

	Проект	«Реальная война»
	Цикл передач	«Вопросы историкам»
<i>Творческая группа</i> <i>СпецИстория</i>	Материал	Стенограмма СЕДЬМОГО выпуска
		часть первая

<u>Морозов</u> <u>Мирослав Эдуардович</u>	кандидат исторических наук, главный научный сотрудник НИИ Военной истории ВАГШ ВС РФ	далее Морозов
<u>Сдвижков</u> <u>Олег</u>	Ведущий	далее Ведущий

Интернет-телевидение ЕСС.TV представляет цикл передач «Вопросы историкам» в рамках проекта «Реальная война». Выпуск седьмой. Часть первая.

Ведущий: Здравствуйте, уважаемые зрители! В рамках проекта «Реальная война» мы продолжаем цикл передач «Вопросы историкам». Сегодня в студии я, Олег Сдвижков, а у нас в гостях уже не в первый раз главный научный сотрудник НИИ Военной истории Военной Академии Генерального штаба, кандидат исторических наук, полковник Мирослав Эдуардович Морозов. Здравствуйте!

Морозов: Добрый день.

Ведущий: Сегодня тема нашей беседы «Война в воздухе». Во время Первой мировой войны на поле боя появилось два принципиально новых рода войск: танковые войска и авиация. Танковые войска помогли непосредственно на земле решить проблему позиционного тупика, когда

войска противника сидели в окопах и не могли оттуда высунуться, ну, а с авиацией как-то в Первую мировую войну ничего ясного не произошло – пытались бомбить, пытались проводить разведку ... И вот, первый вопрос: что изменилось за период от Первой до Второй мировой войны в использовании авиации? Стала ли авиация каким-то особым родом войск?

Морозов: Я, прежде всего, хотел бы сказать, что, в общем-то, да, действительно, авиация и танковые войска появились в Первой мировой войне. Но вот насчёт выхода из позиционного тупика – ни танковые войска в конечном итоге этот выход из позиционного тупика тогда не сыграли, и авиация, в общем, ещё находилась в колыбели и тоже каких-то больших успехов в ходе ведения вооружённой борьбы, наверное, с её наличием связывать нельзя. Но в то же время, и для танковых войск, и для авиации Первая мировая война явилась тем полигоном, который обозначил их потенциал и, что ещё более важно, обозначил основные направления развития на весь межвоенный период и, в общем-то, на начало Второй мировой войны. Я не считаю себя большим специалистом по авиации в Первой мировой войне, но в то же время могу сказать, что ещё до Первой мировой войны, в её начале рисовались различными военными теоретиками такие вещи, очень сильно предвосхищавшие своё время. Ну, вот, например, ещё, допустим, в тринадцатом году в Германии разрабатывались планы стратегических бомбардировок Парижа, чтобы вызвать замешательство среди гражданского населения, и они могли бы каким-то образом воздействовать на правительство Франции по заключению мира с Германией на выгодных для Германии условиях. Кстати говоря, эти бомбардировки даже не на самолётах должны были осуществляться, а на дирижаблях, которые на тот момент как носители авиационных боеприпасов смотрелись более перспективно, чем самолёты. В Первую мировую войну самолёт победил дирижабль в этой гонке альтернатив, показал большие намного перспективы. Хотя по дальности

полёта они ещё до конца уступали, но всё равно там было большое количество других позиций. Роль авиации в Первой мировой войне. Ну, у нас, в общем, аудитория больше любит простые и понятные тезисы, я в связи с этим очень огрубляю, упрощаю, наверное, сравнил бы её с той ролью, которую могли бы играть какие-нибудь террористы. В принципе, террористы войны не выигрывают, да? Мировые. Но могут, допустим, убить генерала, да? Взорвать штаб, взорвать несколько вагонов на железнодорожной станции, взорвать склад какой-нибудь с артиллерийскими боеприпасами, которых не будет в нужное время в нужном месте и, соответственно, в этом месте может дрогнуть фронт. Вот, примерно такими возможностями обладала авиация в Первую мировую войну. То есть, где-то как-то, в чём-то она, безусловно, помогала сухопутным войскам. В частности, австрийскую крепость Перемышль в четырнадцатом году осаждала русская армия, вот, и выяснилось, что, например, авиация, хоть она была и немногочисленная, там отдельный авиационный отряд принимал участие, но она более выгодно решала поставленные задачи, чем, например, дальнобойная артиллерия – по уничтожению тех же самых складов и, в конечном итоге, крепость Перемышль пала. Безусловно, огромную роль она ещё в Первую мировую войну играла в разведке. Поскольку, допустим, заслать какого-то агента, он вернётся и сообщит о движении вражеских колонн, когда эти колонны уже несколько суток тому назад покинули это место ... Самолёт слетал в режиме реального времени – лётчик сообщил о том, что он там увидел, и можно принимать соответствующие контрмеры. Ну и вообще при отсутствии зенитной артиллерии, особенно в начале Первой мировой войны, перед авиацией огромные возможности открывались по наблюдению и на поле боя, и над ближними тылами противника, И военные теоретики, которые не дремали, смотрели за этим всем, они определили, что в плане военной разведки такие-то перспективы: надо

фотоаппараты ставить на самолёты, чтобы мы уже не на субъективное восприятие летчика ориентировались, а на какие-то уже зафиксированные вещи. Все, наверное, смотрели фильм «Служили два товарища», где там даже киноаппаратом снимают врангелевскую оборону на Перекопе. В плане нанесения ударов, соответственно, более серьёзные боеприпасы должен самолёт поднимать. Но это упиралось в тогдашний уровень развития авиационного моторостроения. Соответственно, были выдвинуты новые требования к конструкторам, стали более мощные моторы создавать, появились самолёты-бомбовозы или за счёт многомоторности решался вопрос поднятия более серьёзного веса, или за счёт более мощных моторов. Истребительная авиация развивалась. Все эти перспективы позволили уже после окончания Первой мировой войны, буквально вот сразу – допустим, возникла в Италии небезызвестная концепция генерала Дуэ, что можно вообще при помощи авиационных ударов в войнах будущего одерживать победу. То есть, нет, он не предлагал отменить сухопутные войска, понятно, что та роль, которую играют сухопутные войска (удерживать какие-то территории, занимать какие-то территории), она никуда не уйдёт. Но вот можно будет наносить удары по территории противника, выводить его экономику из строя, разрушать его экономические, какие-то политические центры – это вызовет нестабильность в обществе и можно будет при определённых условиях добиваться целей, намеченных на войну, при помощи одной только авиации. Ни в одной стране, как известно, эта концепция не была принята, ни одна страна не стала строить такую авиацию, которую предлагал генерал Дуэ. Но вот сейчас, после того, как в 99-м году без всякой наземной операции НАТО в Югославии добилось заявленных целей, теоретики военные всего мира после этого хором заговорили, что генерал Дуэ, оказывается-то, предвосхитил своё время.

Ведущий: Оказался провидцем ...

Морозов: Оказался провидцем, да. Хотя в своё время на него мало кто не говорил, что это невозможно, потому что невозможно в принципе. Оказывается, возможно. При определённом развитии общества, когда человек привыкает к благам цивилизации, когда создаётся определённая инфраструктура, сбросить графитовые бомбы на линии электропередач, обесточить целые районы большие или даже страны, вернуть их к каменному веку – оказывается, это в определённых условиях уже может начать срабатывать. Действительно, появилась возможность, появились в настоящее время теории воздушно-наземных операций, воздушно-космических нанесений ударов, где, действительно, авиация может играть решающую роль при отсутствии наземных действий. Это уже появилось по итогам Первой мировой войны, эти перспективы были увидены. В Америке генерал Митчелл вообще тоже предлагал, например, отказаться от военно-морского флота. Потому что с трофейными немецкими военными кораблями были проведены эксперименты по сбрасыванию на них тонновых бомб, и эти линейные корабли, то есть, самые крупные корабли, которыми обладал военно-морской флот, они тонули – в результате попадания этих бомб. То есть, сама авиация ещё этого делать не могла, но перспективы обозначила большие. Вот в чём, собственно говоря, роль Первой мировой войны в истории развития военной авиации.

Ведущий: А как изменилась роль авиации к началу Второй мировой войны? Что уже тогда по своим техническим возможностям могла делать авиация?

Морозов: Авиация по отношению ко Второй мировой войне, полигоном первичным применения всех тех методов, применения современной на тот момент авиации на поле боя явилась, безусловно, гражданская война в Испании. Именно там – и для нас, и для нашего будущего противника Германии были обкатаны очень многие методы. Допустим: истребительная авиация в Первую мировую войну – слеталось две толпы самолётов,

начиналась так называемая собачья схватка, даже бывали случаи, сто самолетов на сто самолётов бились. Начинался маневренный воздушный бой, они там закладывали виражи, пытались зайти друг другу в хвост ... В Испании Мёрдерс, небезызвестный такой генерал, который потом стал генералом-инспектором истребительной авиации Люфтваффе, он предложил отказаться от трёхсамолётного звена, от больших построений, от собачьих свалок, а перейти к совершенно другой тактике – тактике пар, звеньев самолётов, где ведущий и ведомый прикрывают друг друга. Атака осуществляется, не кружась горизонталями в вираже, пытаюсь зайти в хвост, а атака осуществляется на вертикали – то есть, нападающая сторона изначально имеет преимущество в высоте, с высоты, желательно со стороны Солнца, выбирает направление атаки, пикирует на противника, который её не заметил в этой стороне горизонта из-за солнечного света. Сверху наносится удар, дальше, вне зависимости от того, удачная или неудачная атака, либо в пикировании, либо с набором высоты осуществляется отрыв от преследующего противника, потом обязательный набор высоты и занятие исходного положения для следующей атаки. Никто уже манёвренного воздушного боя вести не хотел. Это применительно к истребительной авиации. Применительно к разведывательной – это опять же появление дальнеразведывательной авиации с фотоаппаратами, ближнеразведывательная авиация так и продолжалась – на визуальные средства, но вот появилась определённая градация. Методы сами воздушной разведки – как можно определить, готовит или не готовит противник наступление на соответствующем участке фронта? А очень просто: каждый день пролетает самолёт-фоторазведчик над железнодорожной станцией разгрузки, ну, питания – разведка-то может установить, через какую железнодорожную станцию, корпус там, армия или фронт получают боеприпасы. И каждый день фотографируют. И операторы сидят в штабе и пересчитывают

железнодорожные эшелоны. Значит, сегодня их было там десять, завтра их там десять, послезавтра десять, а через две недели вдруг их там, допустим, сорок. Понятно – враг что-то замышляет. Вот так вот, очень просто на пальцах воздушная разведка позволяла определить скрытые намерения противника. Для бомбардировочной авиации это был ещё больший прогресс. Главной задачей являлась поддержка сухопутных войск. Сделать так, чтобы сухопутные войска могли решить свои задачи – либо в обороне, либо в наступлении, помочь прорвать фронт противника, либо помочь сорвать наступление противника. Вот в этом плане – авиация. В Первую мировую войну она могла наносить какие-то точечные удары – по железнодорожным станциям, по каким-то складам, по каким-то штабам. Значит, здесь она уже перешла к систематическому воздействию по этим всем выявленным объектам. Обнаружила воздушная разведка скопление эшелонов – всё, наносится удар по станции. Допустим, или оборона, или наступление – ставится задача перед авиацией обеспечить изоляцию района военных действий, то есть, чтобы противник к тому направлению, либо через которое он наступает, либо на котором он обороняется, не мог подвезти резервы. Резервы-то решают на войне всё. Значит, эта изоляция района боевых действий могла осуществляться как там воздействием бомбовым по выдвигающимся резервам обнаруженным. Ну вот, на станции разгрузки стоит воинский эшелон, выгружается дивизия. Этот эшелон ещё до того, как они успели покинуть, начинают бомбить. Либо наносятся удары по ключевым объектам железной дороги: железнодорожным мостам, каким-то станциям. Чтобы в принципе исключить, что можно проехать в этом направлении. Следующей инновацией было введение самолёта непосредственно на поле боя. Казалось бы, очевидно – враг атакует, да? наш самолёт прилетел и нанёс удар по танкам противника или там по пехоте противника на поле боя. Оказывается, всё это не так просто, потому что с воздуха, что свои войска,

что войска противника выглядят с определённой высоты абсолютно одинаково. Как можно лётчику значит избежать нанесения удара по своим силам и поразить войска противника? Как минимум, надо обеспечить передний край своей обороны. Для этого уже надо лётчику каким-то образом взаимодействовать с сухопутными войсками. В идеале вообще в первой траншее своих войск должен сидеть передовой авиационный наводчик, имеющий радиостанцию, связывающийся с самолётом и говорящий ему, где именно находится батарея противника, которая нас обстреливает, или в какой балке спрятались танки, накапливающиеся для удара. То есть, дающий ему целеуказания. До конца эти задачи ещё в Испании отработаны не были. Но, по крайней мере, начали отрабатываться вот эти все методы. Появились первые попытки создать воздушный командный пункт. То есть, чтобы управлять действиями своих самолётов над полем боя не из штаба, куда неизбежно поступает информация с определённой задержкой, а с самолёта, который не несёт никакого вооружения. Просто кружится на поле боя, отдаёт указания другим самолётам, сам наблюдает за полем боя или, допустим, за ближним тылом противника и даёт указания, куда наносить удары, либо перехватывать появляющиеся воздушные силы противника и так далее. По каждому из направлений, по каждому роду авиации принципиальное произошло углубление. За счёт чего произошло? За счёт появления новых типов самолётов, прогресса в авиационной технике, прогресса в средствах связи, прогресса в методах боевого управления. Конечно, возможности авиации выросли принципиально.

Ведущий: Я думаю, мы можем сказать, что в развитии авиации, конечно, разные страны двигались в этом направлении с разной скоростью. К сожалению. И наша страна, такое складывается впечатление, не была самой первой в числе этих стран. Вот что хотелось бы спросить. В 41-м году начинается Великая Отечественная война. Как обычно, люди судят о

военных действиях – первое, что приходит в голову: соотношение сил, да? Если силы примерно равны, итог сражения не ясен, люди как-то спокойно могут принять, например, поражение своей армии. Если силы противника значительно превосходят, то принимают это легко. Если ситуация обратная – наши силы превосходят силы противника и мы терпим поражение, воспринимается это с большим трудом. Касательно авиации, например: в советское время эти цифры как-то не выпячивались. Вероятно, они где-то были, я в то время не углублялся очень серьёзно в эти вопросы. А на Западе цифры публиковались. Ну а после известных событий 90-х годов и у нас пошёл вал литературы, исследований. И вот мне попадались такие цифры, что в июне 41-го года, когда немецкая армия напала на СССР, у Германии было всего порядка двух тысяч боевых самолётов, а парк советских вооружённых военно-воздушных сил составлял порядка двадцати тысяч самолётов. Мы все знаем, что долгое время, наверное, до 43-го года, даже до начала 44-го советская авиация не могла захватить господства в воздухе. И возникает сразу такой какой-то вот вопрос: а как же так? Если у нас уже 22 июня 41-го года десятикратное превосходство в самолётах – и вдруг никакого результата! То есть? ... Не могли бы вы как-то объяснить, что здесь происходит? Здесь неправильные цифры или здесь что-то ещё, что обычные люди просто не могут заметить в силу отсутствия специальных знаний?

Морозов: Для начала я просто озвучу цифры, потом объясню, как это получилось и как к этому нужно относиться. Значит, фактически цифры такие, что да – силы ВВС Красной армии на начало Великой Отечественной войны имели около двадцати тысяч боевых самолётов, действительно. На территории приграничных округов, флотов трёх западных и с учётом корпусов дальней бомбардировочной авиации где-то в распоряжении советского командования имелось на западном ТВД чуть больше 11 тысяч самолётов из этой группировки. Не надо забывать, что у

нас был южный фронт стратегический и у нас был дальневосточный фронт стратегический. И достаточно много было у нас войск и во внутренних округах, то есть, это вот так раскладывалось. У немцев было не две тысячи самолётов. В общей сложности в Люфтваффе около 5 тысяч самолётов располагало, из которых чуть меньше 3 тысяч было опять же на советско-германском фронте. Очень часто приходится сталкиваться с тем, почему там цифра 2 тысячи. А потому, что всякие немецкие самолёты, использовавшиеся для ближней разведки – а у немцев в отличие от ВВС Красной армии разведчиков было на порядок больше – они находились в непосредственном подчинении. Одна эскадрилья разведчиков закреплялась, например, за танковой дивизией или за пехотным корпусом. Вот эти все самолёты ближней разведки почему-то вдруг не учитываются как боевые, хотя они самые что ни на есть боевые. Потому что разведывательная авиация – это один из родов военно-воздушных сил, точно так же, как, допустим, штурмовая, бомбардировочная, истребительная. Только лишь военно-транспортные самолёты мы не считаем боевыми, они в категорию «боевые самолёты» не входят. А разведчики – это боевые самолёты. Ну и плюс к этому, надо приплюсовать то, что около пятисот самолётов – располагали военно-воздушные силы Румынии и несколько более двух сотен располагали военно-воздушные силы Финляндии, которая с 26 июня объявила, что находится в состоянии войны с Советским Союзом. Ну и авиагруппа итальянского авиационного корпуса, венгерских вооружённых сил, которые принимали участие, можно даже не рассматривать в этом плане. То есть, да – чисто с формальной точки зрения – количественно – советская авиация превосходила ...

Ведущий: Вот даже если мы сложим всё вместе, мы где-то примерно грубо можем оценить авиацию нашего противника – около четырёх тысяч самолётов.

Морозов: Да. Не более четырёх тысяч.

Ведущий: Против одиннадцати тысяч советских. То есть, превосходство уже не в десять раз, ну, количественное превосходство, а в два с лишним раза. Уже немножко морально легче.

Морозов: Морально легче, но тем не менее, на этом месте тоже: «всё равно», «как это можно, имея такое численное превосходство, проиграть?». На самом деле ... На самом деле, ведь вопрос о численности ВВС Красной армии, что Люфтваффе, выделенное для ведения войны против СССР – количественно уступает, он же возникал ещё на этапе разработки плана Барбаросса. То есть, чего, как говорится, ходить далеко за объяснениями, можно открыть немецкие документы и почитать, что они сами считали по этому поводу. Они не смогли правильно посчитать общую численность ВВС Красной армии. Потому что они не смогли определить количество самолётов во внутренних округах и на Дальнем Востоке. Но вот именно западную группировку нашу они определили с некоторой погрешностью, но достаточно точно. Они считали, что все ВВС Красной Армии где-то двенадцать тысяч самолётов, из которых восемь-девять находятся у границы. При этом непонятно, учитывали ли они авиацию Военно-морского флота, которая полторы тысячи самолётов имела? Скорее всего, нет. Ну, в общем, с небольшой погрешностью. Но они изначально считали, что в этом нет никакой проблемы, потому что, во-первых, Люфтваффе ...

Ведущий: Они не были безумцами, иногда вот так тоже звучит ...

Морозов: Они не были безумцами. Они тщательно ...

Ведущий: То есть, звучит: «Они безумцы, что они напали на такую сильную ...»

Морозов: Нет, нет. Авантюризм безусловный в плане «Барбаросса» присутствовал. Были завышены очень многие тактические показатели, они были подогнаны под волю Гитлера – напасть на Советский Союз, под то,

что русских не воспринимать всерьёз. Но всё равно, вот это вот преувеличение боевых возможностей Германии – оно не было таким принципиальным, чтобы говорить о том, что они были безумцы. Они говорили о чём? Как мы это превосходство нивелируем: первое – «мы будем владеть инициативой, значит, захватим господство в воздухе, нанесём удары по аэродромам». Второе – это то, что «подготовка кадров у нас принципиально выше и опыт ведения войны на Западе есть». О чём всегда говорилось ещё советской пропагандой: что немцы пришли с большим опытом Второй Мировой войны, в то время как наши Вооружённые силы по состоянию на 22 июня опыта не имели. Ну, на самом деле не совсем так. Потому что был опыт финской войны, и целый ряд авиационных частей принимал в ней участие, и целый ряд авиационных командиров, которые впоследствии выдвинулись. Но всё равно этот опыт был очень ограничен и очень специфический. Потому что с финнами была не полномасштабная война, а их авиация в сравнении с немецкой авиацией – понятно, земля и небо, они с большим трудом свои какие-то тыловые объекты могли защищать. В зоне деятельности истребительной авиации РККА ни один финский истребитель стремился не появляться, там с разгромным счетом могли воздушные бои вестись. И самое главное – самое главное это то, что, конечно, по характеристикам советские самолёты значительно уступают немецким самолётам. Что под этим имелось в виду? То, что у нас истребители И-15, И-16 были приняты на вооружение ещё в 34-м году. И-153 биплан был принят на вооружение в 38-м году, считался относительно них новым самолётом, но сама бипланная схема уже к началу Второй Мировой войны практически всеми странами считалась устаревшей. Эти самолёты составляли костяк ВВС Красной Армии. Значит, около двух тысяч самолётов новых типов, действительно, имелись в приграничных округах. Но они находились в стадии освоения личным составом. Немцы об этом тоже прекрасно знали.

Ещё когда немецкая комиссия на авиационном заводе в Химках посмотрела на МиГ-3, ну им не давали там линейкой пользоваться, они пальцы начали засовывать в стволы пушек-пулемётов – увидели, что там уже приличный калибр стоит, не винтовочный 7.62, которым там двести пуль можно было в Хенкель-111 засадить, и он не падал. А уже стоят там 12.7-пулемёты, пушки двадцатимиллиметровые. Значит, написали отчёт в Берлин, Гитлер говорит: «Вот видите, именно поэтому и нужно осуществить план «Барбаросса» как можно быстрее, пока они не успели заменить свою технику на то, что они вот сейчас весной 41-го года показали нашей комиссии». Это наоборот его укрепило в этой вере. И они понимали, они знали, что есть такие самолёты, но они понимали в то же время, что эти самолёты не смогут сыграть никакой роли, потому что на самой ранней стадии освоения личным составом находятся. А у немцев в то же время в составе этих воздушных флотов, которые нападали на Советский Союз – самыми древними самолётами были Хенкель-111, они ещё в гражданской войне в Испании принимали участие. Но опять же модификации, которые производились только с 40-го года. Юнкерс-88 только в 39-м году поступил на вооружение Люфтваффе, модификация опять там тоже с 40-го года. Уже они успели произвести такое количество самолётов, чтобы всё Люфтваффе перевооружить. Модификация F-2, которая пошла в серийное производство только с весны 41-го года. На вот этот F-2 80% истребительных частей и подразделений уже было перевооружено. В то время как у нас самолёты, которые были фактически – не то, что поступил на вооружение данный тип, а фактически были произведены в 34-м, 35-м, 36-м годах, всё ещё находились в строевых авиационных частях, и никто их не списывал. Теперь вопрос: почему так получилось? А получилось так, что ещё в 20-е годы, когда мы осознали после военной опасности 27-го года, когда чуть было там у нас война с Англией не приключилась внезапно, мы осознали то, что, в общем-то, мы

не можем защитить свою огромную границу, мы неизбежно будем отступать, неизбежно будем вести действия на своей территории. И скорее всего, эта война будет затяжной. Об этом говорил в частности такой крупный теоретик отечественный, как Свечин. Ну а антитезу ему выдвинул небезызвестный маршал Тухачевский, который сказал: «Нет, мы должны создать мощную Красную Армию, вести боевые действия на территории противника, для этого должны развивать авиацию, танки. Но я, говорит, понимаю, что авиацию и танки мы более-менее устойчиво можем производить в условиях мирного времени. С началом войны непонятно, как мы будем производить эту военную технику. Во всех странах Западной Европы произойдёт конверсия гражданских отраслей промышленности в военные. Автомобильный завод, который форды производил там вчера, теперь производит Шерман, как это и произошло фактически. У нас нету этого гражданского сектора, никакой конверсии у нас не будет. Но у нас есть очень небольшой военно-промышленный комплекс, который мы будем наращивать в ходе первых пятилеток. Вот, и сколько мы успеем произвести до начала войны, вот столько у Красной Армии фактически всего и будет. Поэтому нам нужно произвести про запас. Вот нам нужно двадцать пять тысяч танков, нужно двадцать тысяч самолётов, и потом мы их в ходе войны будем использовать. И мы будем эту технику складировать, складировать, складировать, а потом будем в ходе войны использовать. А потом получилось так, что, когда началась в Европе Вторая Мировая война, у нас 1 сентября 39-го года всеобщая воинская повинность была введена. До начала 41-го года у нас Красная Армия выросла от двух с половиной до трёх раз, в среднем, по некоторым родам войск, в частности, по авиации, она ещё сильнее выросла. Всю эту технику, которую мы имели про запас, она попала в части первой линии, даже не смотря на то, что она была произведена достаточно давно. И она фактически – очень много из этой техники уже было небоеспособной,

небоеготовной. Но рачительное отношение к народной копейке, в своё время потраченной на производство этой техники, не давало морального права списать её установленным порядком.

Ведущий: Ну да, то есть, получается, что где-то в Германии такую технику просто списали бы?

Морозов: Конечно.

Ведущий: ... или в США – выбросили бы и заменили новой, но у нас это сделать ...

Морозов: Конечно. Так вот, у них самый старый самолёт был произведён летом 40-го года – из тех, которые были в армии вторжения в Советский Союз. А у нас в 34-м. Ну, это всё равно как выйти на гонку, значит: один на Мерседесе, а другой там – на пяти последовательных выпусках Жигулей. И кто из них выиграет гонку? Тот, кому будет позволено из одних сломавшихся на дистанции Жигулей в другие пересаживаться, или тот, который проедет от начала до конца на Мерседесе?

Ведущий: Да, который ни разу не сломается за всю дистанцию.

Морозов: Дальше, следующий момент. На самом деле, ещё даже чего немцы не знали, а что на самом деле имело место быть, это то, что в силу развёртывания новых авиационных частей, подавляющее большинство полков, в том числе и в западных приграничных округах, было укомплектовано лётчиками всего на 50-60%. То есть, вот полк по штату должен иметь 5 эскадрилий, там 65 самолётов. Он имеет эти 65 самолётов, пусть там производства 34-35-го года, но к ним он имеет 20-30 лётчиков. То есть, фактически полк небоеготов, он не может взлететь в полном составе. Ни самолёты не готовы к этому, ни посадить в кабину некого.

Ведущий: В любом случае, в этой ситуации мы тогда должны сократить число самолётов в наших расчётах в два раза? Потому что самолёт без лётчика ...

Морозов: Естественно.

Ведущий: В общем, не имеет смысл учитывать как некую боевую единицу?

Морозов: Естественно, естественно. Но, если говорить о самолётах с лётчиками, то из 11200, если мне память не изменяет, мы должны тогда говорить примерно всего о семи тысячах, даже чуть меньше, чем семи тысячах самолётов, которые могли в первой линии принимать участие в сражении. Потом опять же, что понимать под первой линией, ведь в эту цифру 11200 входит всё то, что было от западной границы до западной части, восточнее Смоленска, ещё там корпуса дальней бомбардировочной авиации на своих аэродромах находились. Они фактически не могли, даже если бы захотели, принять участие в военных действиях 22 июня. Не то, что они не имели ещё информации, там задача проще – они просто по дальности, даже если бы была поставлена какая-то задача. Но, тем не менее, они входят в состав вот этой группировки западных приграничных округов. У немцев, из того, о чём мы говорим, всё находилось на передовых аэродромах и летало в первый день. А вот даже те части, которые осуществляли противовоздушную оборону Восточной Пруссии – они вот в эту группировку не входят. Хотя они фактически приняли участие в военных действиях. Потому что 23-го июня наши бомбардировщики уже пересекали государственную границу. И пытались бомбить объекты на территории Восточной Пруссии. Но немцы их не учитывают.

Ведущий: Интересная методика подсчета ...

Морозов: Да, вот. И потом вот эта истребительная группа, в частности речь идёт о запасной группе 54-й истребительной эскадры, она уже с июля 41-го года находилась в Прибалтике и вела там военные действия в воздухе над Латвией, Эстонией, над Моонзундскими островами. Они ее из резерва подтянули и другие тоже группы. А выяснилось очень быстро, что надо наращивать ещё эту авиационную группировку. Несмотря на то, что

по всем оценкам немцев первый удар по аэродрому удался, и вроде как восемь тысяч самолётов, по их собственным подсчётам, они уже сббили к концу июня 41-го года, почему-то вот, странное дело, самолёты-то у Красной Армии не кончились, продолжали летать. Хотя они вот в ту цифру, как они определили численность ВВС приграничных округов, они их уже подсчитали всех сббитыми. Они же тоже вели учёт: и техники, брошенной на аэродромах, и побед в воздушных боях.

Ведущий: Об этом много пишут, что в первый день войны первые же бомбардировки наших аэродромов, которые были придвинуты вплотную к границе, обвиняют в этом, кажется, Берия – ну, его в чём только не обвиняют – и называют какие-то совершенно фантастические цифры самолётов, которые уничтожены на аэродромах ... Что вот, практически, немцы прилетели и в первый же день войны уничтожили советскую авиацию на аэродромах. Существуют какие-то убедительные цифры того, что было потеряно на аэродромах?

Морозов: Существуют. Но существуют опять же как? Понятно, что 22 июня 41-го года у людей было чем заняться, кроме как того, что накануне, допустим, 4-х утра заниматься подсчётом того, сколько всего есть в частях. У нас вот даже историческая литература этим грешит: «западный военный округ на 22 июня имел столько-то самолётов». Откуда ты знаешь, сколько он имел на 22 июня? Что, накануне ночью посчитали? Нет. А каким числом датирована последняя ведомость о боевом и численном составе? Первое июня, к первому числу подавали в Москву ... Можно ли говорить, что на 1 июня и на 22 июня численность была одна и та же? Оказывается, нет, нельзя об этом говорить. Кто-то разбился в авиакатастрофах, какая-то новая техника прибыла с заводов. Определённые изменения произошли там, я уж не говорю про изменение дислокации отдельных частей. Но в ещё большей степени вот эта вся фикция касается подсчёта потерь – потому что фактически исходят из чего? Цифры, которые вроде как были

на 22 июня 41-го года и когда их к исходу, допустим, по ВВС с Западного фронта, до этого Западного Особого военного округа, когда их там к концу 23 июня подсчитали. Вот – убыль была такая-то. Но на самом деле, за счёт чего и каким образом эти самолёты были потеряны, и как это всё произошло «на пальцах» – большой вопрос. Потому что, если брать на примере отдельных авиационных полков, которые были в ВВС Западного фронта, как там всё происходило, выяснялась следующая картина. Зачастую, я, так сказать, вывожу среднее, были отдельные полки, действительно, которые там 70 самолётов стояло на лётном поле и 70, допустим, было уничтожено первым же налётом каких-нибудь истребителей-бомбардировщиков Мессершмитт-110, расстреляли их просто из 20-миллиметровых автоматических пушек, они все повзрывались последовательно. Но это не характерно на самом деле. А более характерно следующее: что в течение всего 22 июня по 10-15 налётов небольшими группами на один какой-то отдельно взятый аэродром немецкая авиация производила. При попытке, допустим там, к вечеру во второй половине дня 22 июня перелететь на запасной аэродром, спустя 4-6 часов над этим запасным аэродромом пролетал самолёт-разведчик немецкий, становилось ясно, что наш полк перелетел на запасной аэродром, полк ещё как организм свой существовал там. Ну, бросили они на передовом аэродроме те самолёты, в которые нельзя было посадить лётчиков, и те, которые 34-го года выпуска вообще не запускались. Но полк примерно 50% своего боевого состава сохранял на этом запасном аэродроме. Но вот уже 23 июня или даже под вечер 23 июня в конечном итоге происходил тот воздушный налёт, в котором этот полк уничтожался или выводился из строя в значительной своей степени. То есть, закон перехода количественного изменения в качественное. Если вся картина с аэродромами Западного фронта и Прибалтийского тоже самое, можно говорить, и Киевского округа – они были вскрыты, и было известно

немцам и нахождение запасных аэродромов, эти запасные аэродромы во многих случаях не были оборудованы ни необходимым количеством горюче-смазочных материалов, ну не мог фактически полк ... То есть, на бумаге он значился как аэродром, а фактически военные действия с него нельзя было вести. Потому что не завезено туда ничего и не оборудовано. То в конечном итоге, да – рано или поздно немцам удавалось вывести его из строя, этот полк, и всё, потом, садились в грузовики лётчики из самолётов уезжали в тыл за новыми. Но наибольшие цифры потерь всё-таки составили те цифры, которые зачастую без какого-либо воздействия были брошены на основном аэродроме. Просто потому, что не было лётного состава, который можно было бы туда посадить, и они фактически были неисправны без всякого немецкого воздействия ещё до 22 июня.

Ведущий: То есть, получается, из литературы как складывается ощущение, что потери такого числа самолётов – это как бы вина лётчиков, да? Вот, книжки опять подняли, в советское время как-то понятие «сталинский сокол» не фигурировало, как-то его запрятали. А вот в последние годы опять широко используются «сталинские соколы», есть некая издёвка ...

Морозов: Издёвка, ирония, да, согласен.

Ведущий: Получается, что «сталинские соколы» тут в значительной степени не причём. То есть, на 50% не хватало «соколов». И другая проблема – это логистика, подвоз горючего, ремонт ...

Морозов: Конечно.

Ведущий: То есть, к лётчикам эта проблема не имела вообще никакого отношения, проблема другого ведомства, к сожалению, эта проблема была. Но?

Морозов: К сожалению, эти проблемы были. И я не могу сказать, что в наших нынешних Вооружённых силах они решены на 100%. Скорее, даже правильно сказать, что они не решены во многом своём, потому что у нас,

к сожалению, и в советское время, и сейчас, и до начала Великой Отечественной войны экономили каждую копейку. Почему те же самые самолёты не списывали. Да потому что: Родина тебе вот его дала, ты там сам погибни, но материальную часть сохрани. Сейчас тоже у нас экономят на Вооружённых силах, к сожалению. Ну, такова политика на сегодняшний момент, мы её касаться не будем. На бумаге часть существует, перед ней ставят задачи, ну, раз полк есть, почему бы ему задачу не поставить, а он фактически не боеготов. Потому что вся система ориентирована таким образом, что формируются части, а эти части не боеготовы. Гнались за количественным показателем, забывая про качество. То есть, его планировали этого качества достичь, но ещё раньше, чем этот полк превращался в сколоченное соединение, ещё раньше, чем на 100% штат закрывался его личным составом, ещё раньше, чем заканчивалось освоение новой техники, этот полк резали пополам и на его базе формировали уже два полка. То есть, к тому добавляли – почему вот 50%? Потому, что делали двойное развёртывание.

Ведущий: Ну, здесь многие скажут: а зачем же они так сделали? Надо было держать, как сейчас говорят, маленькую мобильную армию.

Морозов: Ну, потому что в Генеральном штабе с учётом того, какими силами обладает наш вероятный противник, конкретно Германия, считали необходимым развернуть такое-то количество дивизий, такое-то количество авиационных полков. Если этого количества не хватало, соответственно, приходилось проводить вот такого рода мероприятия. И планировали, что к концу 41-го года с учётом того, сколько даст самолётов промышленность, причём, это будут самолёты новых типов, мы сможем полностью укомплектовать все эти части, произведём выпуск из военных училищ – укомплектуем на 100% лётчиками. Потом получается уже в осенне-зимний период особо мы не летали, но вот весной 42-го года обучим мы их там. Получим этих лётчиков, проведут индивидуальную

подготовку, потом в составе подразделений, потом в составе частей. К лету 42-го года будем иметь более-менее боеспособные Вооружённые силы. Получилось бы это? Фактически никто не знает, потому что в 42-м году могли быть новые планы по развёртыванию новых полков.

Ведущий: Ну, в общем, да. Но тот тезис, который в официальной истории много лет существовал, что не успели подготовиться к войне ...

Морозов: Понимаете, в чём дело, вот не успели подготовиться к войне, об этом, на мой взгляд, имело смысл говорить, если бы кто-то, я не знаю, в Генеральном штабе, в руководстве страны определил бы дату, к которой мы должны подготовиться к войне. Но такой даты никто не определял. И у нас подготовка шла как перманентный процесс, понимаете? Вот немцы подготовились, да, к 15 мая готовность вооружённых сил к действиям по плану «Барбаросса». Потом из-за югославской кампании она передвинута была. Потом, в конечном итоге, определили 22 июня – первый день. Они имели эту дату, к какому они там должны закончить развёртывание по всем пунктам, они его выполнили. Мы такой даты не имели, у нас это шло как перманентный процесс, мы не успевали зачастую одно мероприятие завершить, как начиналось следующее.

Ведущий: Да, но они собирались нападать, поэтому естественно, у них ...

Морозов: Да, да. Вот это преимущество стороны, которая владеет инициативой. А мы ей не владели. Это, кстати говоря, ещё одно подтверждение того, что мы ни на кого нападать не собирались. Потому что, если бы собирались нападать, у нас была бы определена дата, к которой нужно закрыть все авиаполки лётчиками по штату на 100%. Так не было этой даты, вот потому так нездорово всё и получилось.

Ведущий: Мирослав Эдуардович, спасибо большое за эту интересную беседу. И я надеюсь, мы ещё увидим вас в нашей студии.

Морозов: Спасибо за предоставленную возможность – с большим удовольствием пообщался на столь интересную тему. Спасибо.

Ведущий: Дорогие друзья! Пишите нам, и мы постараемся ответить на ваши вопросы. Всего вам доброго.