрочем, «их специалисты» оказались еще круче и вывели вовсе астрономические цифры — то ли 1260, то ли 1370 советских самолетов, уничтоженных доблестными императорскими асами и зенитчиками в период с 22 мая по 15 сентября.

Как говорится, истина где-то рядом. Реальные потери советских ВВС составили 250 машин (в том числе 52 СБ), из них 42 (16%) — небоевые потери. Японские ВВС лишились приблизительно 170 самолетов и 180 человек.

С одной стороны, на Халхин-Голе советские летчики приобрели ценный боевой опыт, а командиры — практические навыки оперативного руководства и организации боевой работы, который остался невостребованным. С другой, был выявлен целый ряд серьезных недостатков в подготовке кадров и организации работы тыла в боевой обстановке, которые победители предпочли не заметить.

1 сентября 1939 года Гитлер напал на Польшу. В ответ Франция и Англия, в трактовке фюрера, «вмешались в дела, которые их не касались», и объявили войну Германии,

а следом — выступили все британские доминионы. Пожар в Европе разгорался. Гитлер ошибся в расчетах. Сталина марксистский анализ не подвел.

С другой стороны, «блицкриг» блестяще удался, а западные союзники не спешили умирать за поляков и «демократические ценности». Германские моторизованные и танковые соединения, сбив части прикрытия, завязали бои с главными силами польской армии. Немецкая авиация, имевшая качественное и пятикратное численное превосходство, быстро завоевала господство в воздухе. Ее массированные налеты на административные центры, железнодорожные станции, основные транспортные магистрали и узлы связи затрудняли окончание мобилизации, срывали военные перевозки. Оборона вдоль границы начала трещать и разваливаться уже на третий день войны. К середине сентября польская армия, придерживавшаяся кордонной стратегии и пытавшаяся на всех направлениях удерживать каждую пядь польской земли, была показательно разгромлена Вермахтом.

Сталин тоже не сидел сложа руки. В семи округах была проведена скрытая мобилизация, на базе частей и соединений Киевского и Белорусского военных округов были образованы Украинский и Белорусский фронты. Наземные войска объединили в армейские группы, позднее преобразованные в армии. Эти группы получили свои воздушные силы, в основном в виде войсковой авиации. В интервенции — именно так квалифицировал действия Советского Союза В.М. Молотов в разговоре с германским послом Шуленбургом — должны были участвовать 3298 самолетов.

Красная Армия двинулась на запад на рассвете 17 сентября, имея задачу «молниеносным, сокрушительным ударом разгромить панско-буржуазные польские войска и освободить рабочих, крестьян и трудящихся Западной Украины и Западной Белоруссии». Однако воевать не пришлось. «Приватизация» восточных районов Польши прошла без серьезных эксцессов, поскольку поляки сопротивления Советам практически не оказывали. Советская авиация занималась лишь ведением разведки и раз-

брасыванием листовок, остатки польской авиации — в основном учебные машины — улетели в Румынию.

Вермахт и РККА встретились на реках Буг и Сан, в точности осуществив разработанные обеими сторонами планы «в духе доброго и дружественного взаимодействия». Скрепленное польской кровью большевистско-нацистское братство было официально закреплено 28 сентября в Кремле подписями Молотова и Риббентропа под договором «О дружбе и границе между СССР и Германией». Свидетели утверждают, что Сталин в эти дни был как никогда счастлив, от открывавшихся перспектив захватывало дух. Переговоры проходили в самой теплой и непринужденной обстановке. Гитлер через Риббентропа подтвердил готовность соблюдать все условия тайных дополнительных протоколов, согласился поменять Литву на кусок польской территории между Вислой и Бугом, пожелал успехов «в ревизии положения в Прибалтике» и предложил участие «в больших делах» — «рассмотреть возможность сотрудничества в отношении Англии», грубо отклонившей предложения фюрера о мире. Сталин в ответном слове заверил фюрера, что если «Германия попадет в тяжелое положение, то она может быть уверена, что советский народ придет Германии на помощь и не допустит, чтобы Германию задушили. Советский Союз заинтересован в сильной Германии и не допустит, чтобы Германию повергли на землю».

На банкете, в ходе которого под крики «ура» было произнесено множество тостов за вождя советского народа и фюрера германской нации, за Молотова и Риббентропа, за добрососедство между новоселами в бывшей польской «квартире», за светлое будущее «двух государств реального социализма» и было много выпито, Сталин, как никогда довольный, заявил: «Советское правительство не собирается вступать в какие-нибудь связи с такими зажавшими-ся государствами, как Англия, Америка и Франция. Чемберлен — болван, а Даладь — еще больший болван».

«Ревизия» стран Прибалтики не отняла у Кремля много времени. В октябре-ноябре 1939 года на их территории в добровольно-принудительном порядке разместились советские гарнизоны, военно-морские и военно-воздушные части (9 авиаполков).

А вот у правительства Финляндии оказалась «кишка не тонка». В отличие от предыдущих «сфер» сталинских интересов, Финляндия не пожелала «переустраиваться» ни территориально, ни политически. Она нагло отвергла навязываемый ей договор о чужеземных военных базах и ответила отказом на «справедливые требования» советского руководства, вроде «отвести свои войска подальше от Ленинграда» или обменять Карельский перешеек и полуостров Рыбачий на карельскую тундру.

30 ноября 1939 года, разорвав пакт о ненападении, СССР без объявления войны вероломным насильником напал на «красавицу Суоми».

*Ломят танки широкие просеки,
Самолеты кружат в облаках,
Невысокое солнышко осени
Зажигает огни на штыках.*

Советская интерпретация событий, естественно, была прямо другой: части Ленинградского военного округа в ответ на «возмутительные провокации и враждебную политику правящих кругов Финляндии» вынуждены были перейти границу и «приступить к отпору антисоветских действий».

В 8.30 войска Ленинградского фронта, которыми командовал командарм 2-го ранга М.А. Мерецков, после полчасовой артиллерийской подготовки четырьмя ударными группировками перешли государственную границу. В ходе акции возмездия за «провокации» планировалось за 8 — 10 дней разгромить «белофиннов» на Карельском перешейке и севернее Ладожского озера и создать условия для наступления на Хельсинки и оккупации всей страны. Возможности противоборствующих сторон были несоизмеримы, а потому Москва намеревалась продемонстрировать миру эффектный «блицкриг» не хуже германского.

В составе финской авиации насчитывалось 145 боевых машин. В том числе 118 исправных. Организационно они были разделены на три полка (Lentoryhment — LeR), полки, в свою очередь, — на группы (Lentolaivue — LLv). Кроме того, две отдельные авиагруппы имелись для действий

на морском театре. Поскольку Финляндия объявила себя нейтральной страной и приняла сугубо оборонительную доктрину, основу ее ВВС составляли истребители-перехватчики. Самыми новейшими были 36 лицензионных машин марки «Фоккер» D-XXI, который представлял собой моноплан смешанной конструкции с неубирающимися шасси, вооруженный четырьмя пулеметами и развивавший скорость до 410 км/ч. Помимо этих самолетов, наличествовали купленные в Англии 10 бипланов Бристоль «Бульдог IVA» с двумя синхронными «виккерсами» и парадной скоростью 330 км/ч и 9 архаичных аппаратов Глостер «Геймкок Mk.II» образца 1926 года — два пулемета и 250 км/ч. Все истребители были сведены в LeR-2, на который была возложена задача защиты финского неба.

Бипланы «Фоккер» CX и «Фоккер» CV-E — их в составе LeR-1 насчитывалось 36 единиц — применялись как легкие бомбардировщики, штурмовики и разведчики. В бомбардировочном авиаполку LeR-4 состояли на вооружении 14 двухмоторных самолетов Бристоль «Бленхейм Mk.I» — британские аналоги СБ.

Морская авиация состояла из восьми поплавковых гидросамолетов.

Нехватку боевых машин финны старались компенсировать хорошей индивидуальной выучкой летчиков в сочетании с современными тактическими приемами. Командир истребительного авиаполка (LeR-2) подполковник Ричард Лоренц побывал на стажировках в подразделениях разных стран, в частности в германской эскадре «Рихтгофен», и внедрил в финской авиации много полезных усовершенствований. Так же, как и немцы, финские истребители отказались от звена из трех самолетов как основной тактической единицы в пользу двух взаимодействующих пар. Согласно финским наставлениям огонь по бомбардировщику предписывалось открывать с дистанции 150 метров, но летчиков учили стрелять с дистанции не более 50 метров, сводя к минимуму вероятность промаха. Финским генералам и в голову не могло прийти бороться за господство в воздухе; пилотам было приказано избегать открытых боев с краснозвездными истребителями и так же, как и наземным войскам, применять «партизанскую тактику».

Советские генералы, имея 2446 самолетов, в том числе 469 боевых машин в составе Балтийского флота, «ни в чем себе не отказывали».

30 ноября ВВС КБФ совершили первые налеты на города Финляндии. В 9 утра три бомбардировщика появились над Хельсинки и сбросили бомбы на аэродром Малми и пригород Тикурилла. Часом позже эскадрилья капитана Ракова атаковала финскую базу Сантахамина. Наконец, восьмерка ДБ-3 из 3-й эскадрильи 1-го минноторпедного авиационного полка под командованием капитана А.М. Токарева вместо хельсинкского порта вывалила бомбы на густонаселенную часть столицы, едва не угодив в здание парламента. В Хельсинки погиб 91 человек, еще 236 жителей были ранены. Погибли четыре бомбардировщика: два упали в воду, два разбились на взлете и посадке.

Маршал Маннергейм вспоминает: «Тридцатого ноября был ясный и солнечный день. Большинство жителей, которые осенью покинули столицу, возвратились из мест своего временного пребывания. В эти утренние часы улицы были полны детей и взрослых, идущих в школу и на работу. Внезапно на центр города посыпались бомбы, сея смерть и разрушения. Под прикрытием густой облачности русские самолеты смогли преодолеть расстояние от Эстонии до Хельсинки и сбросить свой груз. Целью, вероятно, были порт Сандвик и главный железнодорожный вокзал. Одновременно бомбардировке и пулеметному обстрелу подвергались аэродром Мальм, рабочие районы на севере города. Там, где падали бомбы, клубился дым и занимались пожары.

Рано утром до меня дошло сообщение, что после артподготовки русские перешли границу на Карельском перешейке по всем главным направлениям. Вскоре после этого поступили донесения: авиация неприятеля совершает разрушительные налеты на деревни и населенные пункты».

На следующий день эскадрилья Токарева повторила налет на Хельсинки, но в этот раз промахнулась. Кроме того, бомбардировке подверглись Котка, Ханко, Выборг, Койвисто. На запрос генсека Лиги Наций Ж. Авеноля от-

носителем произошедшего министр иностранных дел Молотов заявил, что никакой бомбежки города не было, а самолеты сбрасывали корзины с хлебом для голодающего финского пролетариата. В ответ на протест президента Рузвельта последовал издевательский молотовский демарш, опубликованный в газете «Известия»: «Советская авиация не бомбила и не собирается бомбить город, а наше правительство уважает интересы финского народа не меньше, чем любое другое правительство. Конечно, из Америки, находящейся более чем за 8 тысяч километров от Финляндии, это незаметно».

Особый цинизм заключался еще в том, что советские самолеты вылетали на бомбардировку Финляндии с аэродромов, расположенных на территории «нейтральной и суверенной» Эстонии. При этом «сталинские соколы» неоднократно сбрасывали груз и на эстонскую землю. Истины ради, задачи разрушать конкретно города никто не ставил. Как-то само получалось: штурманы плохо ориентировались по карте, бомбы сбрасывались с высоты 8000 метров, опять же погода.

Выводы по действиям авиации Балтийского флота были сделаны следующие:

«Опыт боев с белофиннами вместе с положительными результатами выявил и значительные недостатки. Важнейшим из них была некачественная подготовка значительной части летного состава к полетам в облаках и ночью, на малых высотах, с полной бомбовой нагрузкой. Сказалось упрощенчество в предвоенной боевой подготовке, пренебрежение расчетами на поражение целей, вызвавшее низкую точность бомбометания, особенно по кораблям и другим малоразмерным целям. Невысокой оказалась и штурманская подготовка, проявились слабые знания театра военных действий. Вследствие этого в двадцати случаях была потеряна ориентировка, восемь полетов закончились аварией и катастрофой. Летный состав не имел достаточных навыков ведения групповых воздушных боев, опыта бомбометания с пикирования и применения бортового оружия ночью. В начале войны была недооценена роль воздушной разведки, слабым местом являлась точность дешифрования снимков».

Если вычесть все то, чего «красные орлы» толком не умели, что остается? Сразу скажем, Балтфлот в совокупности потерял 63 боевые машины, но только 17 из них погибли от воздействия противника.

«Стратегические» бомбардировки населенных пунктов и портов, в которых также принимали участие 6-й, 21-й и 53-й дальнебомбардировочные полки из АОН-1 — 155 машин ДБ-3, продолжались до середины января, их жертвами стали 956 жителей, 1840 человек получили ранения. Одновременно распространялись листовки о том, что мирное население убивают не просто так, а согласно воле финского народа, «возмущенного преступной политикой бездарного правительства Каяндера — Эркко — Таннера», и в жизненных интересах народа. Однако ни деморализации населения, ни восстания пролетариев добиться не удалось. Разрушение промышленных объектов и инфраструктуры первоначально не планировалось, поскольку считалось, что после взятия Хельсинки «все это будет на-ше».

Вышло наоборот: все слои финского общества консолидировались под лозунгом борьбы с «большевистским фашизмом», а Лига Наций 14 декабря исключила СССР из своих членов.

Советское командование, уверенное в абсолютном превосходстве над противником, довольно долго не принимало во внимание «микроскопические» финские ВВС, к тому же вооруженные, по большей части, устаревшими самолетами (на Карельском перешейке 36 «фоккеров» против 320 «чаек» и «ишаков»). Бомбардировщики летали без истребительного прикрытия и уже 1 декабря «двадцать первые» открыли счет. Сначала лейтенант Вуорило сбил над Выборгом первый СБ, затем его товарищи «ссадили на землю» еще девять бомбардировщиков из 41-го и 24-го СБАП. Финны потеряли один перехватчик, сбитый собственными зенитчиками, и единственного за всю войну «Бульдога», которого уничтожило звено Ф.И. Шинкаренко из 7-го истребительного полка 59-й авиабригады. Тройка «бленхеймов» в этот день атаковала колонну советских танков и грузовиков в районе Тсалки, один бомбардировщик на базу не вернулся.

Уже 3 декабря маршал Ворошилов «спинным мозгом» почувал, что операция развивается не так, как планировалось (позже он признает: «Мы не представляли себе всех трудностей, связанных с этой войной»).

Вечером Мерецков получил приказ №0269 с «ценными указаниями»:

«1. Главный недостаток наших частей, особенно в тех районах, где противник имеет сеть построенных препятствий и засад... состоит в том, что артиллерия отрывается от пехоты, пехота забегает вперед и, напоравшись на серьезные препятствия, вынуждена ждать подхода артиллерии.

...Главный недостаток действий нашей авиации состоит в том, что она ставит себе сразу большое количество целей, разбрасывается по множеству объектов и неохотно берется за конкретные задачи, имеющие своей целью обслужить непосредственно пехоту...»

9 декабря непосредственное руководство военными действиями взяла на себя Ставка Главного Командования под «председательством» Ворошилова; Сталин, не занимавший никаких государственных постов, числился одним из членов. Мерецкова поставили командовать 7-й армией, наступавшей на главном направлении — Карельском перешейке. Несмотря на ежедневные понукания, советские войска, борясь с финскими диверсионными отрядами, карельской природой и чудными особенностями собственной организации, продвигались на всех направлениях крайне медленно. Авиация, по мнению Ставки, работала «недостаточно толково» и оказалась неспособна парализовать железнодорожные перевозки противника.

Плохая погода с метелью не позволили авиации действовать вплоть до 19 декабря, зато в этот день возобновились бомбардировки финских городов.

«Каждый радовался улучшению погоды, — вспоминал пилот бомбардировщика капитан К. Голубенко, — каждому хотелось отметить день шестидесятилетия великого Сталина боевым вылетом. Стенная газета и боевой листок вышли, как всегда, любовно оформленные Поповым. В них было множество заметок летчиков, радистов, штурманов, техников и авиамехаников с самыми сердечными пожеланиями дорогому товарищу Сталину в день его шес-

тидесятилетия. В каждой строчке чувствовалась безграничная преданность наших людей Родине, делу Ленина — Сталина. В этот день машины были готовы к вылету еще до рассвета. Стоял 25-градусный мороз. Чистое небо радовало всех».

Пилоты LLv-24 провели в этот день над Карельским перешейком 22 воздушных боя. Советские потери составили семь бомбардировщиков СБ, один ДБ-3 и два И-16. Через четыре дня финнами были сбиты шесть СБ и четыре «ишака» из 7-го и 68-го истребительных авиаполков. 21 декабря 53-й ДБАП лишился сразу четырех ДБ-3. 25 февраля «фоккеры» перехватили шестерку ДБ-3 из 6-го ДБАП — три бомбовоза были сбиты, два совершили вынужденную посадку. Еще один ДБ-3 потерял до этого времени бездействовавший 21-й ДБАП, причем бездействовавший во всех смыслах этого слова: только над целью, когда «ильюшины» были атакованы вражескими истребителями, выяснилось, что пулеметы покрыты густой заводской смазкой и стрелять неспособны.

В связи с этим директива Ставки от 26 декабря указывала:

«В действиях авиации обращает на себя внимание:

1. *Истребители не сопровождают бомбардировщиков, между тем, наличие льда на озерах позволяет сейчас приблизить истребители к линии фронта и сопровождать бомбардировщики.*

2. *Бомбардировщики в дни решающих наступлений не наносят массированного удара на коротком фронте под прикрытием наших истребителей, а летают по 3 — 6 — 9 бомбардировщиков без истребителей.*

3. Бомбардировщики долго находятся над целью, делая по несколько заходов, не применяя противозенитного маневра при зенитном огне противника.

4. В течение месяца выходные и входные ворота не меняются, и истребители противника легко перехватывают наши самолеты».

Ну, и кому нужен был опыт Испании и Халхин-Гола? Для кого писались километры отчетов? Когда И.И. Проскурову (летчик, участник войны в Испании, летом 1937 года он был старшим лейтенантом, с апреля 1939-го — за-

меститель наркома обороны, начальник Разведывательного управления РККА) задали вопрос, отчего в войсках отсутствует информация об организации, вооружении и тактике иностранных армий, комдив разъяснил, что «ценных материалов» нашей разведкой собран целый подвал и, чтобы его разобрать, «должна работать целая бригада в количестве 15 человек в течение пары лет». Складывается впечатление, что в предыдущие годы донесения и отчеты сразу отправляли в подвал, не читая.

Все, как обычно: сколько тех финнов, валенками закидаем! Как раз в этот день три ДБ-3 21-го ТБАП каким-то ветром занесло к станции Грузиново, по которой они лихо и без потерь отбомбились. Слава Богу, ни одна из 30 бомб в цель не попала. (Интересна оговорка Ворошилова по поводу ВВС окопавшейся в районе Петсамо 14-й армии: «Эта армия доставляла Ставке меньше всего беспокойства, кроме залетов ее авиации в Швецию и Норвегию».) Вот интересно, там попутно ничего не разбомбили?

27 декабря финскими истребителями были сбиты три СБ из 18-го СБАП.

К концу месяца боевой счет «Лентолавио-24» достиг 54 побед в воздухе, в том числе были уничтожены 46 СБ и ДБ-3. Безвозвратные потери 2-го авиаполка — два «фоккера», один «Бульдог». Одновременно бипланы 1-го полка, как могли, поддерживали контрудары своих наземных войск, штурмуя позиции советской артиллерии; при этом выбыли из строя по разным причинам шесть «Фоккер» СХ. Бомбардировщики 4-го полка наносили удары по колоннам и скоплениям войск, по портовым сооружениям и кораблям Балтийского флота, вели дальнюю разведку и потеряли три машины и один экипаж. Морские эскадрильи выполняли патрульные полеты над Финским и Ботническим заливом, а также Аландским морем, пытаясь воспрепятствовать действиям советских подводных лодок; собственные потери составили четыре самолета, причем один из них был сбит зенитным огнем советской подводной лодки С-1.

Советские летчики и зенитчики в декабре сбили 13 самолетов противника.

На сухопутном фронте самая наступающая из всех,

«храбрая и непобедимая Красная Армия» захлебнулась кровью и перешла к не предусмотренной уставами позиционной обороне.

Высокие потери советских бомбардировщиков, низкая активность истребителей, большое количество аварий и катастроф в этот период были вызваны, в первую очередь, примитивной подготовкой пилотов и отсутствием на театре аэродромов. Зачем возиться, если расправиться с «финской козявкой» собирались за 15 дней; в результате истребителям элементарно не хватало дальности. В то же время в Финляндии «военные аэродромы, построенные к началу 1939 г. с помощью немецких специалистов, были способны принять в 10 раз больше самолетов, чем их имелось в финских военно-воздушных силах», что, кстати, и сегодня выдается за явный признак агрессивных устремлений «финских милитаристов». Не говоря уже о пресловутой «линии Маннергейма», которой отводилась роль «опорного рубежа для последующего развития наступательных военных действий» и вторжения на территорию СССР. Эту чухонскую жуть и в XXI веке пытаются засунуть нам в голову сотрудники Российского Генштаба.

На совещании командного состава, посвященном Зимней войне, комкор П.В. Рычагов, командовавший авиацией 9-й армии, докладывал:

«У нас на ухтинском направлении было максимум 25 — 30 самолетов. Причины этого. Во-первых, на этом направлении был всего один аэродром шириной в 150 метров и длиной 800 метров. На этот аэродром посадили мы до 40 самолетов различных назначений вместе с самолетами ГВФ. Летать оттуда все сразу не могли. Если бы они все сразу взлетели, то на посадку потребовалось бы колоссальное количество времени. Причем еще один факт, который тормозил эту работу, кроме этого аэродрома на расстоянии 200 км нельзя было посадить нигде ни одного самолета. Значит, если на эту полосу прилетит самолет с простреленным шасси, то он будет вынужден сесть, как у нас в авиации выражаются, на «пузо». Если он сядет на это пузо, остальные корабли, которые находятся в воздухе, не найдут себе места для посадки и они будут разбиты вне аэродрома...

Кругом леса и горы, страшно нехорошая местность. Причем подготовка данного театра действий до полярного круга от Петрозаводска примерно километров на 400 не была достаточно проведена, там не было ни одного аэродрома. Был один аэродром Подужемье и тот непригодный...

При таких условиях в мирной обстановке мы не летали, в порядке сохранения своей собственной шкуры и вообще во избежание аварий и несчастных случаев. Ну, а здесь, когда у нас была война, тогда требовалось от нас летать в любое время, летать в любую погоду, в любой ветер и с очень скверных аэродромов, т.е. 800 м для СБ с нагрузкой 800 — 900 кг. Предложить летать в мирное время с такого аэродрома невозможно, ни один командир не согласится...

Были и такие случаи у нас, когда при полете или на Улеаборг, или еще на один из больших пунктов летело 30 — 50 самолетов, а на аэродром возвращалось 10 самолетов. Остальные садились по всем озерам, так как не было возможности дойти до аэродрома, выбирали первое попавшееся место, садились и требовали помощи. Такие случаи были часты, особенно в декабре — январе...

Тыл, состоящий из «худосочных» баз, которые были наскоро сколочены, был явно не обеспечен армейским транспортом. Армия была организована на ходу, транспорта не было, связи, командного состава не было. Все эти трудности давали нам частые перебои в снабжении бомбами и горючим. Патронов, правда, было достаточно, хватало».

Новый этап воздушной войны начался сразу после нового года. 3 января авиачасти четырех советских армий получили приказ в течение следующих десяти суток систематическими и мощными бомбовыми ударами по административным и военно-промышленным пунктам, портам и мостам дезорганизовать работу тылов противника. Вице-адмирал В.Ф. Трибуц уточнил задачи флотской авиации: «Порты абсолютно уничтожить дотла, ибо они являются важнейшими центрами, питающими армию противника. Уничтожить Або, переходить к Раумо и т.д.».

Утром 6 января 17 бомбардировщиков ДБ-3 из 6-го ДБАП взлетели двумя волнами с расположенного в Эсто-

нии аэродрома. Объектом налета был город Куопио. Первая группа из девяти «ильюшиных» вышла на цель, как планировалось, но вторая волна из восьми бомбардировщиков под командованием майора Майстренко при форсировании Финского залива была перехвачена «Фоккером» D.XXI лейтенанта Совелиуса, который сбил один из бомбардировщиков. Вывалив груз на цель, теперь уже «семерка» развернулась на обратный курс, который представлял собой прямую между точками «А» и «Б». В полдень их атаковал истребитель лейтенанта Сарванто и за четыре минуты сбил шесть советских бомбовозов: «Некоторые загорались после очередей моих пулеметов подобно страницам из подожженной книги. Красное январское солнце освещало дымящиеся самолеты». Последний ДБ-3, добить которого у финского парня не хватило патронов, сумел дотянуть до аэродрома, но восстановлению не подлежал.

Пока части 7-й и 13-й армии на Карельском перешейке готовились к решающему наступлению, финские лыжные отряды, воспользовавшись затишьем на главном направлении, отсекали коммуникации, блокировали, дробили и поочередно перемалывали севернее Ладожского озера дивизии 9-й армии В.И. Чуйкова и 8-й армии Г.М. Штерна — 163-ю, 44-ю, 54-ю, 168-ю, 18-ю...

7 января советские войска, действовавшие на Карельском перешейке, были объединены в Северо-Западный фронт, где было сосредоточено 26 стрелковых дивизий. Во второй декаде января наступило затишье: командующий фронтом командарм 1-го ранга С.К. Тимошенко вдумчиво готовился к прорыву «линии Маннергейма», накапливая силы, налаживая тыловое обеспечение, наводя элементарный воинский порядок. На замерзших озерах оборудовались посадочные площадки для истребителей.

Схватки в воздухе продолжались. Днем 17 января десять «фоккеров» перехватили три группы бомбардировщиков СБ (всего 25 самолетов) из 54-го СБАП. Советские самолеты возвращались домой после выполнения задания. Бой разгорелся над Карельским перешейком, в итоге было сбито девять СБ, еще несколько машин получили повреждения. Противник потерь не имел. Через два дня в результате атак истребителей погибли еще два экипажа СБ.

Прикомандированный к штабу Северо-Западного фронта комкор П.С. Шелухин писал наркому обороны:

«Состояние боевой выучки авиачастей находится на крайне низком уровне... бомбардировщики не умеют летать и особенно маневрировать строем. В связи с этим нет возможности создать огневое взаимодействие и отражать массированным огнем нападение истребителей противника. Это дает возможность противнику наносить своими ничтожными силами чувствительные удары.

Навигационная подготовка очень слаба, что приводит к большому количеству блуждений даже в хорошую погоду; в плохую видимость и ночью — массовые блуждения. Летчик, будучи неподготовленным к маршруту, и в связи с тем, что ответственность за самолетовождение лежит на летчике-наблюдателе, небрежничает в полете и теряет ориентировку, надеясь на летнаба. Массовые блуждения очень пагубно отражаются на боеспособности частей, т.к. они ведут к большому количеству потерь без всякого воздействия противника и подрывают веру в свои силы у экипажей, а это в свою очередь заставляет командиров неделями выжидать хорошей погоды, чем резко снижается количество вылетов...

Говоря о действиях авиации в целом, нужно больше всего говорить о ее бездействии или действии большей частью вхолостую. Ибо нельзя ничем иначе объяснить то обстоятельство, что наша авиация с таким колоссальным превосходством в течение месяца почти ничего не могла сделать противнику».

Беспомощность ВВС 8-й армии, которыми командовал И.И. Копец, подчеркивалась в директиве Ставки от 18 января:

«Ставке совершенно непонятно бездействие нашей бомбардировочной и штурмовой авиации в оказании помощи 56-му стр. корпусу. Несмотря на слабую финскую авиацию, вся авиация армии занимается лишь сбрасыванием продуктов и прикрытием сбрасывающих самолетов, оставляя без содействия части 56-го стр. корпуса и допуская беспрепятственный подход резервов противника...»

Еще через три дня:

«За все время боев 18-й и 168-й стр. дивизий с противником, вышедшим во фланг и тыл эти дивизиям, Ставка не ви-

дела сколько-нибудь сосредоточенных боевых действий авиации 8-й армии по оказанию содействия войскам 56-го стр. корпуса...

Совершенно за последнее время не подвергались объекты бомбардировок в тылу противника, данные как цели для авиации 8-й армии, и допускался беспрепятственный подвоз противником подкреплений и питания.

Ставка считает, что авиация 8-й армии используется позорно, хуже, чем в других армиях, плохо руководится и не дает в работе того, что она обязана дать при своем подавляющем превосходстве над авиасилами противника».

Но и соседу справа нечем было похвастать, там тоже, в общем-то, в тылу противника «ничего не подвергалось». ВВС 9-й армии поначалу имели 39 самолетов, в том числе 15 истребителей. В ходе боевых действий ВВС армии были переданы: 10-я скоростная бомбардировочная авиабригада (16-й, 41-й и 80-й СБАП), 3-й транспортный авиаполк, Особая авиагруппа Спирина, 145-й и 152-й истребительные авиаполки и 33-я отдельная разведывательная эскадрилья. Рычагов на совещании делился опытом:

«В нашей армии использование авиации, примерно до отступления 44-й дивизии, если можно так назвать, протекало более или менее нормально. Мы занимались и ближайшим и глубоким тылом противника и занимались работой по фронту. После того как 44-я дивизия отошла, пошла 54-я дивизия, которая была окружена.

Окружили ее несложно: отрезали в одном месте дорогу; по бездорожью выйти она не могла и осталась окруженной. Плюс к этому ее потом разделили еще на несколько гарнизонов, и таким образом превратили как бы в слоеный пирог. Каждый гарнизон по-своему паниковал. С этого момента работа авиации переключилась на помощь гарнизонам передового 337-го полка, командного пункта 54-й дивизии и дивизионного обменного пункта. Туда было направлено основное внимание армии. Работал там 80-й полк и две приданных эскадрильи. Они занимались бомбардированием вокруг этой дивизии, т.е. не давали противнику возможности стрелять по дивизии, защищая ее от всех невзгод... Командиром был Гусевский. Он

каждый день, а иногда по несколько раз в день слал паникерские телеграммы, вплоть до того, что писал: «Последний раз видимся», «До свидания» и всякая прочая паническая информация. Это совершенно недостойное поведение для командира стрелковой дивизии Красной Армии. Под влиянием этих телеграмм утробили почти все резервы 9-й армии, какие там были и подходили, туда бросали множество людей и не могли организовать никакого наступления по освобождению. Дивизия кормилась 80-м авиаполком в течение 45 дней, и этот полк фактически спас ее, бездействующую дивизию, от голода и гибели, не давая финнам покоя день и ночь. Ежедневно при малейшей активности финнов там поднималась паника, туда давали все постепенно прибывавшие эскадроны и батальоны лыжников...

Вот к чему привело это паническое поведение Гусевского, который сидел с дивизией в окружении. Благодаря заточению в окружении, где он сидел, там авиация обязана была бомбить, стрелять, охранять его в течение 45 дней. Гусевский понял, что живет благодаря авиации, и сообщает: стреляют два орудия, высылайте бомбардировщиков. Оттуда присылали заявки на авиацию почти ежедневно с такими запросами, что просто было неудобно, что это пишет комбриг Красной Армии...

Гусевский просил бомбить даже отдельные орудия. Противник свои орудия после того, как выстрелили из них, переносил их с места на место, у него их было мало, берегли как дитя, перетаскивали в другое место и открывали с этого места снова огонь, попробуй бомбардировщикам угодиться за ними. Орудие противника стреляет, значит, считают, что авиация работает плохо. Где противник, не знали.

Выделяется сектор десятин по 20 — 30, говорят, давайте молотить, молотят пустой лес, остаются от этого леса шишки, все деревья изрубят. От такого бомбометания никакой пользы нет. Те объекты, которые должны бомбардироваться авиацией, они оставались в спокойном состоянии. **Когда панические настроения прекращались, нам удавалось бомбить другие объекты...**

По железным дорогам действовали, как и на Северо-

Западном фронте, пробовали из пушек стрелять по паровозам, было несколько удачных попаданий...

Бомбардирование перегонов ничего не дает, слишком тяжело попасть. Пробовали бомбардировать станции, но после этого станции быстро восстанавливались и начинали работать, поэтому следует важные станции все время держать под ударом.

Полеты по отдельным домикам, долинам, тропинкам противника почти никаких результатов не давали, находили мелкие группы, влиять на противника таким полетом не могли. В лесу противника поймать было трудно. Наша наземная обстановка показывает, что ориентировкой летного состава могло служить то, что наши войска совершенно не маскируются. Мне рассказывал Денисов, что был случай на перешейке, когда ему один из командиров дивизии сказал, что при такой мощной авиации, какая имеется у нас, мы не будем маскироваться, потому что нам это не нужно, нас и так защитят; или такой случай, когда одна дивизия бросила свою зенитную артиллерию под Ленинградом и вылезла на фронт как на праздник; или еще такой пример, когда один самолет противника появляется над нашим расположением, то поднимается паника, особенно в тылу. Считают, что к нам не может летать ни один самолет. Но попробуйте на высоте 5 — 6 тыс. метров заметить одиночный самолет...

Наша пехота приучается сейчас к такому положению, что авиация противника ее не должна бомбить. Повоевали бы с противником, у которого много авиации, и тогда зенитную артиллерию, которая возится как мягкая мебель, они вряд ли оставили бы, а привезли бы ее быстрее зимнего обмундирования. Мало нас били с воздуха, вот почему мы не знаем цену авиации».

Можно сделать вывод, что в 9-й армии авиация в основном занималась «кормлением» наземных войск (только для 54-й стрелковой дивизии 10-я скоростная бомбардировочная(!) авиабригада сбросила 98 тонн продовольствия и 40 тонн боеприпасов), бомбардировкой домиков и тропинок и изредка стрельбой по паровозам.

Финские летчики настолько обнаглели, что вызвали гневный приказ Тимошенко, подписанный им 24 января:

«За последнее время имеют место нестерпимые случаи, когда одиночным самолетам противника удается летать над нашими войсками и даже бомбардировать их расположения и аэродромы.

Войсковые части и авиация фронта, насыщенные пулеметными и артиллерийскими зенитными средствами и истребительной авиацией, *до сих пор не могут сбить пытающихся перелететь линию фронта самолеты противника и раз и навсегда отбить всякую охоту появления их над нашими войсками».*

Семен Константинович слегка преувеличил, все-таки 10 самолетов противника были в январе сбиты: четыре «Бленхейма», четыре «Фоккер» СХ и два каких-то шведа.

Период стабилизации линии фронта окончился 1 февраля с началом атак войск Северо-Западного фронта на Карельском перешейке, призванных «прощупать» оборону противника. Советское командование сконцентрировало на узком участке крупные массы войск. Численность советской авиации была доведена до 3253 самолетов — почти столько Гитлер отжалел для «Барбароссы». Бомбардировщики переключились с ударов по стратегическим целям на оказание тактической поддержки своим сухопутным войскам. Если верить командарму 2-го ранга В.Д. Грендалю, это было сделано по личному указанию Гениального Стратега, неустанно учившего своих полководцев военному делу: «Авиация долгое время не получала правильного направления и только после того, как тов. Сталин сказал, что авиации достаточно заниматься в тылах, работа авиации была перестроена. Тов. Сталин сказал — пусть авиация работает при войсковых частях. Авиация перестроилась, и в соответствии с этим основная масса авиации была передана командованию армии». Крупные группы истребителей выделялись на сопровождение и патрулирование над атакующими войсками.

В войне с Финляндией не обошлись без ТБ-3. Как и на Халхин-Голе работали они в основном по ночам, поражая крупные объекты в тылу противника, а перед прорывом «линии Маннергейма» переключились на бомбежку ее укреплений: ни один другой советский самолет не мог под-

нять 2000-кг бомбу. Но по большей части в ход шли ФАБ-250 и ФАБ-500.

Количество боевых истребителей в ВВС Финляндии, несмотря на потери, увеличилось и находилось на уровне 45 — 67 машин. Вскоре после начала войны британское правительство приняло решение о передаче финнам 30 истребителей-бипланов Глостер «Гладиатор Mk.II» (четыре пулемета, 410 км/ч); первый из них прибыл 18 января 1940 года и, как и следующие, вошел в состав LLv-26, сменив устаревшие «бульдоги», которые были переведены на «тренировочную работу» и в боях больше не участвовали. В начале февраля из Франции через Швецию стали поступать пушечные истребители Моран-Солнье MS.406С общим числом 30 экземпляров, которыми вооружалась вновь сформированная авиагруппа LLv-28. В середине месяца появились итальянские Фиат G.50 «Фрешиа», пополнившие ряды LLv-26 (уже 29 января они сбили два ДБ-3 из 53-го ДБАП). Кроме того, англичане поставили 24 бомбардировщика Бристоль «Бленхейм Mk.IV». Одиннадцать боевых машин разных типов «россыпью» передала Швеция, а в Лапландии, в районе Кеми, сражались 16 самолетов «Авиафлотилии» шведских добровольцев (по окончании кампании шведы заявили о двенадцати победах, сами потеряли шесть машин, в бою — две).

2 февраля «гладиаторы» открыли боевой счет, сбив одну «чайку» и два И-16, 3-го февраля 42-й ДБАП в схватке с «фоккерами» потерял четыре ДБ-3, а 1-й МТАП, занимавшийся минными постановками без прикрытия, — два. 13 февраля шесть «гладиаторов» перехватили севернее Ладоги девятку бомбардировщиков из 39-го СБАП, летевших в сопровождении «чаек». В коротком бою финны сбили семь СБ. Советские истребители в первой декаде «завалили» три «Фоккер»-XXI.

Генеральное наступление войск Северо-Западного фронта началось 11 февраля с трехчасовой артиллерийской и авиационной подготовки. Дальняя авиация вновь наносила удары по объектам в тылу противника, причем в некоторых налетах участвовало от 65 до 120 бомбардировщиков. В первый день наступающим удалось вклиниться в финскую оборону на 1,5 км, а к вечеру 14 февраля была

пробита брешь в 4 км по фронту и 8 — 10 км в глубину. Не имея резервов, чтобы закупорить прорыв, генерал Маннергейм отдал приказ отступить на вторую оборонительную линию.

К 25 февраля продвижение Красной Армии приостановилось — командование взяло двухдневную паузу, чтобы произвести перегруппировку для удара по Виипури (Выборгу). В этот день три «гладиатора» из LLv-26 атаковали девятку Р-5, которые эскортировали шесть И-153 из 13-й отдельной истребительной авиационной эскадрильи. Финны сбили четыре самолета, в свою очередь были сбиты и два «Гладиатора», а третьему вследствие полученных повреждений пришлось идти на вынужденную посадку. 26 февраля тройки «фиатов» перехватили группу советских самолетов южнее Куовалы и сбили один И-16 и один ДБ-3, на следующий день советские истребители сожгли один «фиат».

Большие потери финская сторона понесла 29 февраля, когда советская истребительная авиация нанесла внезапный удар по аэродромам, на которых базировались LLv-24 и LLv-26. Пилоты из 49-го и 68-го истребительных полков на взлете и в воздухе уничтожили шесть «гладиаторов» и один «двадцать первый», потеряв два «ишачка». В ходе этой схватки был совершен единственный за всю войну воздушный таран. Командир эскадрильи старший лейтенант Я.Ф. Михин в лобовой атаке крылом своего самолета ударил по килю «фоккера» лейтенанта Тату Гугананти, срубив его. Финский летчик погиб, а советский вернулся на базу.

Лишь 3 марта армия Мерецкова добралась до Выборга, однако все попытки советских войск взять город оказались неудачными. Тогда 4 марта семь стрелковых дивизий совершили «ледовый поход» через Выборгский залив в обход укрепленных позиций противника и в двух местах зацепились за берег. Чтобы предотвратить продвижение «краснорусских» в глубь территории Финляндии, в бой была брошена вся «белофинская» авиация, которая наносила удары по колоннам войск и техники, двигавшимся по льду залива на плацдармы. Упорное сопротивление на суше наряду с поддержкой авиации позволило финнам оста-

новить советское наступление. В воздушных боях над заливом обе стороны потеряли по пять самолетов.

Тем временем в Москве стало известно о подготовке Великобритании и Франции к высадке экспедиционного корпуса в Норвегии с последующей помощью Финляндии. Союзники ждали лишь официального обращения финнов о помощи и согласия шведов и норвежцев на пропуск войск. Одновременно, по сведениям советской разведки, ими разрабатывался план воздушной бомбардировки бакинских нефтепромыслов с территории Ирана и Сирии. Говорили также о десанте союзников в Архангельске. Таким образом, назревало столкновение Советского Союза с Антантой. С точки зрения Сталина, перед лицом такой угрозы Зимнюю войну надо было заканчивать, а «освобождение» Финляндии отложить до лучших времен. «Народное правительство» кремлевского нахлебника товарища Отто Куусинена, «полностью одобрявшее и поддерживавшее действия Красной Армии», отправилось на свалку истории, возникла необходимость возобновить контакты с законным правительством Финляндской Республики. С другой стороны, финны давно предпринимали попытки наладить с Москвой диалог через третьи страны, а в начале марта Маннергейм доложил, что армия находится на грани разгрома.

6 марта советское руководство через шведское посольство сообщило о своей готовности начать мирные переговоры с Финляндией, которые начались в Кремле через два дня.

Последними жертвами Зимней войны в воздухе стали ДБ-3, сбитый 11 февраля «Фиатом», и «Фиат», поврежденный в воздушном бою в тот же день и разбившийся при аварийной посадке.

По финским данным, перехватчики «Лентлавио-24» одержали всего 119 побед, потеряв 12 «фоккеров». 2-й истребительный полк совершил 3486 вылетов и сбил 170 самолетов противника. Потери полка — 29 машин и 15 летчиков. Всего ВВС Финляндии выполнили 5693 боевых вылета и сбили 207 самолетов, еще 314 машин сбили зенитки; итого — 521 летательный аппарат. Собственные потери — 76 самолетов сбиты и 51 серьезно поврежден.

Для полного счета можно добавить примерно 15 боевых машин, разбившихся «самостоятельно» из-за плохих метеословий или остановки двигателя.

Погибли 304 летчика, 90 пропали без вести. Среди них были шведы, итальянцы, датчане, венгры. Благодаря поставкам с Запада, в частях первой линии осталось 166 боевых машин, в том числе 128 исправных.

Советская авиация, согласно официальным данным, выполнила 10 0970 вылетов. При этом ВВС РККА и КБФ уничтожили 362 «белофинских самолета». Собственные потери составили 261 машину сбитыми или совершившими вынужденные посадки за линией фронта, еще 86 числятся пропавшими без вести и 227 проходят по графе «погибло и повреждено в авариях и катастрофах». Всего — 574 аппарата, в том числе около сотни бомбардировщиков ДБ-3 и два тяжелых бомбовоза ТБ-3. Есть и другие цифры: «За все время советско-финской войны СССР потерял 627 самолетов различных типов. Из них 37,6% было сбито в бою или совершили посадку на территории противника, 13,7% пропали без вести, 28,87% потеряно в результате аварий и катастроф и 19,78% получили повреждения, которые не позволили вернуть самолеты в строй».

Что касается личного состава, то Генеральный штаб России по сей день не в курсе: «Полных сведений отдельно о потерях частей ВВС в ходе советско-финляндской войны разыскать не удалось». Без учета Балтфлота потери ВВС составили 785 человек убитыми и пропавшими без вести, из них 68% — летный состав.

Очень даже возможно, что финны завысили свои результаты, но как минимум на 347 уничтоженных советских самолетов они могут претендовать. Приписки советской стороны сомнений не вызывают. Согласно наградному листу, подписанному начальником ВВС 7-й армии комдивом Денисовым, две эскадрильи 7-го ИАП из состава 59-й истребительной бригады «сбили 69 машин, из них 12 бомбардировщиков»; в один только день 23 декабря «завалили» 10 «фоккеров». И Николай Торопчин, командир 25-го ИАП той же бригады, не сплоховал: «Чуть ли не каждый раз мы возвращались на аэродром с победой... На Карельском перешейке мы сбили 52 самолета противника, а сами

в воздушных боях не потеряли ни одного». К примеру, 2 февраля полк сбил над станцией Иматра один «Фоккер»-D.XXI с датским пилотом, а записали двенадцать! Так ведь и 38-й и 68-й полки тоже не мух ловили, а били врагов при каждой встрече пачками.

За умелое командование бригадой полковник Е.К. Ерлыкин был удостоен звания Героя Советского Союза: «В тяжелых метеорологических условиях авиаторы комбрига Ерлыкина произвели в ту зиму 10 812 боевых вылетов, сбили в воздухе 101 и уничтожили на земле 30 самолетов противника, не потеряв при этом ни одного своего». При том, что все, кому положено, знали: в бригаде выбыли безвозвратно 32 истребителя, в том числе 21 был сбит в бою — фактически был уничтожен один полк.

Итоговые потери «белофиннов», видимо, подбивали, исходя из донесений советской разведки, насчитавшей около 500 самолетов.

Хотя финские летчики показали себя достойными противниками, серьезного влияния на исход боевых действий ВВС Финляндии оказать не могли и не оказали. Впрочем, по мнению Маннергейма, и русские самолеты не стали решающим фактором:

«Перед войной высоко ценилось мастерство русских летчиков. Мы были готовы к подавляющему преимуществу русских в воздухе и ожидали сокрушительных атак на войска, фабрики, города, коммуникационную сеть. Однако этого не произошло. Как это часто бывает, когда человек готовится к худшему, в результате его опасения оказываются преувеличенными.

Оказалось, что русская авиация не располагает самолетом, который можно было назвать современным. В любом случае, самолеты, которые участвовали в Зимней войне, в большинстве своем принадлежали к тому типу, который Советский Союз использовал во время гражданской войны в Испании. В последние годы авиационная промышленность не успевала за развитием прогресса в этой области, так как политические чистки лишили научные институты и авиационные заводы, как и саму авиацию, лучших кадров...

Русским полностью не удавалось осуществить стратегическую задачу перерезать наше сообщение с границей

и спровоцировать хаос на наших коммуникациях. Водный транспорт был сконцентрирован в Турку и не пострадал, несмотря на то, что город подвергался бомбардировке шестнадцать раз. Наше единственное железнодорожное сообщение с границей, линия Кемит — Торнио, служившая как для импорта военного снаряжения, так и для большей части нашего экспорта, оставалась невредимой до конца войны.

Вне всякого сомнения, результат воздушной войны не соответствовал затраченным на нее усилиям».

12 марта 1940 года был заключен грабительский для финнов Московский мирный договор. Сталин получил все, что официально требовал, и даже больше. Однако финны отстаивали свою независимость, сохранили вооруженные силы и не позволили водрузить красные флаги над президентским дворцом, как писалось в советских листовках, «к всеобщему ликованию трудящихся и устрашению врагов народа». У Советского Союза вместо нейтрального соседа появился на северо-западной границе убежденный враг, жаждущий реванша.

Формально СССР выиграл войну, но эта победа оказалась настолько бесславной, что про нее старались забыть. Гитлер, и раньше невысоко оценивавший боеспособность Красной Армии, отныне не ставил ее ни в грош, что оказало немаловажное влияние на его последующие решения.

В ходе этой войны усилилась наметившаяся ранее тенденция распыления авиации по войсковым армиям. Именно тогда впервые на практике были образованы ВВС армий и ВВС фронта с выделением им соответственно 49% и 36% имевшихся сил, еще 15% было выделено на обеспечение ПВО Ленинграда. Фактически управление авиационными частями в ходе боевых действий нередко осуществляли командиры стрелковых корпусов через систему «заявок». В целом был сделан вывод, что такая организация себя оправдала. 19 апреля 1940 года Главный военный совет отмечал: «С полной несомненностью доказана необходимость подразделения ВВС на армейскую авиацию, специально предназначенную для взаимодействия с наземными войсками, и оперативную, действующую в интересах операции и войны».

В середине апреля состоялось совещание начальствующего состава РККА при ЦК ВКП(б), посвященное «сбору опыта боевых действий против Финляндии». Выступавшие указывали на отдельные недостатки в подготовке войск, большие претензии были высказаны в адрес разведки и тыловиков. Но общим рефреном звучали гимны великолепной и надежной советской технике, замечательным советским боеприпасам, героическим советским людям: «Каждый командир и красноармеец были согреты великой любовью нашего советского народа. Каждый красноармеец шел в бой, держа на устах великое имя товарища Сталина, которое было великим знаменем победы, вдохновляло на героизм, было великим примером, как надо любить и драться за нашу родину... Мы стреляем лучше, нежели стреляли немцы в старую войну. Сейчас посмотрим, как они на западе будут стрелять (смех). Снаряды у нас прекрасные, очень хорошие снаряды... Авиационные кадры — летный состав и штурманский, технический состав в войне показали себя хорошо. Например, в полках не было ни одного случая отказа моторов по технической вине, хотя работали в сильные морозы и ночью. Отказа материальной части не имели. Не было ни одного случая, чтобы задание или поставленную задачу летчики не выполнили... Мы поставили финнов на колени, и они были разбиты потому, что мы выбросили достаточное количество бомб, снарядов, не давали им ни одной минуты отдохнуть».

В заключительном слове Сталин поведал собравшимся, что Красная Армия не просто разбила финнов, а, кроме того, победила Германию, Францию, Англию вместе взятых:

«Общий вывод. К чему свелась наша победа, кого мы победили, собственно говоря? Вот мы 3 месяца и 12 дней воевали, потом финны встали на колени, мы уступили, война кончилась. Спрашивается, кого мы победили? Говорят, финнов. Ну, конечно, финнов победили. Но не это самое главное в этой войне. Финнов победить — не бог весть какая задача. Конечно, мы должны были финнов победить. Мы победили не только финнов, мы победили еще их европейских учителей — немецкую оборонительную

технику победили, английскую оборонительную технику победили, французскую оборонительную технику победили. Не только финнов победили, но и технику передовых государств Европы. Не только технику передовых государств Европы, мы победили их тактику, их стратегию...

Мы разбили не только финнов — эта задача не такая большая. Главное в нашей победе состоит в том, что мы разбили технику, тактику и стратегию передовых государств Европы, представители которых являлись учителями финнов. В этом основная наша победа.

Ура, товарищи!

Бурные аплодисменты, все встают, крики «Ура!».

Возгласы: «Ура товарищу Сталину!»

Участники совещания устраивают в честь товарища Сталина бурную овацию.

Тем не менее в преддверии столкновения с Антантой Сталин еще раз перетряхнул высшее армейское руководство. В первую очередь лишился поста нарком обороны К.Е. Ворошилов, вслед за ним «задвинули» начальника Генерального штаба Б.М. Шапошникова, на второстепенные должности переместились командиры, «не оправдавшие доверия» — Ковалев, Яковлев, Чуйков, Штерн, Духанов, Хабаров, Локтионов, Проскуров.

Новый нарком С.К. Тимошенко о состоянии ВВС писал:

«Организация Военно-воздушных сил, в связи со значительным ростом авиации, устарела и требует пересмотра и объединения в более крупные авиационные соединения (дивизии).

Существующая организация авиабаз не обеспечивает обслуживания передовых оперативных аэродромов и содержания их в рабочем состоянии в течение круглого года.

Летно-технический состав недостаточно подготовлен в бомбометании, в полетах в сложных метеорологических условиях и в стрельбе.

Авиационные школы выпускают слабых летчиков, обученных главным образом на старой материальной части, и вследствие этого молодых летчиков приходится переучивать в частях.

Вопросы прохождения службы летно-техническим составом не отработаны, в результате чего с 1938 года существует неправильное положение, когда красноармейцы действительной военной службы после годичного обучения в школах младших специалистов выпускаются по категории среднего начальствующего состава. Несмотря на большой некомплект штурманов, подготовка их не организована.

Аварийность и катастрофы в авиации продолжают оставаться высокими вследствие слабой подготовки летного состава, незнания ими материальной части, низкой дисциплинированности, неорганизованности летной работы и безответственности командиров частей и бригад за происшедшие аварии и катастрофы».

В СССР формировались все новые и новые части военно-воздушных сил. 1 февраля 1940 года в авиации насчитывалось 48 управлений авиабригад, 149 авиаполков, 49 отдельных эскадрилий, свыше 12,5 тысячи боевых самолетов; к началу мая — 58 авиабригад, 188 авиаполков, 38 отдельных эскадрилий. 29 апреля приказом начальника Управления ВВС №063 были расформированы авиационные армии особого назначения, входившие в них соединения влились в ВВС округов по месту постоянной дислокации. Одновременно готовился переход на дивизионную структуру.

Интересное совпадение, впрочем, никакого совпадения здесь нет: именно в апреле 1940 года начались испытания высотного истребителя И-200 и дальнего истребителя сопровождения ВИ-100.

Англия и Франция продолжали подготовку к авиаудару по Кавказу. Их разведывательные самолеты приступили к аэрофотосъемке районов Баку и Батуми.

Советская сторона, в свою очередь, усиливала группировку войск на южных рубежах. С 25 по 29 марта с высшим и старшим командным составом Закавказского военного округа была проведена оперативная игра на картах, в ходе которой «красные», отразив попытку вражеского вторжения, «решительным наступлением» били «черных» и «зеленых» на территории Турции и Ирана. В начале апреля в Закавказье стали прибывать войска с финского

фронта, а также авиационные соединения. До апреля ВВС ЗакВО состояли из 60-й авиабригады, 5-й дальнеразведывательной эскадрильи, 6-й разведэскадрильи и эскадрильи ПВО. В апреле — мае в округ были переброшены 3-я, 17-я, 64-я авиабригады и 9 авиаполков. Кроме того, «на месте» были сформированы 45-я авиабригада и три авиаполка. К 1 июня военно-воздушные силы округа увеличились с 246 до 1023 самолетов. Дальнебомбардировочные полки Закавказского и Одесского округов получили распоряжение «приступить к изучению Ближне-Восточного ТВД, обратив особое внимание на следующие объекты: Александрия, Бейрут, Хайфа, Стамбул, Суэцкий канал, Порт-Саид, Галлиполи, Анкара, проливы Босфор и Дарданеллы, проработать возможные маршруты, бомбовую нагрузку».

В апреле «странная война» на Западе перешла «горячую фазу». Сначала Вермахт без боя занял Данию, затем осуществил невероятно нахальную операцию по высадке в Норвегии. 10 мая германские войска вторглись во Францию. Как только советскому руководству стало ясно, что французы терпят сокрушительное поражение, Сталин в июне 1940 года окончательно решил «прибалтийский вопрос», присоединив Эстонию, Латвию и Литву к «счастливой семье советских народов». У Англии в этот момент хватало своих проблем, и она не возражала. Гитлер, предупрежденный заранее, тоже согласился и дал циркуляр, в котором предупреждал германских дипломатов, что «ввиду наших неизменно дружеских отношений с Советским Союзом, у нас нет никаких причин для волнений».

Параллельно велась массовая переброска войск в Киевский Особый и Одесский военные округа, которые 9 июня были реорганизованы в Южный фронт под командованием генерала армии Г.К. Жукова. В Кремле решили, что наступило подходящее время, чтобы «восстановить историческую справедливость» и потребовать у Румынии «добровольной» передачи Бессарабии и Буковины. Для большей убедительности у границы была развернута группировка численностью 460 тысяч бойцов и командиров, 12 тысяч орудий и минометов, около 3000 танков. Военно-воздушные силы фронта объединяли 21 истребительный, 4 тяже-

лобомбардировочных, 4 дальнебомбардировочных, 12 среднебомбардировочных, 4 легкобомбардировочных авиаполка, в которых насчитывалось 2160 самолетов. Имелись также три воздушно-десантные бригады, готовые по приказу «выброситься» в тылы противника и дезорганизовать их. ВВС Румынии состояли из 200 устаревших морально и физически летательных аппаратов. Очень похоже на то, что советское планирование не ограничивалось операциями только в Бессарабии, были еще интересы в самой Румынии, Болгарии, Иране и Турции. В беседе с итальянским послом В.М. Молотов поставил вопрос прямо: если Италия готова признать гегемонию СССР на Черном море, то советское правительство готово признать гегемонию Италии на Средиземноморье.

По совету Берлина в Бухаресте решили «добровольно» удовлетворить территориальные претензии Москвы, и к исходу 1 июля войска Южного фронта, не встречая сопротивления, вышли на новую границу СССР. Дальнейшее движение Красной Армии на юг было остановлено твердой позицией Германии, заявившей о своей незаинтересованности в бессарабском вопросе, но одновременно подчеркнувшей недопустимость превращения Румынии в театр военных действий и рекомендовавшей «советским друзьям» не переходить реки Прут и нижнего Дуная, «чтобы не подвергать опасности наши интересы в районах нефтедобычи».

В советском Генштабе активизировали разработку планов войны «с наиболее вероятным противником», которым впервые была названа Германия, учитывая высокую вероятность вовлечения в будущий конфликт Румынии, Финляндии и Венгрии — понятно, на чьей стороне, и оценивая общий потенциал «фашистских» ВВС в 14 — 15 тысяч самолетов.

22 июля Гитлер дал установку на разработку операций против Советского Союза.

8 июля начальник ВВС РККА командарм 2-го ранга Я.В. Смушкевич представил наркому обороны доклад, в котором предлагал создать 34 авиационные дивизии в составе 144 авиаполков и сохранить 34 отдельных полка. На

следующий день наркому обороны была представлена мобилизационная заявка, согласно которой в 1941 году авиационная промышленность должна была выпустить 15 813 истребителей, 17 522 бомбардировщика и 2370 учебных самолетов.

25 июля было принято постановление Совнаркома «О реорганизации авиационных сил Красной Армии». Отныне в авиации следовало иметь авиационные дивизии (по 4 — 5 полков) и отдельные авиабригады (по 2 — 3 полка). Создавалось три типа авиадивизий:

- смешанные, «имеющие своим назначением непосредственное взаимодействие и поддержку механизированных, кавалерийских и общевойсковых соединений»;

- дальнебомбардировочные, «имеющие своим назначением разрушение военных объектов и дезорганизацию тыла противника»;

- истребительные, «имеющие своим назначением борьбу за господство в воздухе и прикрытие политических и экономических центров».

К 1 января 1941 года в составе ВВС следовало иметь 50 авиадивизий, 239 авиаполков, 62 корпусные эскадрильи — по штату 15 672 самолета. Кроме того, сохранялись управления четырех отдельных авиабригад.

5 ноября 1940 года решением Политбюро и СНК была утверждена программа «усиления», точнее говоря, удвоения военно-воздушных сил. Вместо авиационных армий было решено создать Дальнебомбардировочную авиацию, для чего — выделить авиаполки, вооруженные самолетами ТБ-3, ДБ-3, ТБ-7, в авиадивизии дальнего действия трехполкового состава. Предполагалось сформировать пять авиакорпусов ДБА, в состав каждого из которых должны были войти две бомбардировочные и одна истребительная дивизия, три отдельные дивизии ДД и один отдельный авиаполк. Помощником начальника Главного управления ВВС по ДБА был назначен генерал-лейтенант И.И. Проскуров. В течение 1941 года планировалось создать управления еще 104 авиаполков, в том числе 22 полка дальних двухмоторных истребителей, 25 авиадивизий и довести общее количество самолетов до 32 тысяч, из них 22 171 боевых.

В том же году были утверждены новые уставы истребительной и бомбардировочной авиации. По поводу ДБА было записано: «Дальняя бомбардировочная авиация имеет основным назначением подрыв военно-экономической мощи противника действиями по его глубокому тылу, уничтожение линейных сил военно-морского флота, прекращение и нарушение железнодорожных, морских и автомобильных перевозок крупного масштаба. Дальняя бомбардировочная авиация действует вне тактической и оперативной связи с наземными войсками, в интересах ведения войны в целом». Главной задачей остальных видов ВВС являлась «борьба на уничтожение авиации противника как в воздухе, так и на земле и обеспечение основных боевых задач, выполняемых наземными войсками в тесном взаимодействии с ними».

После неудачных ноябрьских переговоров в Берлине Сталин окончательно определился, что «воевать мы будем с Германией, а Англия и США будут нашими союзниками». Гитлер в последний раз перечитывал план «Барбаросса».

В декабре 1940 года в Москве состоялось совещание высшего командного и политического состава Красной Армии.

На совещании самое пристальное внимание было уделено обсуждению вопросов проведения сокрушительных операций, обеспечивающих разгром противника в короткие сроки. В советских теоретических трудах до того, как перестреляли теоретиков, существовал красивый термин: «Операции большого стиля». В докладе командующего войсками Киевского особого военного округа генерала армии Г.К. Жукова «Характер современной наступательной операции» излагались основные черты современных наступательных операций фронта и армии, способы использования крупных танковых и механизированных соединений во взаимодействии с ВВС, в том числе при действии в тылу у оперативной группировки противника и при развитии оперативного успеха в стратегический. Докладчик показал возросшие размах, глубину и темпы наступления, необходимость применения воздушных десантов для за-

хвата ключевых объектов и рубежей в оперативной глубине обороны противника. К числу важнейших черт операции он относил непрерывность ведения наступательной операции фронта и завоевание господства в воздухе:

«Господство в воздухе — основа успеха операций. Это господство достигается смелым и внезапным мощным ударом всех ВВС по авиации противника в районах ее базирования. Только при господстве в воздухе ВВС фронта смогут выполнить задачи непосредственного боевого содействия ударным армиям...

Особой заботой командарма и командующего ВВС армии будет — не дать разбить свою авиацию на аэродромах. **Лучшим средством для этого явится внезапный удар нашей авиации по аэродромам противника** и рассредоточенное расположение нашей авиации с маскировкой материальной части и ПВО на аэродромах...

Удары авиации должны развернуться на таком пространстве, чтобы подавить в районах аэродромного базирования основную массу авиации противника, нанести ей поражение, нарушить подвоз по железным и грунтовым дорогам, парализовать всю систему быстрого продвижения в оперативную глубину, должны уничтожить оперативные действия (сил противника) в тылу и исключить возможность их оперативного маневрирования».

При прорыве вражеской обороны: «Армейская и фронтовая авиация в этот период центр тяжести своей боевой работы сосредоточивает для непосредственной поддержки и прикрытия войск».

С докладом «Военно-воздушные силы в наступательной операции и в борьбе за господство в воздухе» выступил начальник Главного управления ВВС Красной Армии генерал-лейтенант П.В. Рычагов, охвативший целый ряд вопросов, в частности завоевание господства в воздухе, взаимодействие авиации с наземными войсками, нанесение ударов по оперативному тылу противника и другие:

«Завоевание господства в воздухе является необходимым условием, обеспечивающим планомерность и успешность развития наземной наступательной операции фронта и поэтому вовлечение в нее армейской и фронтовой авиации обязательно...

Завоевание господства в воздухе во фронтовой операции достигается:

1) уничтожением авиации противника на аэродромах с одновременным ударом по ее тылам (фронтовые базы, ремонтные органы, склады горючего, боеприпасов);

2) уничтожением авиации противника в воздухе и над полем боя;

3) наличием превосходства в силах.

Наиболее сложной при выполнении является первая задача, так как для ее выполнения необходимо заставить авиацию противника на ее аэродромах, а это при современной глубине базирования и способности авиации к маневрированию по аэродромам представляет большую трудность. Большинство таких налетов будет постигать неудача.

Лучшим способом поражения авиации на земле является одновременный удар по большому количеству аэродромов возможного базирования авиации противника...

Завоевав господство в воздухе, продолжать его удерживать, взяв основной упор на работу в непосредственных интересах операции».

В прениях о господстве в воздухе говорили много и с удовольствием. Немного поспорили на тему, как его лучше завоевать: внезапными ударами по аэродромам противника или в воздушных боях. Никаких возражений не вызвал постулат о том, что авиация должна всячески содействовать наземным войскам и решать оперативные задачи во взаимодействии с ними. Согласились, что должна быть как фронтовая, так и армейская авиация, и той и другой должно быть много, а летный состав должен быть вооружен самой современной техникой и превосходно обучен. Немецкий принцип централизации ВВС, позволявший сосредоточить на одном направлении крупные силы авиации, был признан интересным, но отмечалась также и «косность» такой организации: «Надо учесть, что такая система имеет весьма серьезные минусы. При слабом воздушном противнике, какими были Франция, Польша и Англия (последняя в 1939 г.), немцы могли ВВС централизовать. Но если война будет вестись между двумя равноценными противниками, то такая жесткая централизация к добру не приведет».

К информации о том, что в Вермахте любой командир роты может по радио запросить авиационную поддержку, отнеслись скептически — рекламный трюк.

Итог многолетним спорам о применении авиации подвел маршал С.К. Тимошенко: «Решающий эффект авиации заключается не в рейдах в далеком тылу, а в соединенных действиях с войсками на поле боя, в районе дивизии, армии».

Затем с полководцами, допущенными к самым важным секретам, провели оперативно-стратегические игры, в ходе которых на картах отрабатывались варианты вторжения в Европу.

Как несущественное осталось за скобками главное: Красный Воздушный Флот бороться за господство в воздухе с серьезным противником не способен. Об этом говорили как об отдельных недостатках, которые будут планомерно устранены к тому моменту, «когда нас в бой пошлет товарищ Сталин»:

авиация подготовлена к несложным видам боя, особенно большое отставание в полетах при сложных метеорологических условиях и на большой высоте. Огневая подготовка, подготовка авиации к полетам на большой высоте и ночью низка;

оперативная и тактическая подготовка — в запущенном состоянии;

у руководящего состава ВВС нет единства взглядов по вопросам использования авиации в операциях;

самое трудное — это действия военно-воздушных сил с конно-механизированной армией. У нас фактически это не проработано. Это сугубо теоретический вопрос;

если военные советы не займутся созданием тыла для ВВС, этот самый важный вопрос не будет решен;

для того, чтобы работать бесперебойно, вовремя нужны хорошие средства связи, которыми должна располагать авиация. Имеющиеся средства связи на сегодня не обеспечивают надежной связи с наземным командованием и не обеспечивают управления в бою. Свои средства связи необходимы авиации.

Каков же общий вывод? Вот он: «Мы нашли источник военной мысли, из которого она бурно разольется по всем

порам нашего военного организма. Мы начали по-настоящему выполнять указания товарища Сталина о поднятии военно-идеологического уровня наших командных кадров и положили начало созданию своей собственной военной идеологии».

Закончился 1940 год. У Красной Армии появилась, наконец, военная идеология. А если завтра война?

На 1 января 1941 года в ВВС насчитывалось 26 392 самолета, в том числе 14 628 боевых и 11 438 учебных. Причем 10 565 машин (боевых — 8392) было построено в 1940 году. В феврале Генштаб представил новый мобилизационный план, согласно которому в составе ВВС намечалось иметь: управлений авиационных корпусов — 5, управлений авиационных дивизий — 79, управлений отдельных авиабригад — 5, дальнебомбардировочных полков (ДБ-3) — 36, тяжелых бомбардировочных полков (ТБ-3) — 6, бомбардировочных полков — 102, двухмоторных истребительных полков — 22, истребительных полков — 149, легкоштурмовых полков — 15, смешанных полков — 3, отдельных разведывательных полков — 10, отдельных разведывательных эскадрилий — 42, отдельных эскадрилий связи — 39, корпусных эскадрилий — 76, отрядов аэростатов наблюдения — 24. Практически сразу началось формирование «недостающих» 106 авиаполков и пяти воздушно-десантных корпусов. Всего после мобилизации в строю ВВС предполагалось быть 343 авиаполкам с общим количеством 32 628 самолетов, из них 22 171 боевой самолет (в том числе 11 920 бомбардировщиков, 11 957 истребителей) и 10 457 учебных и самолетов вспомогательной авиации.

Дело в том, что советские полководцы пришли к умозаключению о необходимости передачи примерно половины фронтовой авиации в состав общевойсковых армий. Для тактического взаимодействия с войсками каждой армии, которой предстояло действовать на главном направлении, намечалось выделять 2 — 3 авиадивизии смешанного состава, действующим на второстепенных направлениях, — по одной авиадивизии. Остальные силы оставались в распоряжении фронтового командования и использовались для решения оперативных задач в интере-

сах фронта. Для решения более глобальных задач существовала Авиация Главного командования.

В принципе идея — здравая, как и любая идеальная конструкция. Вот только для ее воплощения в жизнь требовалось не просто много, а очень много авиационных соединений и самолетов. По предвоенным взглядам, на фронте планировалось иметь от 15 до 30 дивизий фронтовой и армейской авиации, что составляло от 2700 до 9000 самолетов. Советский Союз был единственной страной, которой удалось успешно решить эту задачу. Другое дело, что вопрос эффективного использования крупных авиационных объединений оставался «вещью в себе», и в начальном периоде войны, когда были потеряны тысячи боевых машин, воздушные силы все больше распылялись по армиям. Так, в начале 1942 года удельный вес армейской авиации на Западном и Калининском фронтах составлял 83%, что исключало централизованное управление авиацией и массированное применение ее в масштабе фронта.

Собираясь в Великий Поход, Сталин не забыл о таком важном деле, как укрепление дисциплины, и устроил военным небольшое кровопускание — для поддержания тонуса. Авиацию, как известно, он особенно любил. Поводом к репрессиям стала невинная жалоба «одного из конструкторов» о том, что НИИ ВВС «тормозит испытания» хорошего истребителя марки «Миг» и вводит в заблуждение ЦК ВКП(б).

В апреле — июне 1941 года чекистами были арестованы заместитель начальника Главного управления ВВС дивизионный инженер И.Ф. Сакриер, начальник 8-го управления военинженер 1-го ранга П.К. Никонов, начальник отделения опытного отдела Управления вооружения ВВС военинженер 1-го ранга Г.Ф. Михно, начальник 4-го отдела НИИ ВВС комбриг А.И. Залевский, начальник научно-испытательного полигона авиационного вооружения полковник Г.М. Шевченко, начальник отдела этого же полигона, изобретатель «ведер Онисько» военинженер 1-го ранга С.Г. Онисько, начальник отделения опытного отдела военинженер 1-го ранга В.Я. Цилов, начальник НИИ ВВС и замести-

тель начальника Главного управления ВВС генерал-майор А.И. Филин.

Затем наступила очередь фигур более крупного калибра.

В НКВД с самого начала были уверены, что инженеры пытались сорвать программу перевооружения не по собственной инициативе, а по заданию высокопоставленных агентов иностранных разведок. В оперативных справках сотрудников НКВД причины автокатастроф прозорливо увязывались с контрреволюционной деятельностью мощной, законспирированной антисоветской организации. Пролетарское чутье не подвело «органы товарища Берии». Последним доказательством, переполнившим чашу сталинского терпения, стало неожиданное приземление 15 мая на Центральном аэродроме Москвы немецкого «Юнкерса-52», прилетевшего в столицу из Белостока, наплевав на «особый режим» советского неба и беспрепятственно миновав все посты ПВО. Все стало на свои места — в недрах ВВС гнилым нарывом созрел очередной «правотроцкистский заговор».

В последних числах мая начались аресты высших руководителей Военно-воздушных сил, героев Испании, Халхин-Гола, войны с Финляндией, продолжавшиеся до середины июля. Всего было взято около 30 известных в стране военных авиаторов или командиров, имеющих непосредственное отношение к авиации — самые лучшие на тот момент кадры. Большинство под тяжестью неоспоримых улик в виде резиновых дубинок сознались в «злодеяниях», суть которых заключалась в участии «в военной заговорщицкой организации, по заданиям которой они проводили вражескую работу, направленную на снижение боевой подготовки ВВС Красной Армии и увеличение аварийности».

Помощник командующего ВВС Орловского округа генерал-майор авиации Э.Г. Шахт, швейцарец по происхождению, «передавал немцам шпионские сведения о советском самолетостроении».

Бывший командующий ВВС Московского военного округа генерал-лейтенант авиации П.И. Пумпур, за пять

месяцев своего командования полностью лишивший округ боеспособности.

Помощник генерал-инспектора ВВС РККА по военно-учебным заведениям комдив Н.Н. Васильченко — «проводил вредительство».

Заместитель начальника штаба ВВС РККА генерал-майор авиации П.П. Юсупов.

Бывший помощник начальника Генерального штаба по ВВС генерал-лейтенант авиации Я.В. Смушкевич.

Заместитель командующего ВВС Ленинградского военного округа генерал-майор авиации А.А. Левин длительное время возглавлял Управление военно-учебных заведений ВВС, работал с «врагами народа», знал всю их подноготную и «не разоблачил». А все потому, что сам был «вредителем и немецким шпионом».

Начальник курсов усовершенствования комсостава ВВС комбриг И.И. Черный.

Командир авиадивизии Ленинградского военного округа комбриг А.И. Орловский.

Командующий ВВС Дальневосточного фронта генерал-лейтенант авиации К.М. Гусев — традиционно работал на микадо.

Помощник командующего ВВС Приволжского военного округа генерал-лейтенант авиации П.А. Алексеев. Этот «проводил вредительство в вооружении ВВС, принимал от промышленности неполноценные и некомплектные самолеты, задерживал перевооружение авиачастей на новую материальную часть».

Начальник управления кадров Главного Управления ВВС генерал-майор авиации В.П. Белов. Он протаскивал на руководящие посты «непроверенных и политически сомнительных людей».

Бывший начальник Главного управления ВВС РККА генерал-лейтенант авиации П.В. Рычагов.

Начальник штаба ВВС РККА генерал-майор авиации П.С. Володин.

Начальник Военно-воздушной академии генерал-лейтенант авиации Ф.К. Арженухин.

Бывший начальник Разведывательного управления

РККА, начальник ВВС 7-й армии Северного фронта генерал-лейтенант авиации И.И. Проскуров.

Командующий ВВС Западного фронта генерал-майор А.И. Таюрский — «шпион германской и французской разведок».

Командир 9-й авиадивизии Западного фронта генерал-майор авиации С.А. Черных.

Бывший начальник Главного управления ПВО РККА, командующий ВВС Юго-Западного фронта генерал-лейтенант авиации Е.С. Птухин «проводил подрывную работу, направленную на ослабление боевой готовности Красной Армии, занимался вербовкой новых участников заговора», шпионил и совершал другие «контрреволюционные преступления».

Начальник штаба ВВС Юго-Западного фронта генерал-майор авиации Н.А. Ласкин.

Командующий ВВС Северо-Западного фронта генерал-майор авиации А.П. Ионов «проводил вредительство в аэродромном строительстве».

Чувствуется, что следователям даже фантазировать было лень, все обвинения — «домашние заготовки» образца 1937 года. Неясно даже, кто стоял во главе «заговора», и ради какой «бочки варенья» он злодействовал. Неважно. Теоретическое обоснование сталинской паранойи изложил на бумаге еще приснопамятный Николо Макиавелли: «Так как любят все люди по своей указке, а страшатся по указке Князя, то мудрый Князь должен опираться на то, что зависит от него, а не от других».

Практически всех фигурантов, в том числе жену Рычагова (ее — за то, что «была любимой женой»), уничтожили без суда по спискам. Пощадили лишь А.И. Залевского и А.И. Орловского: им «дали срок», но в лагерях они протянули подозрительно недолго, всего один год.

В первой половине мая 1941 года, когда в глубочайшей тайне началась крупномасштабная переброска советских войск из внутренних районов страны на запад, маршал С.К. Тимошенко приказал командующим приграничных округов разработать «детальный план обороны государственной границы» на случай, если противник попытается

помешать от мобилизации, сосредоточению и развертыванию Красной Армии. Общая задача авиации «армий прикрытия», согласно руководящим указаниям, состояла в том, чтобы «активными действиями завоевать господство в воздухе и мощными ударами по основным железнодорожным узлам, мостам, перегонам и группировкам войск нарушить и задержать сосредоточение и развертывание войск противника».

В штабе Ленинградского округа, естественно, наметили цели на территории Финляндии.

ВВС Прибалтийского Особого округа запланировали удары по «установленным базам» противника, железнодорожным узлам Кенигсбергу, Мариенбургу, Эйлау, Алленштейну, Инстербургу и мостам через Вислу.

Штаб Западного Особого округа собирался мощно и систематически бомбить Кенигсберг, Мариенбург, Торн, Калиш, Лодзь, Варшаву, мосты и аэродромы на вражеской территории. В «Записке» отмечалось: «Истребительная авиация сопровождать бомбардировщиков при выполнении этой задачи не может, не позволяет радиус их действия».

Бомбардировщики Киевского Особого округа нацеливались на объекты в Силезии и Южной Польше — Ченстохов, Катовице, Краков, Кельце, Бреслау, Оппельн, Крайцбург.

Авиация Одесского Особого округа совместно с 4-м дальнебомбардировочным авиакорпусом и ВВС Черноморского флота должны были прикрывать мобилизацию бомбардировками Бухареста, Констанцы, Браилова, Плоешти, Ботошан, нефтебаз и нефтеперегонных заводов.

21 июня 1941 года советские военно-воздушные силы были крупнейшими в мире. В них насчитывалось 79 авиационных дивизий, 5 авиационных бригад, 348 авиаполков. Численность личного состава достигла 440 тысяч человек, что составляло 70% от штата. Большая часть самолетов находилась в приграничных округах, на базе которых уже были сформированы фронтовые управления.

Оставалось совсем немного: закончить стратегическое развертывание, дожидаться какой-нибудь провокации «гитлеровских фашистов» на германо-советской границе и дать сигнал «Гроза».

С рассветом 22 июня 637 немецких бомбардировщиков в сопровождении 231 истребителя нанесли внезапный удар по 31-му советскому передовому аэродрому. Затем нападению 400 бомбардировщиков подверглись еще 35 аэродромов, расположенных на большей глубине.

«Началу войны народы нашей страны поразились, как грому небесному среди ясного неба, услышав по радио сообщение о коварном нападении фашистской Германии на Советский Союз. Наш народ всегда был нацелен на ведение войны на чужой территории, и нам внушали, что «в каждом пропеллере дышит спокойствие наших границ». Но несчастные жители западной прифронтовой полосы, увы, узнали о начале войны, когда на них внезапно посыпались бомбы».

К вечеру на земле и в воздухе советская авиация лишилась 1136 боевых самолетов. Северо-Западный фронт потерял 98 машин, Западный фронт — 738, Юго-Западный — 277, Южный — 23.

Ладно, лопухнулись, с кем не бывает, но ведь на самом деле никакой катастрофы не произошло, советские ВВС по-прежнему многократно превосходили противника. Даже в наиболее пострадавших ВВС Западного фронта оставалось в строю свыше 1000 боевых самолетов, в том числе 500 истребителей, а в тылу фронта, на смоленских аэродромах, базировался 3-й дальнебомбардировочный авиакорпус, оперативно подчинявшийся генералу Павлову. Конечно, для марша в Восточную Пруссию сил недостаточно, но драться вполне можно. В том, что большую часть самолетов враг уничтожил на земле, был даже некий плюс — в том смысле, что уцелели экипажи. К тому же, согласно донесениям, и противник имел потери.

Катастрофа случилась чуть позже, когда внезапности уже не было, а советские потери составляли 230 самолетов в день, когда начали исчезать целиком авиаполки, когда в ходе «маневра в глубь страны» сотни боевых машин остались брошенными на аэродромах. Так, Западный фронт вступил в войну, имея 1043 истребителя, а через неделю их осталось 124.

За 18 суток в приграничных сражениях безвозвратно сгинули около 4000 советских и примерно 450 германских

летательных аппаратов. К середине июля численность ВВС Северо-Западного фронта сократилась до 102, Западного — до 346, Юго-Западного — до 337 исправных самолетов. 31 июля в штабе ВВС РККА в графу «неучтенная убыль» было занесено 5240 самолетов, в штабе Люфтваффе учтенная убыль на Восточном фронте составила 670 машин. До конца 1941 года советские военно-воздушные силы потеряли почти 18 тысяч боевых самолетов, из них 10,3 тысячи были уничтожены противником.

Борьба за господство в воздухе была проиграна.

Глава 4

Так...

Значит, количеством, как рассчитывал Туполев, не получилось. Вернее будет сказать, «количества» оказалось недостаточно.

Генерал М.М. Громов над этой проблемой размышлял после войны:

«Авиация — это такой вид оружия, в котором особенно большую роль играет **качество, а не количество**. Это относится и к технике, и к выучке людей. Авиация сильна своей подвижностью, способностью к быстрому изменению нацеливания и способов поражения...

У нас важным считалась массовость, в противовес качеству. **А это являлось показателем слабости нашей авиационной культуры**».

Но и до войны было понятно, что современную авиационную технику должны эксплуатировать грамотные люди, что летчик должен уметь летать, летать хорошо, летать не просто так, а наносить урон противнику, то есть оттачивать не только летное, но и тактическое мастерство, непрестанно учиться, накапливать опыт. Что вышестоящие командиры должны использовать авиацию правильно, учитывая множество факторов, «держат в руках управление действиями подчиненных, направлять ход боя согласно своей воле, а не так, как желает этого противник».

Невинно убиенный комбриг Лапчинский писал:

«Превосходство в воздухе состоит не в том, чтобы летать много, а в том, чтобы летать с большим толком, чем летает противник, а этот «толк» определяется тем, насколько воздушные силы предоставляют возможность

своим войскам и препятствуют войскам противника использовать результаты боевой работы в воздухе и с воздуха».

В 1920-х годах Веймарская Германия не имела военной авиации. Однако руководство страны и армии еще тогда предприняло ряд мер, которые в последующем способствовали быстрому возрождению военно-воздушных сил. Чтобы сохранить ценнейшие кадры, генерал Сект образовал при штабах специальные отделы, в которых — при весьма ограниченных офицерских вакансиях — нашлось место для 180 пилотов Первой мировой войны, числившихся консультантами «со специальными обязанностями». В их задачу входило, например, убедить командира пехотного подразделения на маневрах учитывать возможные действия авиации, своей или вражеской, при планировании боевых действий и принятии решений.

В 1924 году с прямой подачи Рейхсвера в стране было открыто десять спортивных авиашкол, под крышей которых проходили переподготовку бывшие военные авиаторы и готовились новые. Поистине массовым стало увлечение немецкой молодежи планеризмом. Еще одним резервом были летчики и наземные команды авиакомпаний «Люфтваганза».

Реальная подготовка на настоящих боевых машинах стала возможной в 1925 году с открытием секретной авиабазы в Советском Союзе. В течение последующих восьми лет курсы в Липецке окончили 120 немецких пилотов и 100 летчиков-наблюдателей. Кроме того, на основе липецкого опыта такое же количество специалистов было подготовлено в самой Германии. Многие немцы принимали участие в маневрах Красной Армии. Когда в апреле 1933 года Герман Геринг встал во главе созданного Имперского министерства авиации, ему не пришлось начинать на пустом месте:

«Он имел в своем распоряжении отборных летчиков, которые проходили военную летную подготовку в России и находились в готовности к любой мобилизации. 15 тысяч планеристов и 1000 летчиков состояли в 300 частных, полувоенных летных клубах, которые Геринг объединил в

огромную «немецкую лигу спортивной авиации». В стране имелось около 100 хороших аэродромов, множество метеорологических станций и сеть радиостанций. В дополнение к этому Германия обладала «Люфтваффой», одной из самых лучших и крупнейших авиакомпаний в мире. «Люфтваффа» налетала больше километров и перевозила больше пассажиров, чем французская, английская и итальянская авиакомпании вместе взятые, а ее летчики и многие самолеты легко и быстро могли быть использованы в военных целях».

К тому моменту, когда весной 1935 года Гитлер открыто заявил о существовании собственных военно-воздушных сил, в них насчитывалось 1888 боевых машин и 20 тысяч человек персонала.

В августе 1939 года в военно-воздушных силах, с учетом парашютно-десантных сил, зенитной артиллерии и батальонов связи, насчитывалось 373 тысячи человек. В том числе 20 тысяч летного состава.

Первоначальная боевая подготовка призывников осуществлялась в 23 учебных авиационных полках и 2 батальонах морской авиации. Ежегодно здесь проходили подготовку 60 тысяч человек. Для их дальнейшего обучения имелаась 21 школа пилотов, 10 школ боевого применения авиации, 2 авиатехнические школы. Офицерский состав пополнялся в основном за счет оберфанен-юнкеров, оканчивавших специальные авиационные учебные заведения. Офицерские кадры готовились в четырех школах ВВС и двух академиях: военно-воздушной и военно-технической.

Подготовке пилотов уделялось особое внимание. В Люфтваффе имелось 8000 пилотов повышенного разряда, имевших право дневного и ночного вождения любых военных самолетов. К началу Второй мировой войны около 25% всех пилотов овладели мастерством слепого пилотирования.

В 1941 году летчик-истребитель, покидая летную школу, имел более 400 часов общего полета, из них не менее 80 часов — **на боевой машине**. После чего выпускник попадал в запасную авиагруппу, где добавлял еще 200 часов.

На Нюрнбергском процессе фельдмаршал Альберт Кессельринг показал: «Все было сделано для того, чтобы

сделать германский военно-воздушный флот в отношении его личного состава, боевых качеств самолетов, зенитной артиллерии, службы воздушной связи и т.п. наиболее грозным флотом в мире».

Признаем, что немцам это удалось. В том числе и потому, что в массе своей экипажи немецких самолетов превосходили противника в индивидуальном мастерстве, групповой слетанности и тактике боя.

Между тем в РККА процесс обучения специалистов неуклонно скатывался в сторону упрощения, чему всегда находились «веские» причины: борьба с аварийностью, необходимость экономии топлива, сбережения матчасти, кадровый голод в растущих как на дрожжах военно-воздушных силах. Для того чтобы дать пилотам больше летной практики, не хватало горючего, аэродромов, учебно-тренировочных самолетов. В результате, как писал весной 1939 года наркому обороны командующий ВВС Московского округа комбриг И.Т. Еременко: «Летный состав, прибывающий в войсковые части, в громадном своем большинстве не удовлетворяет в летном отношении требованиям».

В июне 1939 года Ворошилов в приказе №070 потребовал самостоятельный налет на боевом самолете в школах ВВС увеличить до 30 часов. И одновременно — исключить из летных программ высотную подготовку и воздушную стрельбу. Если что сломать или отменить, то это у нас исполняется мгновенно. Труднее — поднять, увеличить, улучшить. Еще никому не известный А.И. Покрышкин, окончив в 1939 году Качинскую школу, налетал на И-16 десять с половиной часов; выпускники этой же школы 1940 года — от 8 до 10 часов.

В марте 1940 года школы ВВС были переведены на ускоренную подготовку со следующими сроками обучения: школы летчиков — 12 месяцев, школы летнабов и авиатехников — 12 месяцев, школы авиамехаников — 8 месяцев, школа стрелков-радистов — 5 месяцев. А чтобы снизить уровень аварийности, перестали обучать высшему пилотажу.

На апрельском совещании, посвященном итогам войны с Финляндией, комкор П.В. Рычагов поднял вопрос о

неумении «сталинских соколов» летать в сложных метеорологических условиях в частности и о слабой подготовке значительной части летного состава вообще и указал главную, по его мнению, причину:

«Эта обстановка показалась тяжелой потому, что в мирных условиях мы занимались этими вещами очень трусливо, нерешительно, ибо у нас есть целый ряд положений, когда за каждую аварию и катастрофу мы отчитываемся в трех-четырех учреждениях по разным направлениям. Военный совет округа нас очень редко спрашивает о том, в какой готовности наша авиация. Обычно по телефону или в личной беседе спрашивают: «Не случилось ли чего?» Если что случилось, давай докапываться до корня. Иногда этот корень в том, что человек, овладевая высотами авиационной техники, выводил машину из строя, но при расследовании аварии стараются найти такие причины, по которым командир выглядел бы или недисциплинированным, или подозрительным типом. Во всяком случае, после этой аварии летчику летать не дают и только через полгода или через год его снова допускают к полету...

В выводах я хотел бы сказать, что наша авиация получила богатый опыт полета в сложных метеорологических условиях. Необходимо сейчас прямо специальным приказом начальника Воздушных Сил, народного комиссара, заставить этот опыт продолжить и требовать полетов, не боясь никаких событий, аварий, катастроф, потому что командиры у нас не особенно тренированы в части больших полетов...

Если случилась у нас катастрофа, то в разборе этой катастрофы командир, который должен разбирать эту катастрофу, занимает последнее место. Этой катастрофой занимается большое количество организаций, которые проявляют большой ажиотаж. Командира там не видно за этими организациями...

Должен сказать, что мы сделали громаднейшее упущение в воздушных силах из-за того, что мы боимся катастрофы, аварии и всяких событий. Мы занимались только летчиком, чтобы он чего-нибудь не сломал, чтобы он не сделал чего-нибудь лишнего, и упустили летнабов. Бомбим мы сейчас очень плохо. Правда, товарищи, которые

наблюдали бомбометание немцев, говорят, что немцы тоже высоким классом не отличаются, но наши, надо признаться, стоят ниже. Так что в этом году в первую очередь надо нажать на летнабов, которые заброшены, взятый курс на летчика нужно оставить в истребительной авиации, а в бомбардировочной авиации взять курс на летнаб, взять курс на экипаж...

Мы имеем сейчас в авиации буквально сотни болтающихся летчиков, которых нельзя допустить в полеты по разным причинам и которых трудно демобилизовать, так как к этому много барьеров; эти лодыри поневоле болтаются у нас во флоте по многу лет, не находят себе места».

Как одну из мер повышения боевой готовности ВВС, Рычагов предложил издать закон, запрещающий командиру, окончившему летную школу, жениться в течение двух-трех лет, а посвятить это время повышению своей квалификации: «Я такое оправдание этому дам. Летчик у нас формируется в течение первых двух-трех лет. Ежели приезжает летчик — слезы на него смотреть — лейтенант 23 лет, у него 6 человек семья, разве он освоит высокий класс? Не освоит, потому что у него сердце и душа будут дома. Надо закон такой издать».

Таким образом, в строевые части массово вливались летчики, не просто не обучавшиеся сложному пилотажу, но даже не освоившие толком «взлет — посадку», которым командиры просто боялись доверить самолет.

28 августа по результатам проверки 28 авиаполков в семи военных округах нарком Тимошенко издал приказ №0200, «установивший» основные причины «большой аварийности»:

«1. Чрезвычайно низкая дисциплина, расхлябанность и неорганизованность в частях ВВС Красной Армии. В результате слабого контроля приказы, уставы и наставления по производству полетов, регламентирующие летную работу, твердо и последовательно не выполняются...

Большое количество пьянок с дебошами, самовольные отлучки и прочие аморальные проступки, несовместимые со званием командира, красноармейца, характеризуют низкое состояние дисциплины и порождают аварийность.

2. Постановка учебно-боевой подготовки во многих полках неудовлетворительная.

Планирование боевой подготовки производится «вне времени и пространства», что является следствием незнания подготовленности эскадрилий и ведет к постановке непосильных и нереальных задач.

В эскадрильях до сих пор не научились индивидуально подходить к летчику — ставить задачи в соответствии с его подготовкой, в результате чего происходят аварии и катастрофы.

Командующие ВВС округов не поняли необходимости последовательного обучения частей...

3. Штурманская подготовка в большинстве частей, и особенно в истребительных, находится на низком уровне.

Знание основ навигации слабое. Происходит чрезмерно большое количество потерь ориентировки, в том числе и у руководящего командного состава.

4. Как массовое явление — плохое знание материальной части летным и техническим составом. Летчики и часть командиров слабо знают данные своего самолета и мотора.

Летчики, не зная материальной части, боятся контролировать работу технического состава.

Командиры частей и подразделений, сами не зная материальной части самолета и мотора, не требуют и не проверяют знания подчиненного им состава...

Техническая учеба развернута слабо, а в ряде полков ее нет в течение всего лета, что приводит к плохому состоянию материальной части, к вылету без горючего, с неснятыми стробинками, незнанию, как аварийно выпустить шасси и как переключить краны бензобаков.

5. Большое количество поломок, аварий и катастроф происходит при взлетах и посадках самолетов. Это говорит о том, что важные элементы техники пилотирования, *взлет и посадка(!) у молодых летчиков не отработаны.*

6. Проверка техники пилотирования поставлена плохо, проводится нерегулярно и не в сроки, указанные № 69 НПП-38.

Просмотр летных книжек показал, что ошибки, отмеченные при проверке техники пилотирования, не устраня-

ются, а только фиксируются, т. е. сознательно происходит самое возмутительное безобразие, когда летчик с известными и неустраненными ошибками продолжает летать на более сложное задание, с ним не справляется, повторяет ошибки, бьет самолет и гибнет сам.

7. В частях ВВС на должностях командиров полков, эскадрилий и звеньев находятся командиры, не имеющие достаточного опыта в руководстве частями и подразделениями.

Командиры звеньев не имеют инструкторско-методического опыта, не умеют показать и научить своего подчиненного.

Командующие ВВС округов, командиры дивизий и полков не поняли необходимости особо учить и воспитывать кадры, а предоставили их самим себе. Это приводит к тому, что командир звена и эскадрильи не знает, как строить работу, допускает ошибки, порождающие аварийность».

В приказной части, как водится, требовалось устранить недостатки в кратчайший срок. Само собой, устранили и доложили. В показухе и очковтирательстве Красной Армии не было равных.

3 сентября, при подведении итогов командно-штабного учения 1-го стрелкового, 6-го механизированного корпусов и двух авиационных дивизий, обнаружилось, что разные рода войск ведут «войну» независимо друг от друга, маршал С.К. Тимошенко сказал:

«У нас еще много брехни. Бывают случаи, когда набрешет много, а на самом деле, если коснуться глубже в существо дела, то там многое не так, о чем тебе докладывали. Я думаю, что этот род брехни у нас еще живет, но корень ее не в самих людях, люди у нас хорошие, а в нашей системе. Вот за перестройку этой системы мы и должны сейчас взяться, воспитать в себе нетерпимое отношение к любому, даже малейшему недостатку».

Сам нарком был намертво впаян в систему и потому, подводя итоги боевой и политической подготовки, первым делом констатировал, что летний период 1940 года «явился переломным в вопросах воспитания и обучения

армии на новой основе, проверенных опытом боевых требований» — тот самый род брехни.

Осенью 1940 года в советских ВВС имелось 37 558 летчиков и 81 563 авиаспециалиста. Поскольку через год планировалось иметь в строю свыше 32 тысяч самолетов и 60 тысяч летных экипажей, то для их эксплуатации следовало подготовить еще 22 400 пилотов и 63 400 авиационных техников. Для этого предлагалось увеличить штат существующих училищ на 7680 человек и сформировать 33 новых училища. Одновременно требовалось расширить сеть оперативных аэродромов, количество которых не обеспечивало нормальную работу авиации, сформировать новые авиатехнические роты. Осуществление всех этих мероприятий требовало увеличения штатной численности ВВС до 54 2746 человек.

5 ноября Политбюро приняло постановление «О комплектовании школ и училищ летчиков ВВС Красной Армии», согласно которому «для обеспечения комплектования школ и училищ» Осоавиахим должен был к 15 мая дополнительно подготовить для Наркомата обороны 20 тысяч летчиков, обученных на У-2, а ГВФ — 10 тысяч летчиков к 1 октября 1941 года. При этом, «дабы не разорять промышленность отвлечением от нее рабочей силы», контингент для обучения следовало набирать, главным образом, из числа школьников 9 — 10 классов, служащих и колхозной молодежи.

7 декабря Главный военный совет обсудил проект «Положения о прохождении службы летно-техническим составом ВВС Красной Армии», в котором делался вывод о том, что авиация «сильно перегружена командным составом» и предлагалось перевести весь средний начальствующий состав, занимавший должности ниже командира эскадрильи, на положение младшего начсостава. 11 декабря совет утвердил предложение об изменении сроков службы в ВВС и системы комплектования военных училищ. Теперь вместо добровольного набора в летные училища они получали право набирать курсантов из очередного призыва на действительную военную службу.

22 декабря 1940 года нарком обороны издал приказ, согласно которому устанавливался новый срок службы в

ВВС — четыре года. Летчики, штурманы и авиатехники, не выслужившие этот срок, занимавшие должность ниже командира эскадрильи, независимо от звания, с 1 февраля 1941 года переводились на казарменное положение. Их семьи следовало «отправить на родину» или переселить куда-нибудь еще. Во всяком случае, в авиагородках им делать нечего, а что они будут делать за забором, маршала не волновало. Выпускники авиаучилищ вместо офицерского звания получали в петлицы треугольники сержантов.

Эти мероприятия, с одной стороны, позволяли сэкономить немало «народных денег», с другой — были призваны «оздоровить авиацию» в том смысле, что летчики, необремененные семейными заботами, смогут весь жар своих сердец отдать любимой боевой машине, все свое время посвятить боевой подготовке, безоглядно, целиком и полностью отдаться военному делу, ибо этого требуют «интересы обороны страны». Вот где, оказывается, был зарыт корень всех проблем: «Семья, находящаяся около летчика, постоянно напоминает о себе. Такое раздвоение внимания и энергии летчика, невозможность целиком сосредоточиться на задаче боевой учебы снижает уровень боевой подготовки летчика, делает его малоподготовленным. Слабая же подготовленность летного состава неизбежно ведет к авариям и катастрофам, а в боевой обстановке поведет к тому, что плохо подготовленный летчик будет подстрелен противником».

Генерал П.В. Рычагов был в восторге: «Приказом Народного комиссара обороны № 0362, одобренным правительством, кладется начало организованному Воздушному Флоту. Старая организация Воздушного Флота себя изжила. Сейчас нам нужен массовый Воздушный Флот, хорошо организованный и подвижный. В старой организации ВВС мы этого не имели. Приказ № 0362 наводит порядок, позволяет поднять дисциплину среди рядового летного состава. Поднимается роль командира, и молодой человек — летчик, который должен выучиться летать и воевать, с самого начала службы не будет обременен семьей.

Я хочу привести вам один пример. В Запорожье авиагарнизон имеет небольшое количество тяжелых кораблей, но зато имеет колоссальное количество детей; в среднем

на каждый самолет приходится по 12,5 детей. Это до сих пор приводило к тому, что молодой летчик и техник, обремененные семьей, потеряли всякую маневренность в случае передвижения части. Кроме этого, летчик, связанный большой семьей, теряет боеспособность, храбрость и преждевременно изнашивается физически.

Приказ Народного комиссара обороны устраняет имевшиеся недочеты в этом отношении, создает нормальные условия для работы и роста воздушного флота, который при едином понимании использования его принесет немало побед».

Вообще идея понравилась всем «большим начальникам». Генерал-майор А.А. Новиков, командующий ВВС Ленинградского округа: «Ваш приказ 0362 несет исторический поворот в жизни Воздушного Флота, он кладет конец источнику, порождавшему слабую дисциплину и неорганизованность в авиации. С переходом на казарменное положение основной массы летно-технического состава будет возможность улучшить не только состояние воинской дисциплины, но и в значительной степени поднять качество боевой подготовки и боеготовность авиачастей».

Помощник начальника Генштаба по ВВС генерал-лейтенант Я.В. Смушкевич прямо назвал наличие семьи у строевого летчика «единственной и основной причиной» низкого уровня боевой подготовки военно-воздушных сил: «Мне думается, что основная масса летного состава поймет, что без перевода срочнослужащего летного состава на казарменное положение боевой воздушный флот не может быть боеспособен. Без того, что летный состав будет комплектоваться так же, как комплектуется вся Красная Армия — не на добровольном принципе, а в обязательном порядке, мы не будем иметь хороших летчиков».

И дураками их вроде не назовешь. Скорее имело место реальное непонимание, в какой стране генералы живут, стремление перераспределить ответственность, неспособность, я бы сказал, невозможность, наладить боевую подготовку в условиях «нашей системы». Ну, и обычное лицемерие людей, делавших карьеру.

На декабрьском совещании генерал Я.В. Смушкевич докладывал о серьезном сокращении в 1940 году программ

«по ночной подготовке, по высотной подготовке и по полетам в облаках, т. е. по самым сложным видам боевой подготовки»: «Я хочу сказать и по ночной подготовке, с которой у нас плохо. Например: весь Ленинградский округ на бомбардировочной авиации налетал 141 час, т. е. то, что должны налетать 3 летчика в год. Орловский округ налетал всего 36 часов, причем там есть 51-й полк, который еще весной 1940 г. летал в Белоруссию. Этот старый полк ни одного часа не налетал ночью. У Закавказского военного округа немножко лучше, но и там ночная подготовка сводится почти к нулю. Весь округ налетал ночью только 331 час для бомбометания. Мы слабо работаем по радионавигации. Еще в командировке наши бомбардировщики ночью, как правило, блудили. Ночью без радионавигации невозможно проводить большие полеты. Те радиостанции, которые имеются, радиокompас — не изучаются в частях». Бомбардировочные экипажи задачи бомбометания решали 2 — 5 раз в год. Истребители учились стрелять по конусу на скорости 200 — 250 км/ч, «ибо на больших скоростях отрываются конуса».

Скорей бы уж распахать всех по казармам и приступить «к выполнению сложных задач», изучить, наконец, полурadiokompас. Правда, к примеру, в Ленинградском ВО приходилось 35 молодых летчиков на один учебно-тренировочный «ишак» УТИ-4 — в течение дня полетать на нем могли не более десяти, если не мешала погода и имелся бензин: «Как правило, ежегодно у нас в самый разгар полетов в летний период, начиная с июля месяца, а иногда и с июня месяца, прекращается подача бензина, части переходят на голодный паек, свертывая из-за этого полеты в лучшие месяцы для полетов (июнь, июль, август). Такое положение дальше нетерпимо. Без бензина летать не научишься. Нормальная подача бензина начинается вновь с октября месяца, когда уже фактически полеты по условиям погоды начинают свертываться, а аэродромы размокают».

В новом учебном году нарком обороны поставил военно-воздушным силам задачи учиться летать выше, быстрее и дальше, днем и ночью, в любых метеоусловиях, отработать взаимодействие войсками и морскими силами, истре-

бительной авиации обучиться ведению группового воздушного боя на больших высотах и совершенствоваться в бомбометании с пикирования и стрельбе по наземным целям, разведывательную научить фотографированию ночью, бомбардировочную — наносить удары из-за облаков, штурмовую — с фурией штурмовать.

Буквально через десять дней последовали указания Рычагова пилотаж на истребителях И-16 и И-153 с моторами М-62 и М-63 — а их было около 9000 единиц — ограничить на 80%.

«На самолетах И-16 ряда серий, а также на «чайках» стояли моторы повышенной мощности и винты с изменяемым шагом, — вспоминает генерал В.Ф. Голубев. — Максимальная скорость вращения винта в полете — до 2500 оборотов и даже более. А допустимыми считались 2300 оборотов. Летать на оборотах менее 2100 по инструкции тоже не разрешалось, что удивляло технически грамотных летчиков и техников полка.

Причиной этих ограничений были несколько аварий, происшедших из-за остановки моторов. И пока конструкторы трудились над устранением изъянов в работе материальной части, летчики имели право летать только при условии, если крен не больше 45 градусов, скорость не превышает 400 километров в час, угол пикирования не более 35 градусов. Фигуры высшего пилотажа и воздушный бой категорически воспрещались. Можно было делать только боевые развороты в одиночных и групповых полетах».

Зима 1940/1941 года выдалась снежная, впрочем, как и все другие зимы. Однако именно этой зимой было решено покончить с «азиатчиной»: вместо того, чтобы «переобувать» самолеты с колес на лыжи, было приказано чистить аэродромы, как в Европах. Снега выпало много, аэродромной техники не было никакой. В итоге в зимнем периоде обучения налет на одного пилота в среднем по ВВС составил 16 часов, конкретно в Киевском ВО — 6 часов, а в Орловском — 2 часа 12 минут. Слепой полет составил 5,2% к общему налету, ночной — 4,6%. Обучение бомбометанию с пикирования вообще не производилось.

Выводы по приему т. Сбытовым и сдаче т. Пумпуром Военно-Воздушных Сил Московского военного округа:

«За зимний период 1941 года в частях ВВС Московского военного округа боевая подготовка и боевая готовность находятся в неудовлетворительном состоянии. Освоение новой материальной части проводилось крайне медленно. Фактически сорвано обучение летчиков бомбометанию, воздушной стрельбе, воздушному бою, маршрутным полетам, высотным, слепым и ночным полетам.

При наличии в округе 1197 летчиков проведено лишь 346 бомбометаний. При этом выполнено с положительными результатами только 191 бомбометание, или 55 проц. к числу вылетов. Проведено 723 стрельбы по конусам и щитам, а выполнено [с положительным результатом] 387 стрельб, или 50 проц. Проведено воздушных боев по округу только 78. Ночью летало 103 летчика с налетом в 206 часов, боевого применения ночью совершенно не отрабатывали. Высотная подготовка в округе сорвана. За весь зимний период высотный налет по всему округу составил 45 часов 27 минут, и ни один летчик выше 7000 метров не поднимался. Причем летали на высоту лишь некоторые командиры, а не рядовые летчики.

Летчиков, не летающих на боевом самолете, по состоянию на 1 мая 1941 года — 248 человек, или 23 проц.

По 24-й авиадивизии планов переучивания не было, полеты были организованы неинтенсивно, 27-й истребительный полк на самолетах МиГ-3 не летает, хотя с 1 апреля 1941 года имеет 11 самолетов...

Одновременно с плохими результатами боевой подготовки в округе резко выросла аварийность. При катастрофах убито 29 человек и ранено 18 человек; аварий имеется 31, поломок и вынужденных посадок 103.

Особенно тяжелое положение в 23-й авиадивизии. По личному докладу командира дивизии т. Андреева и в результате специальной проверки дивизии установлено, что все четыре полка дивизии почти совершенно не занимались боевым применением и в настоящее время являются небоеспособными...

В течение зимнего периода в частях 24-й авиадивизии не проведено ни одного учения по взаимодействию со средствами ПВО. Не проведено ни одной тревоги с вылетом истребителей. Управление истребителями в воздухе с

командного пункта ПВО совершенно не отработано, радиосвязь не используется, и летчики в радиоуправлении не тренируются...

Вопросами боевой готовности частей т. Пумпур занимался плохо, вследствие чего в марте 1941 года инспекцией НКО было обнаружено, что *почти все части ВВС МВО небоеспособны: пулеметы не пристреляны, бомбодержатели не отрегулированы, части боевым применением не занимаются; боевая готовность по тревогам не отработана...*»

Подводя итоги зимнего периода обучения, нарком обороны констатировал, что боевая подготовка ВВС РККА проходила неудовлетворительно, и ни одна из задач «необремененными семьями» авиаторами не выполнена. Переучивание на новые типы самолетов проводилось медленными темпами. Эксплуатация новой материальной части летно-техническим составом освоена слабо. Низкие показатели боевой подготовки сопровождались большим количеством катастроф и аварий.

9 апреля 1941 года постановлением ЦК ВКП(б) и СНК СССР генерал-лейтенант П.В. Рычагов был снят с должности, как «недисциплинированный и не справившийся с обязанностями руководителя ВВС» и направлен на учебу в Военную академию Генштаба: «Факты говорят, что из-за расхлябанности ежедневно в среднем гибнет у нас при авариях и катастрофах 2 — 3 самолета, что составляет на год 600 — 900 самолетов. Нынешнее руководство ВВС оказалось неспособным повести серьезную борьбу за укрепление дисциплины в авиации и за уменьшение аварий и катастроф. Руководство ВВС, как показывают факты, не только не борется за соблюдение правил летной службы, но иногда само толкает летный состав на нарушение этих правил».

Интересно, что бурно растущие Люфтваффе тоже несли немалые потери в результате аварий и катастроф. За восемь месяцев, с 1 августа 1940 по 31 марта 1941 года, по этим причинам немцы потеряли 575 самолетов. При этом 1368 человек погибли, 50 пропали без вести и 804 были ранены. Но германскому командованию и в голову не могло прийти ограничить обучение своих пилотов полетам по

кругу и разворотам «блинчиком», ведь главное в авиации — уровень подготовки экипажей, иначе незачем бензин жечь.

В Советской стране во главу угла ставили всевозможные «показатели», которые должны были постоянно улучшаться. Об этом говорил генерал Рычагов, об этом писал Вождю генерал Проскуров:

«Специалисты считают, что при существующих правилах летной службы в ВВС они не смогут выполнить возложенной на них задачи — слишком велики ограничения. Они побывали в нескольких частях ВВС и убедились, что слишком велика боязнь у командного состава ответственности за полеты в сложных метеоусловиях и ночью. Присшествия тяжелые и их много, это верно, но интересы дела требуют еще больше увеличить интенсивность летной работы, неустанно улучшая организацию и порядок в ВВС... Дорогой тов. Сталин, у нас в истории авиации не было случая, когда бы судили командира за плохую подготовку подчиненной ему части. Поэтому люди невольно выбирают из двух зол для себя меньшее и рассуждают так: «За недоработки в боевой подготовке меня поругают, ну в худшем случае снизят на ступень в должности, а за аварии и катастрофы я пойду под суд». К сожалению, так рассуждающие командиры не единичны. Такие настроения имеют и будут иметь место до тех пор, пока за боевую готовность подчиненной части не будут предъявлены такие же требования и ответственность, как и за аварийность».

25 февраля 1941 года было утверждено постановление ЦК ВКП(б) и СНК СССР «О реорганизации авиационных сил Красной Армии», согласно которому устанавливалась новая система подготовки кадров. Во исполнение постановления нарком обороны 3 марта издал приказ №080 «Об установлении системы подготовки и порядка комплектования ВУЗов Военно-воздушных сил и улучшения качества подготовки летного и технического состава».

Новая система подготовки кадров предусматривала создание школ первоначального обучения с курсом 4 месяца в мирное и 3 месяца — в военное время с общим налетом на курсанта 30 часов, а также школ военных пило-

тов с курсом 9 месяцев в мирное и 6 месяцев — в военное время с общим налетом бомбардировщиков 20 часов и истребителей 24 часа.

Задачей первых было обучить пилотированию на учебном самолете и дать общие знания по авиационной технике, теории авиации и военной подготовке; вторых — научить пилотированию и применению боевого самолета в простых метеоусловиях, групповым полетам в составе звена и дать практику в маршрутных полетах в составе звена с посадкой на незнакомых аэродромах. Истребителей, кроме того, требовалось научить начальным воздушным стрельбам и основам воздушного боя, а бомбардировщиков — пикированию под углом 40 градусов.

В течение года на базе аэроклубов следовало сформировать 30 школ первоначального обучения с общим годовым выпуском 45 тысяч человек, а к 1 июня создать 5 военных авиационных училищ для подготовки командного состава ВВС. В авиационных училищах устанавливался двухлетний срок обучения вместо трехлетнего в мирное время и один год — в военное, с налетом 75 часов в год. Первый набор должен был обучаться по одногодичному курсу. Училища должны были комплектоваться пилотами, прослужившими в строю не менее двух лет.

В строевых частях устанавливался общий налет 160 часов на каждого летчика.

К июню 1941 года в СССР имелось 3 академии, 4 военно-авиационных училища, 2 курса усовершенствования комсостава ВВС, 2 высшие школы штурманов, 29 школ первоначального обучения, 21 школа пилотов истребительной авиации, 22 школы пилотов бомбардировочной авиации, 12 школ стрелков бомбардировщиков, 16 школ авиамехаников. Кроме того, имелись военно-морские авиационные училища, учебные эскадрильи ГВФ и школы по подготовке младших авиаспециалистов — мотористов, оружейников, воздушных стрелков.

В принципе сроки обучения, установленные приказом Тимошенко, мало отличались от ворошиловской «ускоренной подготовки» и заметно — от системы, существовавшей в первой половине 1930-х, когда пилота учили 3 — 4 года, хотя техника была куда как проще. Самостоятель-

ный налет на боевых машинах в школах военных пилотов был уменьшен для истребителей до 15 часов, для бомбардировщиков до 12 часов. Даже до развертывания новых школ и училищ уже существовавшие были укомплектованы преподавательским составом на 44,1%, а горючего им выделялось лишь 41,4% от потребности.

«Главным пилотом» на войне считался завоеватель господства в воздухе, «гордый сокол нашей Родины» — летчик-истребитель, мастерски владеющий техникой, рвущийся в драку, отважный и хладнокровный воздушный боец. Лапчинский указывал: **«ПИЛОТАЖ ДЛЯ ВОЗДУШНОГО БОЙЦА В ЕГО НАИБОЛЕЕ СЛОЖНЫХ ФОРМАХ ДОЛЖЕН БЫТЬ ДЕЛОМ СОВЕРШЕННО ПРИВЫЧНЫМ, АВТОМАТИЧЕСКИМ, О КОТОРОМ В БОЮ УЖЕ ДУМАТЬ НЕКОГДА**, делом таким же привычным, как процесс ходьбы для пешехода или езды для велосипедиста.

Отсюда ясно, что летчик-истребитель требует наиболее высокой подготовки и всегда является лучшим пилотом. Он в наибольшей мере имеет дело с маневрированием в воздухе по трем измерениям».

Между тем советские авиашколы выпускали табуны молодых летчиков без необходимого налета и опыта в надежде, что они наберутся его в строевых частях, а там, как мы помним, их готовили «к несложным видам боя». В полете все внимание такого летчика занимало управление самолетом и удержание своего места в строю, как у человека впервые в жизни севшего на велосипед. Они не вели наблюдение, не умели отличать «свои» самолеты от «чужих», не ориентировались в пространстве и легко «подстреливались противником».

«Некоторые русские летчики даже не смотрели по сторонам и редко когда оглядывались. Я сбил много таких, которые даже не подозревали о моем присутствии», — вспоминает Г. Баркхорн.

Огромные потери Красной Армии и территориальные успехи Вермахта привели к тому, что на фронт посылали истребителей, имевших 5 — 8, а порой и 2 — 3 часа налета.

Их не обучали ни тактике, ни высшему пилотажу, ни даже воздушной стрельбе.

«Как говорили командиры полков, — вспоминает М.М. Громов, — такие истребители «кроме капота мотора перед собой ничего и не видели». Потери из-за этого у нас, как людские, так и самолетные, были очень большие, а главное — неоправданные. Вот к чему приводила концепция: количество, а не качество. Промышленность в трудных условиях производила огромное количество техники, которая терялась попусту благодаря неподготовленности молодых летчиков».

Низкий уровень профессиональной подготовки усугублялся использованием устаревшей тактики. Основной боевой единицей оставалось звено из трех самолетов с минимальными интервалами и дистанциями между машинами, не способное к маневрированию на больших скоростях. «Ястребки» летали плотными строями, в бой бросались «гурьбой, чрезмерно большим количеством самолетов, часто мешающим друг другу, вне зависимости от численности, боевого порядка противника, его намерений и возможностей». Боевой порядок из пар был узаконен только в ноябре 1942 года. Одной из причин, по которым советские истребители так долго сохраняли приверженность к плотным боевым порядкам, где летчику приходилось следить не столько за воздушной обстановкой, сколько за тем, чтобы не врезаться в соседнюю машину, было отсутствие радиосвязи.

Пилоты по старинке стремились вести бой на виражах — зайти противнику в хвост, теряя при этом скорость и высоту. Немцы в «собачью свалку» не ввязывались, стремительно обрушивались сверху, били в упор и на огромной скорости уходили «на вертикаль», порождая у советских летчиков «крамольные мысли» о превосходстве германской техники. Почти всегда такая атака была успешной. Составители «Тактики истребительной авиации» разъясняли:

«Если истребитель находится сверху, то он после атаки с пикирования может на короткий период дать огромную скороподъемность и уйти вверх чрезвычайно крутой «горкой». Это, между прочим, создает неправильное представ-

ление у некоторых летчиков о действительных данных немецкого истребителя Ме-109. Летчик, видя Ме-109, проскакивающий мимо него с большой скоростью и уходящий «свечой» вверх, не учитывает, что все это достигается не столько за счет качеств самолета, сколько за счет тактики, за счет преимущества в высоте, дающего на короткий период резкое увеличение скорости и скороподъемности. Под влиянием личного впечатления такой летчик приписывает Ме-109 несуществующие, мнимые преимущества — баснословную скорость и скороподъемность».

Золотые слова. Только вот написаны они были в 1943 году. А пока под влиянием «личного впечатления» от зримого преимущества противника «сталинские соколы» старались по возможности избегать боя, пусть себе летят «бубновые», лишь бы не трогали.

В первых числах сентября И.В. Сталин получил со Сталинградского фронта докладную записку, которую подписали заместитель Верховного Главнокомандующего генерал армии Г.К. Жуков, секретарь ЦК ВКП(б) Г.М. Маленков и командующий ВВС РККА генерал-лейтенант А.А. Новиков: «Наши истребители даже в тех случаях, когда их в несколько раз больше, чем истребителей противника, в бой с последними не вступают. В тех случаях, когда наши истребители выполняют задачу прикрытия штурмовиков, они также в бой с истребителями противника не вступают и последние безнаказанно атакуют штурмовиков, сбивают их, а наши истребители летают в стороне, а часто и просто уходят на свои аэродромы... Такое позорное поведение истребителей наши войска наблюдают ежедневно».

Даже немецкие бомбардировщики советских истребителей не опасались: «Все сообщения командиров немецких бомбардировочных подразделений свидетельствуют, что в 1941 г. советские истребители не представляли угрозы соединениям немецких бомбардировщиков и часто избегали боя с последними». Если все же атаковали, то сплошь и рядом действовали тактически неграмотно: не зная уязвимых мест и расположения огневых точек бомбовоза, с невыгодных ракурсов, огонь открывали с чрезмерно больших дистанций, а вместо кабин и моторов стреляли по крестам на фюзеляжах.

«Превосходство в воздухе состоит не в том, чтобы летать много, а в том, чтобы летать с толком».

Кажется, не нужно быть гением, чтобы понять «глубину» этой мысли. Немецкие истребители всегда были нацелены на уничтожение противника, решали они задачу захвата господства в воздухе, занимались «свободной охотой» или обеспечивали работу своих бомбардировщиков. Основная масса советских истребителей использовалась для решения оборонительных задач, главной из которых было прикрытие своих наземных войск, даже если в воздухе никакого противника не наблюдалась: «Не допустить ударов воздушного противника по советским войскам». С утра до вечера советские воздушные патрули барражировали над полем боя, поднимая своим присутствием боевой дух пехоты. Для того чтобы непрерывно держать самолеты в воздухе, их посылали на задание малыми группами, то есть превращали в фикцию свое многократное численное превосходство над Люфтваффе. Инициатива вполне добровольно уступалась противнику, который навязывал бой в наиболее выгодных для себя условиях. Тем более что гордо «утюжившие воздух» в сомкнутых строях, на малой высоте и низких скоростях, советские самолеты представляли собой идеальную цель.

Ральф вспоминает: «Действия русских в воздухе превратились в бесконечные и бесполезные вылеты с очень большим численным перевесом, которые продолжались с раннего рассвета и до поздних сумерек. Не наблюдалось никаких признаков какой-то системы или концентрации усилий. Короче говоря, прослеживалось желание в любое время держать самолеты в воздухе, в постоянных патрульных миссиях над полем боя».

Поэтому на Восточном фронте германских истребителей всегда было в 6 — 10 раз меньше, чем советских — их хватало.

Опыт снова накапливался ценой крови, причем очень медленно. Поскольку авиационные полки выводили в тыл на переформирование только после того, как их полностью выбивали, то передавать этот опыт было практически некому. В бой снова шел необученный молодежь. В итоге еще летом — осенью 1942 года значительная часть совет-

ских истребителей по-прежнему не умела вести групповой воздушный бой, а ведомые — удержать свое место в звене из двух-трех самолетов.

Советская бомбардировочная авиация занималась исключительно поддержкой наземных операций и никаких стратегических задач не решала. По наблюдениям противника: «Целями атак являлись позиции пехоты и артиллерии или концентрации войск и резервы на удалении, обычно от 10 до 15 км от линии фронта. Такие боевые задания проводились, в первую очередь, против объектов вне досягаемости артиллерии; в других случаях они поддерживали артиллерийский обстрел».

Это в полной мере относится и к Авиации Главного Командования.

На второй день войны дальние бомбардировщики совместно с морской авиацией бомбили Данциг, Кенигсберг, Варшаву, Краков, Бухарест, впрочем, без видимого эффекта. Еще в ночь с 10 на 11 августа 1941 года бомбардировщики морской авиации Краснознаменного Балтийского флота и 81-й тяжелой бомбардировочной авиадивизии совершили символический налет на Берлин. В целом советская бомбардировочная авиация в 1941 году действовала малоуспешно и подверглась беспощадному избиению.

Главная причина низкой результативности — недостаточная квалификация пилотов и штурманов, обусловившая низкую точность бомбометания. Ведущий, зачастую только он один имел карту с маршрутом полета, вел выстроившуюся «клином» группу к цели, его штурман осуществлял прицеливание и сбрасывал бомбы, остальные бомбили с горизонтального полета «по ведущему», не целясь.

Главная причина высоких потерь — безграмотные, не умеющие и не желающие заниматься мыслительной деятельностью отцы-командиры всех рангов, «волевики» и «большевики», с легкостью игнорировавшие наставления по боевому применению авиации, не умевшие спланировать бой, не принимавшие взвешенных решений, а, подобно одноклеточным, спонтанно реагиовавшие на

внешние раздражители. Об этом еще говорил на декабрьском совещании генерал Я.В. Смушкевич: «Вся беда заключается в том, что мы с удовольствием прочитаем статью какого-нибудь корреспондента, особенно переводную, а свои уставы не читаем и их не знаем. Вся беда в том, что не проводим в жизнь того, что знаем, беда в том, что мы не обучаем наши ВВС, как выполнять известные нам формы боевого применения ВВС». Кстати, накануне войны у 46,2% советских авиационных командиров, начиная от комполка и выше, имелось лишь начальное общее образование.

Стараясь исправить катастрофическую ситуацию на фронтах, советское командование нацелило всю бомбардировочную, в том числе и дальнюю, авиацию на удары по стремительно продвигавшимся танковым и механизированным колоннам противника. Бомбардировщики фактически использовались как штурмовики, действуя с высоты 100 — 400 метров, без истребительного сопровождения, и гибли массово от атак немецких истребителей и зенитного огня. Давно уже не скоростные, со слабым оборонительным вооружением, СБ пропадали целыми группами.

Так, командир 3-го дальнебомбардировочного авиакорпуса полковник Н.С. Скрипко 22 июня получил от штаба фронта задачу «уничтожить мотомехвойска противника в двух районах — Сувалки, Сейны, Августов, Квитомотис и Седлец, Янов, Луков» и невольно задумался:

«Где наши войска, какие имеются данные о противнике в районе наших целей? На этот вопрос никто не мог дать точного ответа. Требовалось самим уточнить воздушную и наземную обстановку в районе наших боевых действий, самим обнаружить наиболее крупные и опасные скопления прорвавшихся в оперативную глубину гитлеровцев и бомбардировать врага.

Дальние бомбардировщики предназначены, разумеется, для выполнения иных задач. Но если авиакорпусу приказывают уничтожить прорвавшиеся подвижные войска противника на нашей территории, то это, конечно, мера вынужденная и вызвана тревожным положением, — ре-

шил я. Штаб ВВС фронта наши заявки на обеспечение пролета дальнебомбардировочных авиаполков принял и вскоре подтвердил, что маршрут будет сообщен истребительной авиации и наземным войскам. Когда я запросил прикрытие, генерал И.И. Копец категорически заявил:

— Истребителями прикрыть не можем!..

Экипажи поднялись на задание после короткого митинга, на котором летчики, штурманы, воздушные стрелки-радисты поклялись отдать все силы, а если потребуются, и жизнь для защиты Советской Родины».

В первый день корпус потерял 26 машин ДБ-3ф, до 25% материальной части нуждались в ремонте. Советские истребители, управляемые «молодыми летчиками», не только не прикрывали свои бомбардировщики, а наоборот, не ориентируясь в обстановке, «не обращали внимания на сигналы ракет: «я — свой самолет» и шли наперехват».

24 июня над Березой-Картузской «мессеры» сбили 8 из 9 «ильюшиных» 212-го дальнебомбардировочного полка, а в 207-м полку из 18 самолетов, вылетевших в район Пружан, вернулось восемь. Как пишет Скрипко: «Примененная авиаполком тактика ударов звеньями, бомбивших с интервалом 15 минут с высоты 800 — 600 метров без прикрытия истребителей, не оправдала себя». Вообще-то, ЭТО — преступление, а тактика, согласно определению, — это ИСКУССТВО построения войск и ведения боя.

Апофеозом истеричной дурости стали операции по уничтожению переправ через Западную Двину у Двинска и через Березину у Бобруйска 27 — 30 июня.

По мостам в Двинске, захваченным корпусом генерала Манштейна, вначале работали ДБ-3 из 1-го дальнебомбардировочного авиакорпуса генерал-майора В.И. Изотова. 30 июня их бомбили 93 СБ, ДБ-3 и Ар-2 ВВС Балтийского флота. «В эти дни советская авиация прилагала все усилия, чтобы разрушить воздушными налетами попавшие в наши руки мосты, — вспоминает Манштейн. — С удивительным упорством, на небольшой высоте одна эскадрилья летела за другой с единственным результатом — их сбивали. Только за один день наши истребители и зенитная артиллерия сбили 64 советских самолета». Переправы остались невредимы, что позволило немцам, дож-

давшись подкреплений, продолжить наступление в Прибалтике.

Не удалось сорвать и переправу 24-го моторизованного корпуса у Бобруйска. 30 июня понтонную переправу и скопившуюся близ нее технику атаковали самолеты пяти авиационных дивизий. Несмотря на то, что переправа и подступы к ней прикрывались большим количеством зенитных пулеметов и малокалиберной артиллерии, а немецкие истребители непрерывно барражировали в этом районе, ни сопровождения, ни специальных сил для подавления ПВО советское командование не выделило. Более того, чтобы добиться «непрерывного воздействия на противника», бомбардировщики, в том числе ТБ-3, направлялись к цели с небольшими интервалами отдельными эскадрильями и звеньями.

Немецкая истребительная эскадра JG51 в этот день доложила об уничтожении 113 советских бомбардировщиков.

По советским данным, 30 июня советские бомбардировщики в районах Двинска и Березины потеряли 110 машин, ни на минуту не затормозив продвижение врага.

4 июля в целях «сохранения и наиболее целесообразного использования» дальней авиации Ставка подчинила ее лично Г.К. Жукову, который в тот же день подписал еще одну «смертоносную» директиву:

«Применение авиации для действий по объектам и войскам показало, что часть авиации расходуется нецелесообразно. Объект, который может быть поражен 3 — 5 самолетами, подвергается нападению большими группами самолетов. Ставка приказала:

1. Вылет на бомбометание объектов и войск большими группами категорически запретить.

2. Впредь вылеты для бомбометания одной цели одновременно производить не более одного звена, в крайнем случае, эскадрильи».

То есть великий стратег свел к нулю ударные возможности ДБА и одновременно лишил экипажи всякой надежды на выживание.

Немецкие бомбардировщики всю войну летали в сомкнутом, компактном строю — еще испанский опыт. Это ог-

раничивало число направлений, с которых каждый самолет мог быть атакован истребителями, а также позволяло сосредоточить на атакующем огонь сразу нескольких бомбардировщиков.

Советские бомбардировщики освоили подобную тактику только в 1944 году, наверно, Жуков уже разрешил.

В середине сентября 25 могучих машин ТБ-3 составляли 40% ВВС Западного фронта.

Подобное преступное применение бомбардировочной авиации привело к тому, что из 8400 боевых машин к концу года было потеряно 7200.

Дальняя авиация практически перестала существовать — боевые действия вели отдельные полки, чаще всего исполняя роль фронтовой авиации. На 22 декабря 1941 года в ДБА осталось всего 266 исправных самолетов (182 Ил-4 и 84 ТБ-3), а также дюжина Пе-8 и Ер-2.

Возрождение ДБА произошло только в 1942 году, но до конца войны дальняя авиация продолжала играть роль дальнебойной артиллерии, действуя в интересах сухопутных войск и практически не проводя самостоятельных операций.

Все вышеизложенное полностью относится к подготовке и боевому использованию штурмовиков, с той лишь разницей, что они гибли чаще, поскольку не имели заднего стрелка.

Летчиков для разведывательной авиации вообще нигде не готовили. Комбриг Лапчинский, думавший о конкретных реалиях войны, писал:

«Разведка — самая опасная и самая увлекательная работа авиации. Вместе с тем она предусматривает спокойствие и безопасность тысяч земных бойцов, ставя их в известность об обстановке. Ответственность разведчика велика, и значение его работы трудно переоценить.

Разведчик должен мыслить в объеме тех операций, которые он обслуживает. **Разведка наиболее «умственная» работа авиации.**

Опасность, сознательность, значение и ответственность предъявляют исключительные требования к разведчику. Он должен ясно представлять себе свою работу.

За его ошибки, халатность или недобросовестность расплачиваются те массы, на которые он работает. Точность, своевременность и полнота его данных сообщает этим массам спокойствие и уверенность в себе». Добавим, что воздушный разведчик должен уметь летать в самых сложных метеорологических условиях, прекрасно ориентироваться в наземной обстановке, уметь пользоваться различными видами аппаратуры, надеяться в полете только на себя. Все это предполагает набор определенных качеств.

Однако приоритеты сменились. Разведку в Красной Армии заменили ожиданием руководящих директив, анализ информации — бездумным исполнением приказов. Поэтому в разведывательную авиацию списывали неспособных, слабо владеющих техникой пилотирования и боевого применения летчиков-бомбардировщиков и истребителей. В аттестациях так и писали: «Из-за плохой техники пилотирования и слабой общеобразовательной подготовки использовать в бомбардировочной или истребительной авиации не представляется возможным. Подлежит переводу в разведывательную авиацию». Более того, в 1940 — 1941 годах, в связи с развертыванием новых авиационных училищ, наиболее опытных летчиков-разведчиков направляли на преподавательскую работу. Их место занимали юнцы, фактически не умеющие летать, не имеющие понятия о специфике разведки, не знающие устройства фотоаппарата, не имеющие «навыков передачи данных с борта самолета».

«Одним из крупнейших недостатков, — пишет М.М. Громов, — было отсутствие «школы» обучения умению летать в облаках... получалось, что разведка — глаза армии — в плохую погоду не могла летать!». Более того, в некоторых штабах ВВС округов упразднили разведывательные отделы.

Немцы таким отношением к разведке были поражены. «Подготовкой летчиков-разведчиков совершенно пренебрегали. Не существовало специальных школ. Этот факт невозможно объяснить, особенно если учитывать, что ВВС должны были поддерживать армию и флот».

В условиях начавшихся боевых действий красным ко-

мандирам потребовались не материалы последнего пленума ЦК ВКП(б), а достоверные и оперативные данные о противнике. В итоге всего за полтора месяца войны все разведывательные авиаполки ВВС фронтов понесли большие потери и утратили боеспособность, а в октябре-ноябре почти все они были расформированы. На 1 января в строю числилось 94 самолета-разведчика, работавшего по заданиям Генерального штаба и командующего ВВС. Возрождение разведывательной авиации началось лишь в мае 1942 года, но специализированного самолета-разведчика Красная Армия не получила до конца войны.

Командир бомбардировочной группы полковник Фрайхер фон Бойст пишет: «В начале кампании советские ВВС обладали шести- или восьмикратным численным превосходством. Однако им не удалось идти в ногу со временем в вопросах организации боевой работы, подготовки летных кадров и технического уровня их самолетного парка. Поэтому советские ВВС в целом были большим и громоздким инструментом с малой боевой ценностью, любой элемент которого мог быть уничтожен Люфтваффе в течение нескольких недель после того, как он оказывался в зоне действия советских самолетов. Не будь у Советского Союза такой большой территории, позволявшей осуществлять реорганизацию, обучение и пополнение частей в безопасных районах вне досягаемости Люфтваффе, и не будь таких больших людских и материальных резервов, советская авиация никогда бы не оправилась от удара, нанесенного ей в начале войны».

Довоенная численность советских военно-воздушных сил будет восстановлена к 1943 году.

Качественно РККФ никогда не достигнет уровня Люфтваффе.

Если использовать ворошиловские ассоциации:

Самолет сложнее паровоза.

Авиаконструктор, инженер, пилот — «сложнее» сантехника или комиссара.

Наука сложнее марксизма.

Военно-воздушные силы — куда «сложнее» обкома партии.

«Система», впитавшая в себя ленинское презрение к умственному труду, культивировавшая насилие как универсальный ключ к решению любых проблем, оперировавшая «массами» и игнорировавшая «единицы», убежденная, что страх — лучшая мотивация, тюрьма и казарма — лучшие формы организации любой деятельности, система, полагавшая, что между колхозом и ВВС нет особой разницы, а кухарка может управлять государством, имела шанс победить в войне только количеством.

Литература

- Арлазоров М.* Фронт идет через КБ. Жизнь авиационного конструктора, рассказанная его друзьями, коллегами, сотрудниками. М.: Знание, 1975.
- Боевой и численный состав Вооруженных Сил СССР в период Великой Отечественной войны (1941 — 1945 гг.). Статистический сборник №1 (22 июня 1941 г.) М., 1994.
- Бои в Финляндии. Воспоминания участников. Часть I. М.: Воениздат, 1941.
- Болотин Д.Н.* Советское стрелковое оружие. М.: Воениздат, 1983.
- Бочкарев П.П., Парыгин Н.И.* Годы в огненном небе (Авиация дальнего действия в Великой Отечественной войне 1941 — 1945 гг.). М.: Воениздат, 1991.
- Виноградов Р.И., Пономарев А.Н.* Развитие самолетов мира. М.: Машиностроение, 1991.
- В небе Китая. 1937 — 1940. М.: Наука, 1986.
- Вопросы стратегии и оперативного искусства в советских военных трудах. (1917 — 1940 гг.). М.: Воениздат, 1965.
- Вопросы тактики в советских военных трудах (1917 — 1940 гг.). М.: Воениздат, 1970.
- Голубев В.Ф.* Во имя Ленинграда. М.: ФАИР-ПРЕСС, 2000.
- Захаров Г.Н.* Я — истребитель. М.: Воениздат, 1985.
- Захаров М.В.* Генеральный штаб в предвоенные годы. М.: АСТ, 2005.
- Зефилов М.В.* Штурмовая авиация Люфтваффе. М.: АСТ, 2001.
- Зефилов М.В., Дегтев Д.М.* Все для фронта? Как на самом деле ковалась победа. М.: АСТ. 2009.
- Горбунов Е.* 20 августа 1939. М.: Молодая гвардия, 1986.
- Де Голль Ш.* Военные мемуары. Призыв. 1940 — 1942 годы. М.: Иностранная литература, 1957.
- Егер В.* Неизвестный Туполев. Проекты, о которых знали немногие. М.: Яуза, 2008.
- Иванов В.* Неизвестный Поликарпов. М.: Яуза-ЭКМО, 2009.

- История Второй мировой войны 1939 — 1945. Том 2. М.: Воениздат, 1974.
- Катышев Г.И., Михеев В.Р. Крылья Сикорского. М. ; Воениздат, 1992.
- Кондратьев В. Халхин-Гол: война в воздухе. М.: Техника — молодежи, 2002.
- Лапчинский А.Н. Воздушная армия. М.: Воениздат, 1939.
- Маннергейм К.Г. Воспоминания. Минск: Попурри, 2004.
- Маслов М. Истребитель И-16. М.: Армада, 1997.
- Маслов М. «Король истребителей». Боевые самолеты Поликарпова. М.: Яуза-ЭКСМО, 2009.
- На границе тучи ходят хмуро... (К 65-летию событий у озера Хасан). М.: Кучково поле, 2005.
- Накануне. Западный Особый военный округ (конец 1939 г. — 1941 г.). Документы и материалы. Минск: НАРБ, 2007.
- Ненахов Ю.Ю. Чудо-оружие Третьего Рейха. Минск: Харвест, 1999.
- Российские ученые и инженеры в эмиграции (под редакцией В.П. Борисова). М.: ПО «Перспектива», 1993.
- Россия и СССР в войнах XX века. Потери вооруженных сил. Статистическое исследование /Под общей редакцией Г.Ф. Кривошеева/. М.: ОЛМА-ПРЕСС, 2001.
- Русский архив: Великая Отечественная. Т. 12 (1 — 2). Материалы совещания высшего руководящего состава РККА 23 — 31 декабря 1940 г. М.: ТЕРРА, 1993.
- Русский архив: Великая Отечественная. Т.16 (5 — 1). Ставка ВКГ. Документы и материалы. 1941 год. М.: ТЕРРА, 1996.
- Сафонов В. Земля в цвету. Л.: Газетно-журнальное и книжное издательство, 1949.
- Симонов Н.С. Военно-промышленный комплекс СССР в 1920 — 1950-е годы. М., 1996.
- Скрипко Н.С. По целям ближним и дальним. М.: Воениздат, 1981.
- Смирнов А. Боевая работа советской и немецкой авиации в Великой Отечественной войне. М.: АСТ, 2006.
- Соболев Д.А., Хазанов Д.Б. Немецкий след в истории отечественной авиации. М.: Русавиа, 2000.
- Советская военная энциклопедия: в 2 т. М.: ОГИЗ РСФСР, 1932 — 1933.
- Советские воздушно-десантные. Военно-исторический очерк. М.: Воениздат, 1980.
- Сувениров О.Ф. Трагедия РККА. 1937 — 1938. М.: ТЕРРА, 1998.
- Хазанов Д.Б. 1941. Горькие уроки: Война в воздухе. М.: Яуза, ЭКСМО, 2006.

- Черушев Н.С.* 1937 год: элита Красной Армии на Голгофе. М.: Вече, 2003.
- Чуев Ф.* Солдаты империи. Беседы. Воспоминания. Документы. М.: Ковчег, 1998.
- Шавров В.Б.* История конструкций самолетов в СССР до 1938 г. (Материалы к истории самолетостроения). М.: Машиностроение, 1978.
- Шавров В.Б.* История конструкций самолетов в СССР 1938 — 1950 гг. (Материалы к истории самолетостроения). М.: Машиностроение, 1978.
- Шахурин А.И.* Крылья Победы. М.: Издательство политической литературы, 1984.
- Широкопад А.Б.* История авиационного вооружения. Краткий очерк. Минск: Харвест, 1999.
- Яковлев А.* Записки конструктора. М.: Издательство политической литературы, 1979.

ОГЛАВЛЕНИЕ

«Воевали на «гробах»! Упадок в танковых войсках»	5
Предисловие	7
Глава 1	31
Глава 2	160
Глава 3	173
Глава 4	247
Литература	272
«Летающие гробы» Сталина. «Всё ниже, и ниже, и ниже...»	275
Глава 1	277
Глава 2	443
Глава 3	463
Глава 4	574
Литература	603

Научно-популярное издание

ВОЙНА БЕСТСЕЛЛЕРОВ

Бешанов Владимир Васильевич

**СТАЛИН — ГРОБОВЩИК КРАСНОЙ АРМИИ
ГЛАВНЫЙ ВИНОВНИК КАТАСТРОФЫ 1941**

Ответственный редактор *С. Соколова*

Художественный редактор *П. Волков*

Технический редактор *В. Кулагина*

Компьютерная верстка *А. Пучкова*

Корректор *О. Супрун*

ООО «Яуза-пресс»

109439, Москва, Волгоградский пр-т, д. 120, корп. 2.

Тел.: (495)745-58-23, факс: 411-68-86-2253.

Подписано в печать 11.09.2012.

Формат 84×108 1/32. Гарнитура «Ньютон».

Печать офсетная. Усл. печ. л. 31,92.

Тираж 2500 экз. Заказ 9921.



Отпечатано в ОАО «Можайский полиграфический комбинат».

143200, г. Можайск, ул. Мира, 93.

www.oaompk.ru, www.oaompk.pf тел.: (495) 745-84-28, (49638) 20-685

ISBN 978-5-9955-0489-4



9 785995 504894 >

ВОЙНА

БЕСТСЕЛЛЕРОВ

Вопреки победным маршам вроде **«Порядок в танковых войсках»** и предвоенным обещаниям бить врага **«малой кровью, могучим ударом»**, несмотря на семикратное превосходство в танках и авиации, летом 1941 года кадровая Красная Армия была разгромлена за считанные недели. Прав был командующий ВВС Павел Рычагов, расстрелянный за то, что накануне войны прямо заявил в лицо Вождю: **«Вы заставляете нас летать на гробах!»** Развязав беспрецедентную гонку вооружений, доведя страну до голода и нищеты в попытках «догнать Запад», наклепав горы неэффективного и фактически небоеспособного оружия, Сталин **угробил Красную Армию** и едва не погубил СССР...

Опровергая советские мифы о «сталинских соколах» и «лучшем танке Второй Мировой», эта книга доказывает, что РККА уступала Вермахту по всем статьям, редкие успехи СССР в танко- и самолетостроении стали результатом воровства и копирования западных достижений, порядка не было ни в авиации, ни в танковых войсках и до самого конца войны Красная Армия заваливала врага трупами, по вине кремлевского тирана вынужденная «воевать на гробах»...

ISBN 978-5-9955-0489-4



9 785995 504894 >