

# ШТРАФНЫЕ ЭСКАДРИЛЬИ ВВС КРАСНОЙ АРМИИ

преподаватель ВВИА им. Н.Е. Жуковского, к.т.н.,  
**Александр Медведь**

Показанный по телевидению фильм «Штрафбат» вызвал всплеск интереса к соответствующей теме у всех тех, кому небезразлична история Великой Отечественной войны. К сожалению, фильм изобилует грубыми фактически-ми ошибками и был рассчитан скорее «на потребу» любителей жареного (и кровавого), а его авторы, по-видимому, старались угодить социальным заказчикам и не слишком сильно пеклись о достоверности. Они даже не удосужились узнать, что командиром штрафного батальона (и роты) по положению назначался не штрафник, а наиболее подготовленный офицер, что переменный состав штрафного батальона укомплектовывался только наказанными в дисциплинарном порядке или осужденными офицерами (в то время они, как известно, именовались «средними и старшими командирами»), поэтому уголовников, только вчера выбравшихся из зоны, там по определению не могло быть. Последняя категория лиц, добровольно отправившаяся на фронт дабы «смыть вину кровью», направлялась в штрафные роты. Но все это, с точки зрения создателей остро-модного фильма, по-видимому, мелочи.

Следующим шагом создателей «новой истории войны» стал так называемый документальный фильм «Воздушный штрафбат». Основываясь на рассказах одного ветерана, который и раньше любил... поболтать, выдумать яркую небылицу, возможно, развлекаясь, возможно, получая удовольствие от изумленной физиономии некомпетентного журналиста, авторы фильма создали еще одно «бессмертное произведение». А как же обстояло дело с реальными авиационными штрафными подразделениями? Да полно, существовали ли они вообще? Ведь заградотряд с пулеметами позади летчика не поставишь, ведь «обиженные властью» пилоты могли беспрепятственно перелететь к врагу...

## ГОРЬКОЕ ЛЕТО СОРОК ВТОРОГО

В директиве немецкого Верховного главнокомандования № 41 от 5 апреля 1942 г. говорилось: «Как только условия погоды и местность будут благоприятствовать, немецкое командование и войска, используя свое превосходство, вновь должны захватить в свои руки инициативу и навязать противнику свою волю. Цель состоит в том, чтобы окончательно уничтожить живую силу, остающуюся еще в распоряжении Советов, лишить русских возможно большего количества военно-экономических центров» [1].

Речь шла не просто о возобновлении наступательных действий вермахта на востоке. Итогом спланированных операций должен был стать окончательный разгром Красной Армии. В своих послевоенных воспоминаниях генерал-фельдмаршал Паулюс отмечал:

«В общих рамках войны летнее наступление 1942 года означало попытку вновь попытаться осуществить планы, провалившиеся осенью 1941 года, а именно: довести войну на Востоке до победного конца, т.е. добиться целей нападения на Россию вообще».

Утром 8 мая 1942 г. после массированного авиационного удара германские войска перешли в наступление против левого фланга Крымского фронта. К концу дня оборона советской 44-й армии была прорвана. Наши войска не смогли задержать врага на так называемых Ак-Монойских позициях, и спустя неделю немцы уже были на окраине Керчи. Оставив тяжелое вооружение и технику, часть войск Крымского фронта сумела переправиться на Таманский полуостров. Однако масштабы поражения были огромными. Крымский фронт только убитыми, пропавшими без вести и пленными потерял почти 200 тысяч человек.

Еще одно тяжелое поражение в конце весны 1942 г. советские войска потерпели в районе Харькова, где в окружение попали войска 6-й и 57-й армий. Затем настал черед Севастополя. Создав

подавляющее преимущество в огневых средствах и боевых самолетах, немецким войскам удалось 18 июня 1942 г. выйти к Северной бухте. Фактически судьба города-крепости была решена уже во второй половине июня, но бои продолжались до 9 июля, когда был ликвидирован последний очаг сопротивления.

28 июня 1942 г. по плану «Блау» началась стратегическая операция немецких войск на участке Брянского фронта. Спустя четыре дня противнику удалось прорвать оборону советских войск на глубину 60-80 км и выйти на оперативный простор. 30 июня 1942 г. против Юго-Западного фронта начала наступление немецкая 6-я армия и также прорвала оборону советских соединений. В результате тяжелых и неудачных для Красной Армии оборонительных операций на воронежском направлении и в Донбассе войска Брянского, Юго-Западного и Южного фронтов к 24 июля отступили на 150-400 км. Немцы вышли в большую излучину Дона и создали непосредственную угрозу Сталинграду и Северному Кавказу.

Взглянем на карту. Перерезав советские коммуникации в районе Сталинграда, немецкая армия и в самом деле могла предрешить исход всей последующей борьбы, подобно тому как рассеченная сонная артерия неминуемо ведет к гибели человека. Западнее Волги проходили основные железнодорожные магистрали с Кубани, Став-





рополя и Кавказа, а также из нефтеносных районов Баку и Грозного. По Волге днем и ночью шли караваны речных судов с продовольствием, топливом и другими грузами, поступавшими через Иран от союзников. Отрезав Кавказ от основной части страны, германские войска, безусловно, в скором времени оккупировали бы его, взяв под контроль побережье Черного моря, то есть уничтожили бы советский Черноморский флот.

Таким образом, Сталинградская битва не была только сражением за город, названный именем высшего руководителя Советского Союза. В этой географической точке в конце осени 1942 г. сосредоточились стратегические интересы двух противоборствующих стран и их союзников. Ожесточенность сражений была predeterminedлена тем, что для каждой из сторон успех или неуспех боевых действий на этом участке фронта означал катастрофу системного уровня, в известной степени предreshал ход и исход всей будущей борьбы.

Только в пропагандистских клише народ может выглядеть единой массой, «тесно сплотившейся вокруг родной Коммунистической партии и Советского правительства». Следует признать, что поражения лета 1942 г. были следствием не только ошибок высшего командования Красной Армии и государства. Сказалось снижение уровня обученности бойцов и командиров, укомплектованности частей техникой и вооружением. Ощувив горечь, казалось, нескончаемой цепи неудач, слабые дрогнули. В документах частей и соединений, относящихся к указанному периоду, отмечались нередкие факты массовой паники и случаи оставления позиций без приказа. Этим грешили

не только рядовые и младшие командиры. Начальники разных уровней бросали своих подчиненных на произвол судьбы и бежали в тыл. В руки врага попадали огромные запасы материальных средств, нередко важнейшие мосты через водные преграды своевременно не уничтожались.

Указанные и сходные им причины объясняют появление в конце июля 1942 г. приказа наркома обороны СССР И.В. Сталина «О мерах по укреплению дисциплины и порядка в Красной Армии и запрещении самовольного отхода с боевых позиций», известного как приказ № 227 или приказ «Ни шагу назад!»

*«... Население нашей страны, с любовью и уважением относящееся к Красной Армии, начинает разочаровываться в ней, теряет веру в Красную Армию, а многие из них проклинают Красную Армию за то, что она отдает наш народ под ярмо немецких угнетателей, а сама утекает на восток, - говорилось в приказе. - Некоторые неумные люди на фронте утешают себя разговорами о том, что мы можем и дальше отступать на восток, так как у нас много территории... Но такие разговоры являются насквозь фальшивыми и лживыми, выгодными лишь нашим врагам.*

*Каждый командир, красноармеец и политработник должны понять, что наши средства не безграничны. Территория Советского государства — это не пустыня, а люди — рабочие, крестьяне, интеллигенция, наши отцы, матери, жены, братья, дети... Мы потеряли более 70 миллионов населения, более 800 миллионов пудов хлеба в год и более 10 миллионов тонн металла в год. У нас нет уже теперь преобладания над немцами ни в людских резервах, ни в запасах хлеба. Отступить дальше - значит загубить себя и загубить вместе с тем нашу Родину...*

*Ни шагу назад! Таким теперь должен быть наш главный призыв» [2].*

Далее И.В. Сталин возлагал вину за неудачи Красной Армии на «трусов и паникеров»: «Чего же у нас не хватает? Не хватает порядка и дисциплины в ротах, батальонах, полках, дивизиях, в танковых частях, в авиаэскадрильях. В этом теперь наш главный недостаток. Мы должны установить в нашей армии строжайший порядок и железную дисциплину, если мы хотим спасти положение и отстоять нашу Родину...»

*Паникеры и трусы должны истребляться на месте...»*

Далее в приказе № 227 утверждалось, что зимой 1941-1942 гг. «немцы для восстановления дисциплины приняли некоторые суровые меры, приведшие к неплохим результатам. Они

сформировали более 100 штрафных рот из бойцов, провинившихся в нарушении дисциплины по трусости или неустойчивости, поставили их на опасные участки фронта и приказали им искупить кровью свои грехи». Приводя эти утверждения, И.В. Сталин задает ли нам поучиться в этом деле у наших врагов, как учились в прошлом наши предки у врагов и одерживали потом над ними победу?» И давал на него утвердительный ответ.

Далее следовала постановляющая часть:

*«... сформировать в пределах фронта от одного до трех (смотря по обстановке) штрафных батальонов (по 800 человек), куда направлять средних и старших командиров и соответствующих политработников всех родов войск, провинившихся в нарушении дисциплины по трусости или неустойчивости, и поставить их на более трудные участки фронта, чтобы дать им возможность искупить кровью свои преступления против Родины.*

*... сформировать в пределах армии 3 - 5 хорошо вооруженных заградительных отряда (до 200 человек в каждом), поставить их в непосредственном тылу неустойчивых дивизий и обязать их в случае паники и беспорядочного отхода частей дивизии расстреливать на месте паникеров и трусов и тем помочь честным бойцам дивизий выполнить свой долг перед Родиной;*

*... сформировать в пределах армии от пяти до десяти (смотря по обстановке) штрафных рот (от 150 до 200 человек в каждой), куда направлять рядовых бойцов и младших командиров, провинившихся в нарушении дисциплины по трусости или неустойчивости...»*

Приказ зачитали во всех ротах, эскадронах, батареях, эскадрильях, командах, штабах.

Этот суровый и неоднозначный приказ впоследствии одни толковали как свидетельство решимости и воли руководства страны к победе, а другие - как признак «звериной жестокости власти по отношению к своему народу».

## АВИАЦИОННЫЙ АСПЕКТ

В начале августа 1942 г. командующий ВВС КА генерал А.А. Новиков в своем докладе И.В. Сталину об участии авиации в операциях Калининского и Западного фронтов указал, что из четырехсот имевшихся истребителей на этом направлении за 4-5 дней боев был потерян 51 истребитель, а еще 89 истребителей считались вышедшими из строя по техническим причинам. По данным советской разведки, наша

авиация на указанном участке советско-германского фронта обладала большим численным преимуществом, и Верховный Главнокомандующий ожидал совершенно иных результатов воздушных боев.

4 августа 1942 г. вышла директива Ставки ВГК, адресованная командующим фронтами и воздушными армиями, в некоторых формулировках которой хорошо заметен стиль И.В. Сталина: «Считая невероятным... недопустимо высокий процент самолетов, вышедших из строя за 4-5 дней по техническим причинам, Ставка усматривает... наличие явного саботажа, шкурничества со стороны некоторой части летного состава, которая, изыскивая отдельные мелкие неполадки, стремится уклониться от боя.

Безобразно поставленный в частях технический надзор и контроль за частью, а также за выполнением боевых заданий летчиками не только допускает, но и способствует этим преступным, нетерпимым в армии явлениям».

Далее Сталин приказал:

*«...Летный состав, уличенный в саботаже, немедленно изъять из частей, свести в штрафные авиаэскадрильи и под личным наблюдением командиров авиадивизий использовать для выполнения ответственных заданий на самых опасных направлениях и тем самым предоставить им возможность искупить свою вину.*

*... Безнадежных, злостных шкурников немедленно изъять из авиачастей, лишить их присвоенных им званий и в качестве рядовых бойцов направить в штрафные пехотные роты для выполнения наиболее трудных задач в наземных частях.*

*... О получении, результатах проверки и принятых мерах по выполнению настоящего приказа, со списком летного состава, направленного в штрафные авиаэскадрильи и пехотные роты, - донести». [3]*

Последняя фраза директивы не позволяла командующим воздушных армий отделаться общими фразами типа «меры приняты». За всю четырехлетнюю войну И.В. Сталин, пожалуй, только два-три раза в руководящем документе счел возможным обвинить своих любимцев - летчиков (а пилотов Сталин действительно любил и многое им прощал) в «шкурничестве, трусости и саботаже». Уже через пару дней вышел приказ командующего 1-й ВА генерала С.А. Худякова о создании в армии трех штрафных эскадрилий. Столько же штрафных эскадрилий решил развернуть командующий 3-й ВА генерал М.М. Громов. А в 8-й ВА ее командующий генерал Т.Т. Хрюкин пер-

### ***Истребителями Як-1 были вооружены, по крайней мере, две штрафные эскадрильи***



воначально приказал создать пять штрафных авиационных подразделений - почти в каждой из имевшихся в его распоряжении дивизий.

Однако после этого возникла какая-то пауза. Слишком неопределенными были формулировки директивы Ставки, неясными оставались принципы комплектования штрафных эскадрилий, положение в них командного состава, порядок обеспечения частью, сроки пребывания штрафников в эскадрильях и т.п. Командующие воздушными армиями обратились за разъяснениями к командующему ВВС КА генералу А.А. Новикову. Тот, по всей видимости, не имел возможности уточнить детали у Верховного Главнокомандующего. Однако он порекомендовал Хрюкину «умерить энтузиазм» по поводу штрафных эскадрилий и сократить их запланированное число в воздушной армии до «среднестатистических» трех. Впрочем, помимо издания грозных приказов никаких реальных шагов к созданию штрафных эскадрилий пока нигде не предпринималось. Нужен был еще один «гром». И он грянул.

В начале сентября 1942 г. на стол Верховного Главнокомандующего легла докладная записка, подписанная Г.К. Жуковым, Г.М. Маленковым и А.А. Новиковым. В ней весьма негативно оценивалось поведение советских летчиков-истребителей над Сталинградом. Подписывать этот документ командующему ВВС КА было, вероятно, весьма неприятно - но он не мог уклониться: таково было мнение члена Политбюро и заместителя Верховного. В записке указывалось: «На основании многочисленных фактов пришли к убеждению, что наша истребительная авиация работает очень плохо. 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 ата-

куют штурмовиков, сбивают их, а наши истребители летают в стороне, а часто и просто уходят на свои аэродромы.

То, что мы вам докладываем, к сожалению, является не отдельными фактами.

Такое позорное поведение истребителей наши войска наблюдают ежедневно. Мы лично видели не менее десяти таких фактов. Ни одного случая хорошего поведения истребителей не наблюдали...» [4].

### **ШТРАФНЫЕ ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ 8-Й ВОЗДУШНОЙ АРМИИ**

Вскоре Сталин подписал проект приказа о пересмотре понятия «боевой вылет», в соответствии с которым боевым считался только полет, в котором экипаж вел бой (наносил удар по врагу) или сопровождал штурмовиков и бомбардировщиков, исключив их потери. Косвенным результатом появления докладной записки Жукова, Новикова и Маленкова можно считать также реанимацию идеи штрафных эскадрилий.

Следует признать, что при взгляде «с земли» основания для критики поведения пилотов имелись не только у «сухопутчиков», но и у командования авиационных объединений. Так, 1 сентября 1942 года командующий 8-й ВА генерал-майор авиации Т.Т. Хрюкин направил командиру истребительной авиационной дивизии полковнику И.П. Ларушкину телеграмму, в которой говорилось: «Находясь на передовом командном пункте в секторе ожесточенных воздушных боев за Сталинград, я вижу, что абсолютное большинство летчиков Вашей дивизии дерется замечательно, но есть единичные трусы, которые позорят имя человека русской земли, не знающего поражений, не гнушающего свою спину ни перед кем. Попадая в воздух, кляца зубами от страха, эти ловчицы и негодяи при первой же отдаленной встрече с врагом бегут с поля боя, оставляют в одиночестве против превосходящего по количеству противника подлинных патриотов, героев нашей Родины, сами



### **Командующий 8 ВАТТ Хрюкин**

же поражаются немцами в спину и погибают, как бесславно погибает всякий трус. Пусть же дрожащий за свою шкуру наперед знает, что на земле его не ждет поддержка мягкосердечного командира или комиссара, что на земле его постигнет суровая кара, мука и позор перед народом...» [5].

6 сентября 1942 г. генерал Т.Т. Хрюкин издал приказ, в котором конкретизировал задачи и определил командиров штрафных авиаподразделений. В 8-й ВА были назначены:

- командиром истребительной штрафной эскадрильи - ст. лейтенант Г.Е. Буренков;
- командиром штурмовой штрафной авиаэскадрильи - капитан П.Ф. Забавских;
- командиром легкобомбардировочной штрафной авиаэскадрильи - ст. лейтенант И.М. Семергей.

Кроме того, командующий 8-й ВА утвердил Положение о штрафных авиаэскадрильях, назначение которых - «предоставить возможность летчикам, стрелкам-бомбардирам, техникам механикам, уличенным в саботаже, проявлении элементов шкурничества и уклоняющимся от выполнения боевых заданий, путем выполнения ответственных боевых заданий на самых опасных участках и направлениях - искупить свою вину перед Родиной» [6].

Обратим внимание на то, что генерал Т.Т. Хрюкин затруднялся дать юридическое определение вины людей, которые в дальнейшем будут направляться в штрафные эскадрильи, и воспользовался формулировками Сталина (например, неясно, как толковать термин «элементы шкурничества»).

В соответствии с Положением, в штрафные эскадрильи могли попасть летчики, стрелки-бомбардиры, техники и механики независимо от занима-

емой должности на основании распоряжения командира дивизии с последующим оформлением и отдачей приказа по личному составу воздушной армии. Отчисление от штрафных авиаэскадрильи и перевод бывших штрафников в строевые части должны были осуществляться решением командующего воздушной армией по представлениям командиров дивизий. Таким образом, штрафные эскадрильи по замыслу командующего 8-й ВА становились средством сверхмощного дисциплинарного (не уголовного!) наказания нерадивых военнослужащих.

Руководящий состав штрафной эскадрильи (КОМЭСК, его заместитель, комиссар, старший техник и адъютант) предписывалось комплектовать нештрафниками. Весь личный состав, направленный в штрафные авиаэскадрильи, на время пребывания в них лишался:

- права представления к правительственным наградам;
- денежного вознаграждения за боевые вылеты и сбитые самолеты;
- процентной надбавки к содержанию за выслугу лет;

Кроме того, срок пребывания в штрафной авиаэскадрилье не засчитывался в срок, определяющий присвоение очередного воинского звания.

Во исполнение приказа командующего 8-й ВА генерал-майора авиации Т.Т. Хрюкина штрафная истребительная эскадрилья при 268-й истребительной авиадивизии была сформирована 18 сентября 1942 г. Вплоть до 8 октября 1942 г. эскадрильей командовал временно исполнявший обязанности комэска майор Деркач, затем прибыл постоянный командир ст. лейтенант Федор Васильевич Филипченко. Опытный воздушный боец, уже уничтоживший несколько самолетов врага, Филипченко 19 сентября 1942 г. за аварию самолета был осужден военным трибуналом на 5 лет лишения свободы с отсрочкой от приведения в исполнение приговора до окончания войны. Вероятно, именно поэтому он, а не ст. лейтенант Буренков, указанный в приказе 8-й ВА, стал постоянным командиром штрафной эскадрильи.

Первые летчики-штрафники стали поступать в подразделение начиная с 6 сентября. В числе первых прибыли лейтенант Горанчук из 11-го иап и сержант Киреев из 297-го иап. Однако в связи с отсутствием четких указаний они явились к новому месту службы без самолетов и не могли сразу включиться в боевую работу. Генерал Т.Т. Хрюкин напомнил командирам полков: штрафников направлять в эскадрилью на их боевых машинах. Но ситуация с

матчастью в полках была очень напряженной. Так, в середине сентября в 268-й дивизии числилось 47 истребителей, из них исправными считались всего 16. Поэтому самолеты, которые стали приходить в эскадрилью, оказались далеко не новыми, а некоторые - откровенной рухлядью. Например, старшина Бережко прибыл на истребителя Як-7, который пришлось списать после нескольких полетов. В поисках матчасти осмотрели аэродром Ленинск и нашли оставленный неизвестным полком неисправный Як-1. Техники и механики штрафной эскадрильи сумели быстро восстановить машину. К 25 сентября 1942 г. эскадрилья располагала четырьмя «Яками» и двумя ЛаГГ-3 [7].

Следует подчеркнуть, что летчики в эскадрилье подобрались в основном довольно сильные. Так, лейтенант Горанчук имел до 250 боевых вылетов, был награжден орденом Красного Знамени. Вероятно, из-за накопившейся усталости он разбил два самолета при посадке, за что и стал штрафником. В аналогичных прегрешениях упрекали старшину Елисеева, имевшего 40 боевых вылетов. Старшина Бережко и ст. сержант Горхивер совершили по 120...155 боевых вылетов, однако оба были обвинены в трусости и уклонении от боя. Молодые летчики сержанты Киреев и Ковалев попали в штрафную эскадрилью за поломки боевой техники. Особняком стоял мл. лейтенант Швецов, недавний инструктор школы пилотов. Вероятно, он не смог сразу «вписаться в коллектив» полка, попал под горячую руку командира и спроважен в штрафную, «чтобы другим неповадно было».

Летчики штрафной авиаэскадрильи 22-24 сентября сделали немало вылетов на боевые задания. Только 23 сентября лейтенант Горанчук, старшина Бережко, ст. сержант Горхивер и сержант Киреев произвели 15 вылетов, сопровождая штурмовиков. Особенно хорошо, по мнению командования, выполнял задания командир звена лейтенант Горанчук. За три дня он девять раз поднимался в воздух, неоднократно вел бой с противником и никаких признаков «трусости» не проявлял. 25 сентября 1942 г. для штрафной эскадрильи выдалось несчастливый. Еще на этапе полета к цели в условиях низкой облачности группа распалась. ЛаГГ-3 старшины И.И. Елисеева с одним Ил-2 ушел в направлении Сталинграда. С боевого задания они не вернулись. В тот же день Як-1 лейтенанта Горанчука при возвращении от цели был атакован двумя Ме-109. Завязался воздушный бой, в котором самолет Го-

ранчука был сбит, а летчик погиб.

Еще одну потерю штрафная эскадрилья понесла 28 сентября 1942 г., когда Як-7 старшины Бережко, возвращаясь с боевого задания, встретился в районе поселка Кирова с группой Ме-109. В неравном воздушном бою Бережко был сбит. Попыток оставить горящий истребитель он не предпринимал, возможно, получив тяжелое ранение. Так в течение всего четырех дней эскадрилья лишилась половины боевого состава.

По состоянию на 1 октября 1942 г. в штрафной авиаэскадрилье остались один исправный и два неисправных истребителя. В отчете отмечалось, что бои штрафникам, как правило, приходилось вести с превосходящими силами противника.

В первой декаде октября в эскадрилью прибыл новый командир ст. лейтенант Филипченко, который двумя неделями раньше сбил «мессера». За октябрь эскадрилья совершила 45 боевых вылетов, провела 10 воздушных боев. Цифры не слишком впечатляющие, но следует учесть, что ежедневно эскадрилья располагала одним-тремя исправными истребителями. Свое влияние оказывали и сложные погодные условия. Кроме того, периодически на самолетах штрафной эскадрильи летали «безлошадные» летчики из 296-го иап.

Октябрь в целом оказался успешным: не потеряв ни одного пилота (но лишившись двух «Яков»), эскадрилья записала на свой боевой счет пять самолетов врага (заметим, что четыре истребителя полка дивизии за этот же период уничтожили, по докладам пилотов, 21 вражеский самолет). В целом действия штрафной эскадрильи получили высокую оценку со стороны командования 268-й иад. И было за что.

К примеру, 9 октября 1942 г. мл. лейтенант Швецов в паре с мл. лейтенантом Бычковым сбил истребитель противника, по заявлению летчиков «не Ме-109, а самолет типа «Харрикейн» без опознавательных знаков, который атаковал наших истребителей». Возможно, это был итальянский истребитель «Макки», весьма редкий на советско-германском фронте. Из девяти самолетов-вылетов, совершенных 268-й иад 12 октября 1942 г., пять были на счету штрафников - мл. лейтенанта Швецова и ст. сержанта Горхивера.

26 октября 1942 г. четверка Як-1 (ведущий мл. лейтенант Бычков) в районе Песчанка встретила десять пикирующих бомбардировщиков Ю-87 под прикрытием шестерки Ме-109. В завязавшемся бою ст. сержант Горхивер сбил один Ю-87, упавший в районе

северо-западнее Садовая.

27 октября четверка Як-1 (ведущий мл. лейтенант Швецов) сопровождала два Ил-2 в район Песчанка. Над целью дежурила шестерка истребителей Ме-109. В завязавшемся бою ст. сержант Горхивер сбил Ме-109, который упал на остров Голодный. Сержант Киреев подбил другой Ме-109, и тот с парящим мотором вышел из боя. Мл. лейтенант Швецов пулеметной очередью угодил по кабине «мессера», у вражеской машины сорвало подвижную часть фонаря (возможно, немец решил прыгать, но затем передумал). Поврежденный немецкий истребитель со снижением ушел на запад.

За хорошее выполнение боевых заданий летчики Горхивер и Швецов получили по две благодарности (от командования 8-й ВА и от наземных войск), а летчик Киреев - благодарность от командующего 8-й ВА. Как отмечал начальник политотдела дивизии, «отдельных особо важных заданий летчики штрафной эскадрильи не выполняли, за исключением того, что им давали больше боевых вылетов, чем летчикам полков» [8].

Ведущие 11-го иап командиры эскадрильи Зуев, Куделя и командиры звеньев Бычков и Глазов положительно отзывались о летчиках штрафной эскадрильи, особенно о Горхивере, Швецове и Кирееве, и с большим желанием летали с ними в парах на выполнение любых заданий. Говорили, что «эти не подведут». Нередко летчики штрафной эскадрильи сами летали ведущими в парах с молодыми летчиками 11-го иап.

31 октября семерка Як-1 (ведущий ст. лейтенант Филипченко) прикрывала наземные войска в районе Баррикады. На высоте 1500...2500 м завязался воздушный бой с шестеркой Ме-109. Филипченко подбил один истребитель про-

тивника, его мотор запарил, и немцу пришлось совершить вынужденную посадку на острове западнее села Кудри.

В тот же день отмечался случай атаки наших самолетов неизвестным Як-1 без звезд. Этот «Як» дважды пытался пристроиться к нашим истребителям и открывал огонь по ведущим, но был отогнан, после чего «странный Як» присоединился к группе Ме-109. Стало очевидно, что немцы используют трофейную советскую машину, рассчитывая на внезапность. Возможно, после этого случая в разгоряченных умах некоторых летчиков, а также и у контрразведчиков, возникло подозрение в отношении старшины И.И. Елисеева. Дело в том, что в середине октября уже было известно, что последний попал в плен. «А не перелетел ли он к врагу по собственной воле», - задавали себе вопрос особо подозрительные.

Но в целом итогами боевой работы штрафников командование 268-й иад было довольно. Начальник политотдела батальонный комиссар Зубков докладывал командованию воздушной армии: «Практика показывает, что основная масса прибывших в штрафную эскадрилью после непродолжительного времени значительно исправлялась и своей боевой работой искупала свою вину перед Родиной... Само пребывание в штрафной эскадрилье морально воздействует на человека. Прибывший в штрафную эскадрилью старается сделать все, чтобы его поскорее вернули в полк, а потому необходимо и в дальнейшем штрафную эскадрилью сохранить. Командиром дивизии в ближайшее время часть летчиков из штрафной эскадрильи переводится в полки, и к тому же на командиров звеньев...».

*Продолжение следует*



*Худяков и штаб 1 ВА*

# ШТРАФНЫЕ ЭСКАДРИЛЬИ ВВС КРАСНОЙ АРМИИ

*преподаватель ВВИА им. Н.Е. Жуковского, к.т.н.,  
Александр Медведь*

*(Окончание, начало в КР №5)*

В 206-й шад штрафная штурмовая эскадрилья была сформирована 10 сентября 1942 г. Ее командиром был назначен капитан Петр Федосеевич Забавских, летчик с десятилетним стажем. Почти шесть лет он был инструктором в Сталинградском училище летчиков, накопил большой опыт обучения подчиненных, отличался высокой требовательностью.

В августе-октябре 1942 г. в эскадрилью были направлены шесть летчиков. Почти все они, как и в случае со штрафниками-истребителями, имели богатый боевой опыт. К примеру, летчик ст. лейтенант Степан Максимович Шмойлов до штрафной был командиром авиационной эскадрильи 673-го шап, совершил 56 боевых вылетов. Вся вина его, как следует из документов, состояла в том, что 15 августа 1942 г. на этапе сбора над своим аэродромом группа штурмовиков под его командованием была внезапно атакована четверкой «мессершмиттов» и понесла потери: были сбиты два «Ила». Комполка заявил, что Шмойлов растерялся, «поднял панику». Время было жестокое. Военный трибунал приговорил ст. лейтенанта Шмойлова к расстрелу, но Военный совет Сталинградского фронта отменил это решение и направил летчика в штрафную эскадрилью. Судьба отпустила ему две недели жизни после прихода в особое подразделение. Степан Максимович совершил еще семь боевых вылетов, а 1 октября 1942 г. из восьмого полета он не вернулся. По заявлению ведущего группы, самолет ст. лейтенанта Шмойлова был подбит над целью зенитной артиллерией противника.

В тот же день сложил голову летчик-штрафник капитан Павел Илларионович Гращенко. До штрафной он был штурманом 807-го шап и совершил 67 боевых вылетов. 27 сентября 1942 г. за столкновение с самолетом своей группы над целью, невыполнение бое-

вого задания и поломку самолета приказом командира 206-й шад капитан Гращенко был переведен в штрафную авиаэскадрилью, куда прибыл 30 сентября 1942 г. В тот же день он совершил первый успешный боевой вылет. При выполнении второго вылета его «Ил» срезала вражеская зенитка.

Летчик мл. лейтенант Николай Васильевич Халипский был переведен в штрафную эскадрилью из 618-го шап за поломку самолета и возвращение с боевого задания без уважительной причины. До перевода успел совершить 60 боевых вылетов. В штрафной эскадрилье в период с 10 по 28 сентября Халипский выполнил еще 15 боевых вылетов. Как отмечалось в характеристике, «боевые задания выполнял отлично». Вскоре, как искупивший вину перед Родиной, он был переведен на должность командира звена 811-го шап.

Командир авиационной эскадрильи 622-го шап капитан Григорий Алексеевич Потлов в апреле 1942 г. был награжден орденом Боевого Красного Знамени, к этому времени он совершил 25 боевых вылетов. 15 августа 1942 г. приказом командира 228-й шад его направ-

вили в штрафную эскадрилью «за невыполнение боевого задания». Капитан Потлов доказывал, что в указанном районе объекта удара - колонны танков - не было, но его не слушали. Обвиненный в трусости, решением военного комиссара 8-й ВА Григорий Алексеевич был разжалован в рядовые, лишен ордена. Летчик Потлов прибыл в штрафную эскадрилью 29 сентября 1942 г., за время пребывания в ней зарекомендовал себя дисциплинированным и смелым летчиком. Совершил 8 боевых вылетов, и 2 ноября 1942 г. на него был оформлен материал о переводе в строевой полк, восстановлении в звании и возвращении ордена. Особый отдел 206-й шад не возражал против «снятия судимости» с Потлова (странно, он ведь не был осужден, а направлен в штрафную во внесудебном порядке - прим. авт.). В середине ноября Григорий Алексеевич был назначен командиром эскадрильи 807-го шап.

Ст. сержант Алексей Андреевич Панкратов летом 1942 г. воевал вполне успешно, он выполнил 40 боевых вылетов, но 15 октября 1942 г. приказом командира 206-й шад за поломку само-



*Командующий СВА М.М. Громов с  
офицерами штаба*

**Командующий  
В.А. Руденко**



лета Панкратов был переведен в штрафную эскадрилью и разжалован в рядовые. За время пребывания в штрафной эскадрилье совершил 8 боевых вылетов. 27 ноября 1942 г. командир дивизии ходатайствовал перед командующим 8-й ВА об «отчислении Панкратова от штрафной эскадрильи и назначении командиром звена в строевой полк».

Полная драматизма судьба выпала на долю летчика мл. лейтенанта Семена Тимофеевича Хохлушкина. До отправки в штрафную эскадрилью он был заместителем командира авиаэскадрильи 618-го шап, совершил 33 боевых вылета. Подобно большинству своих товарищей по несчастью, в штрафную эскадрилью Хохлушкин попал за поломку самолета и «невыполнение боевого задания без уважительной причины». В штрафной эскадрилье зарекомендовал себя дисциплинированным и смелым летчиком, сделал 18 боевых вылетов. В одно время с мл. лейтенантом Халипским на Семена Тимофеевича был оформлен материал об «отчислении от штрафной эскадрильи», но 25 сентября 1942 г. при выполнении боевого задания его самолет был поврежден прямым попаданием зенитного снаряда в задний бензобак и загорелся. Летчику пришлось покинуть штурмовик с парашютом над расположением противника.

Получив сильные ожоги, он не смог оказать вооруженного сопротивления двум немецким автоматчикам, взявшим его в плен. Затем пленного pilota отвезли для допроса в немецкий штаб.

Одновременно с ним туда же был доставлен сбитый над целью летчик-истребитель И.И. Елисеев из штрафной эскадрильи 268-й иад, о котором рассказывалось ранее. Допрашивать их в тот день почему-то не стали, а отвезли в лагерь военнопленных, находившийся в бывшей колхозной конюшне села Карповка. Утром Хохлушкина и Елисеева доставили на допрос к коменданту лагеря. По воспоминаниям Хохлушкина, допрос длился 20-25 минут. Из-за тяжелых ожогов немцы отправили летчика в госпиталь для русских военнопленных, расположенный в той же Карповке. В госпитале работал единственный врач, также военнопленный. Впрочем, госпиталь - это громко сказано. Медикаментов, кроме ваты и марганцовки, не было. Вся еда - похлебка без хлеба.

29 сентября 1942 г. Хохлушкин познакомился с другим раненым - ст. лейтенантом Кузнецовым, они достали гражданскую одежду и в ночь на 30 сентября осуществили побег. После четырехдневных блужданий в немецком тылу, вечером 3 октября 1942 г. беглецы вышли на позиции подразделений советской 64 армии. Затем в течение трех недель Хохлушкин проходил проверку в контрразведке «Смерш». Уточнив данные о пилоте, контрразведчики направили Хохлушкина в 811-й шап, где он был назначен на должность заместителя командира эскадрильи. Семен Тимофеевич достойно воевал и в начале августа 1943 г. стал командиром эскадрильи.

Впрочем, впоследствии летчику не повезло еще раз - в том же августе 1943 г. он был сбит истребителем над территорией противника и снова попал в плен. На этот раз бежать не удалось. Семен Тимофеевич оказался в лагере военнопленных, первоначально в Польше, а затем был переведен в другой лагерь на территории Германии. Работал чернорабочим в каменоломне. В апреле 1945 г. ст. лейтенанта Хохлушкина освободили американские войска. Это обстоятельство привело к тому, что после возвращения на родину его довольно долго проверяли, а затем демобилизовали. После войны Семен Тимофеевич долгое время работал на подмосковном авиадвигательном заводе № 500.

В ноябре 1942 г. в штрафной эскадрилье штурмовиков 206-й шад осталось всего два летчика. Одним из них

был мл. лейтенант А.И. Ляховский, штурмовик которого в районе цели столкнулся с «Илом» сержанта Шульгина. У самолета Шульгина отвалился хвост, оставшаяся часть машины вместе с кабиной пилота, кувыряясь, врезалась в землю. Виновником катастрофы сочли Александра Ивановича Ляховского.

В связи с малочисленностью подразделения штрафников 30 ноября 1942 г. командир 206-й шад полковник Срывкин приказал: «Штрафной эскадрилье летать вместе с 811-м шап и эскадрилье быть при 811-м шап» [10]. В конце года этот полк был расформирован, часть его личного состава вместе со штрафниками влилась в 807-й шап. Капитана Забавских сначала назначили командиром эскадрильи, а летом 1943 г. он возглавил 807-й шап. Таким образом, с декабря 1942 г. отдельная штрафная эскадрилья в 206-й шад «исчезает», но «штрафники» какое-то время остаются. Известно, что в мае 1943 г. погиб в авиационной катастрофе по-видимому последний летчик-штрафник капитан Мамонов. Замечу, что с января по май 1943 г. 807-й шап не принимал участия в боевых действиях.

Таким образом, реальное боевое использование штрафников - пилотов штурмовиков в 8-й ВА имело место только осенью 1942 г. В донесении, адресованном начальнику политотдела 8-й ВА полковому комиссару Щербине, начальник политотдела 206-й шад ст. батальонный комиссар Антоненко указывал: «За время существования штрафной авиаэскадрильи не было замечено ни одного случая трусости со стороны летного состава. Наоборот, все стремились искупить свою вину перед Родиной, проявить доблесть и отвагу» [11].

Штрафная эскадрилья при 272-й ночной бомбардировочной авиадивизии формировалась в сентябре 1942 г. Ее командиром был назначен ст. лейтенант Иван Михайлович Семергей, бывший заместитель командира эскадрильи в 596-м лбап. Семергей считался в полку одним из лучших летчиков, отличным ночным разведчиком, он был награжден орденом Красного Знамени. К началу сентября 1942 г. на его боевом счету было уже 140 боевых вылетов.

Как и в других частях, пилоты «ОСО-

бой» легкобомбардировочной эскадрильи становились штрафниками, главным образом, за аварии самолетов. Так, в начале августа в 621-м нбап были осуждены за летные происшествия с отбытием наказания на фронте ст. лейтенант Суворов и ст. сержант Захаров. Впрочем, далеко не во всех подобных случаях пилотов направляли в штрафную эскадрилью - нередко они оставались в прежних авиаполках. Этим объясняется тот факт, что на протяжении осени 1942 г. в легкобомбардировочную штрафную авиаэскадрилью попал всего один летчик. В связи с малочисленностью подразделения (вторым его пилотом был командир ст. лейтенант Семергей), оно практически постоянно выполняло боевые задачи совместно с пилотами 596-го нбап. Напряжение для штрафной эскадрильи определялось равным 2-3 вылетам за ночь на каждый исправный самолет [12].

В штрафной эскадрилье 272-й нбап на протяжении сентября-ноября 1942 г. числились два У-2. За указанный период эскадрилья потерь не имела. Отмечались лишь мелкие недоразумения. Так, 13 октября 1942 г. Семергей ночью нарулил на автомашину и сломал винт самолета. Никаких взысканий ему за это не было объявлено. В начале ноября в одну из темных ночей бомбардировщик У-2 ст. лейтенанта Семергея столкнулся в воздухе с вражеским Хе-111. На советском самолете была разрушена часть верхней левой консоли, но пилоту удалось благополучно привести машину на свой аэродром. Чем закончился инцидент для немца - неизвестно.

Средняя боевая нагрузка на один У-2 штрафной эскадрильи в указанный период составляла 350 кг бомб, в то время как в обычных ночных бомбардировочных авиаполках она не превышала 300 кг. За три осенних месяца штрафная эскадрилья выполнила: в сентябре - 113, в октябре - 214, а в ноябре - 148 боевых вылетов. Учитывая наличие в ней всего двух машин, а также неважные метеоусловия, характерные для осени 1942 г., эти показатели следует признать выдающимися.

Итак, формально в новый 1943 г. 8-я ВА вступила, имея всего одну штрафную эскадрилью - легкобомбардировочную. К сожалению, ее бывшему командиру И.М. Семергею не повезло - 28 марта 1943 г. он, уже в звании капитана,

### **Командующий ВВС К.А. Новиков с пилотом У-2**



погиб в авиационной катастрофе.

Замечу, что помимо летчиков в штрафные эскадрильи направлялись и другие категории военнослужащих. Так, в истребительной эскадрилье проходили службу техник звена Г.Т. Вохмин (за аварию самолета), механики Думбадзе и Спириин (за плохую эксплуатацию вверенных им самолетов), а также женщина - стрелок вооружения Е.А. Овчинникова (за систематическое уклонение от служебных обязанностей). В штурмовую штрафную эскадрилью были направлены два механика: Я.А. Дик - за чрезмерную любовь к выпивке и Н.С. Миронов - за то, что при ремонте самолета нечаянно замкнул проводку. Самолет загорелся и вышел из строя на длительный срок.

Не будь в руках у командиров дивизий столь сильнодействующего дисциплинарного средства, как штрафная эскадрилья, многие из упомянутых лиц попали бы под суд Военного трибунала и наверняка были бы осуждены. Так что в данном случае штрафная эскадрилья оказалась для них спасением от неприятного штампа «уголовника».

Во второй половине ноября 1942 г. ситуация на земле и в воздухе на советско-германском фронте существенно переменилась. Сосредоточив на направлениях прорыва севернее и южнее Сталинграда свежие соединения, Ставка санкционировала начало контрнаступательной операции, в ходе которой наши части стремительно двинулись вперед. В условиях снежных заносов, метелей и низких темпе-

ратур люфтваффе оказались не в состоянии предотвратить или задержать продвижение советских войск. В ряде случаев подудар наступающих танкистов и кавалеристов попадали аэродромы, и тогда большой урон несли сами немецкие авиагруппы и эскадры. Немцы не успевали вывозить поврежденные самолеты в ремонтные органы. В воздушных боях, поставленные в сложное положение, когда нужно было прикрывать войска, а не заниматься излюбленной «охотой», германские истребители понесли серьезные потери. Численное превосходство советской авиации неуклонно увеличивалось, что привело и к закономерному результату: наши наземные части получили возможность действовать свободно, не опасаясь ударов врага с воздуха, в то время как германские сухопутные войска непрерывно ощущали на себе присутствие в небе советских штурмовиков и бомбардировщиков.

Улучшение ситуации на фронте несколько снизило остроту взаимоотношений между авиационными начальниками всех уровней и подчиненными. За вторую половину октября и ноябрь 1942 г. в штрафные эскадрильи 8-й ВА не был направлен ни один пилот. Между тем, как мы уже знаем, эти подразделения понесли потери, а часть летчиков-штрафников была возвращена обратно в «нормальные» авиаполки, причем на руководящие должности.

15 ноября 1942 г. приказом командующего 8-й ВА генерала Т.Т. Хрюки-



## **Me-109 на полевом аэродроме (район Сталинграда)**



на походайству командира 268-й иад полковника Сиднева истребительная штрафная эскадрилья была расформирована. Формальной причиной было названо прекращение поступления летчиков-штрафников, но реально мотивы были более глубокими. По-видимому, командование пришло к выводу, что рациональнее оставлять пилотов, наказанных за летные происшествия, в своих частях - дабы они служили живыми примерами для остальных. Кроме того, в строевом полку было проще уследить за действиями провинившихся летчиков, нежели в штрафной эскадрилье.

Как бы то ни было, постоянный состав истребительной штрафной эскадрильи был распределен по авиаполкам, остававшиеся летчики-штрафники за хорошую боевую работу возвратились к прежним местам службы. Штурмовая штрафная эскадрилья была включена в состав 811-го шап и формально оставалась таковой вплоть до начала года, но с расформированием полка и переводом его личного состава преимущественно в 807-й шап как бы «растворилась» в нем.

Лишь легкомобардировочная эскадрилья на самолетах У-2 во второй половине декабря 1942 г. получила заметное пополнение - в ее боевой состав по состоянию на 1 января 1943 г. входили 6 самолетов с экипажами. К концу года у эскадрильи появился и новый командир - ст. лейтенант С.И. Попов, бывший командир звена из 714-го нбап [13].

### **НА РАЗНЫХ НАПРАВЛЕНИЯХ**

Разумеется, 8-я ВА была единственным авиационным объединением, в котором формировались штрафные эскадрильи. Это и не удивительно - ведь директива Ставки об их создании была адресована всем командующим фронтами и воздушными армиями. Однако «уровень отработки руководящих указаний» оказался не одинаковым, что определялось, по-видимому, остротой обстановки на соответствующем фронте.

Напряженные бои в конце лета 1942 г. шли не только на Сталинградском направлении и Кавказе, но и на Калининском и Западном фронтах. Здесь, в частности, проводилась так называемая Ржевско-Сычевская операция, в ходе которой предпринималась попытка нанести поражение войскам немецкой 9-й армии. Однако не все шло гладко. В конце июня - начале августа 1942 г. авиация обоих фронтов понесла серьезные потери. На фронт отправилась комиссия главного инженера ВВС генерал-лейтенанта авиации Репина, которому была поставлена задача разобраться в причинах неудач.

В русле тогдашних настроений комиссия сделала основной упор на поиске виновников на низовом уровне авиационной иерархии. В докладе отмечалось, что *«за первые пять дней августа боевые потери 3-й ВА составили 115 боевых самолетов безвозвратно и еще 77 самолетов вышло из строя вдобавок 107, имевшимся неисправными...»*

*Основная часть небоевых потерь произошла по вине личного состава и основные причины этого - слабое состояние дисциплины, особенно летного состава, низкая требовательность*

*командиров к своим подчиненным, плохая организация летной работы»* [14].

Приводились негативные примеры с описаниями действий отдельных пилотов, разбивших самолеты по халатности. В числе совершивших такие проступки отмечались лейтенант Чиканихин из 812-го иап и сержант Дружинин из 163-го иап, причем по вине последнего были потеряны три истребителя Як-1.

Некоторые пилоты обвинялись комиссией в уклонении от боя под различными предлогами. Так, комиссия сочла неубедительными объяснения сержанта Вавилина из 527-го бап, летчиков Рыбалко и Горошенко из 814-го иап, ст. сержанта Чертова из 521-го иап и ряда других пилотов, которые докладывали об отказах техники, плохих метеоусловиях и т. п. В ряде случаев обвинения выдвигались против командиров эскадрилий (капитан Соляников из 812-го иап) и даже против командиров и комиссаров полков, уклонявшихся от участия в боевых вылетах.

Комиссия генерала Репина рекомендовала командованию 3-й ВА *«за проявленную трусость и недисциплинированность перевести в штрафную авиаэскадрилью 10 человек, в пехоту 4 человека. Командира 163 иап майора Кукина и секретаря партбюро полка отстранить от занимаемых должностей и представить материал для назначения с понижением. Командира эскадрильи 812 иап капитана Соляникова арестовать и дело передать в военный трибунал...»* [15]

В документах 3-й ВА автору настоящей статьи удалось обнаружить лишь отрывочные данные о существовании штрафных эскадрилий. Во всяком случае, никаких «потрясающих воображение» масштабов боевого использования летчиков-штрафников там не нашлось, как и сообщений о боевых успехах получившего в последнее время широкую известность командира «группы штрафников» Ивана Евграфовича Федорова. Проверка показала: в личном деле Федорова действительно имеется запись о том, что на протяжении примерно месяца - до вступления в командование 157-м иап - он занимал указанную должность, а до этого он был летчиком-инспектором воздушной армии по технике пилотиро-

вания.

Но вот что любопытно. В делах 21-го иап, входившего в состав 3-й ВА в указанный период (сентябрь 1942 г.), встречаются упоминания о действиях только... отдельного штрафного звена, вооруженного истребителями Як-1. Летчиками этого звена были: Кутовой Василий Иванович и уже упоминавшийся Чертов Николай Иванович. Интересно также, что параллельно с ними в боевых действиях принимали участие летчики Машаев и Морозов, летавшие на американских «Мустангах». Эти машины входили в состав звена управления 3-й воздушной армии. Сам же 21-й иап был вооружен самолетами ЛаГГ-3. Складывается впечатление, что за указанными «экзотическими» истребительными подразделениями внимательно следил сам командующий воздушной армией генерал-майор авиации М.М. Громов - иначе зачем бы их придавать одному полку.

Впрочем, никакими особыми успехами «Мустанги» не отметились, чего нельзя сказать о штрафниках. Например, 10 сентября В.И. Кутовой атаковал и сбил в районе Зубцов немецкий бомбардировщик Ю-88. Н.И. Чертов также выполнил две атаки другого Ю-88, но тот сумел уйти. На следующий день успех пришел к Чертову: ему удалось завалить Ю-87. Кутовой вел бой с парой Ме-109, закончившийся безрезультатно. 13 и 14 сентября Кутовому снова удалось продемонстрировать великолепные боевые качества: он сбил два и повредил один немецкий истребитель. Самолет Чертова был подбит, но 15 сентября живучий ст. сержант одержал следующую победу над Ме-109. Итак, если не подвергать сомнению содержание докладов пилотов (они неизменно подтверждались летчиками 21-го иап), то получается, что за шесть дней два штрафника сбили пять и повредили два неприятельских самолета [16]. Очень даже неплохая результативность! Может быть, именно эти случаи легли в основу «фантазий» Ивана Евграфовича Федорова о невероятных боевых успехах возглавлявшейся им (и, судя по всему, никогда на самом деле не существовавшей) огромной группы штрафников, насчитывавшей, якобы, 64 пилота.

Несколько более подробная информация о пилотах-штрафниках со-

держится в делах 1-й воздушной армии и ее соединений. Так, 5 августа 1942 г. командующий армией генерал-майор авиации Худяков направил командирам авиадивизий директиву Ставки об организации штрафных эскадрилий и потребовал от них: «О всех фактахумышленного вывода из строя матчастиили проявления трусости на поле боя немедленно сообщать и списки представлять мне» [17].

Спустя двенадцать дней он довольно непоследовательно упрекал командиров подчиненных ему соединений в том, что «никаких организационных выводов из приказа Наркома (имеется в виду приказ № 227 - прим. авт.) и директивы Ставки не сделано». Попеняв подчиненным, Худяков распорядился «создать штрафные эскадрильи в следующих авиадивизиях:

- в 204-й ад - эскадрилью Пе-2;
- в 232-й ад - эскадрилью Ил-2;
- в 201-й ад - эскадрилью Як-1» [18].

Реакцию командира 204-й бад генерал-майора авиации Ушакова можно признать удивительной. Он распорядился преобразовать в штрафную... лучшую эскадрилью дивизии - первую эскадрилью 261-го бап, превратив ее в своеобразную «кузницу для перековки оступившихся летчиков». Впрочем, это можно считать талантливым маневром дипломата. Как отмечалось в отчете политотдела дивизии за сентябрь 1942 г., «в частях дивизии случаев трусости, саботажа, заслуживающих перевода в штрафные авиаэскадрильи, не было, поэтому эта эскадрилья работает, ничем не отличаясь от других эскадрилий дивизии» [19]. Вот как надо выполнять распоряжения начальства! Вспомним: ведь в штрафных частях счет фронтовым месяцам шел особый: один за шесть.

По мнению начальника политотдела 204-й авиадивизии полкового комиссара Еременко, командир

бомбардировочной штрафной эскадрильи майор Осипенко, возглавлявший ее с ноября 1942 г., «в бой эскадрилью водит умело, бесстрашен, тактически грамотен, имеет 52 боевых вылета, ... вполне сумеет выполнить возложенную задачу. Опытный, дисциплинированный, требовательный, авторитетный среди личного состава. Военком эскадрильи ст. политрук Петров - летчик, летает на боевые задания» [20].

Внимательно проанализировав боевой путь полка и эскадрильи осенью 1942 г. и в зимний период 1942-1943 гг., автор не нашел ни одного упоминания о летчиках-штрафниках в 204-й бад: видимо, их попросту не было!

Парадоксальными оказались судьбы и двух других эскадрилий, определенных штрафными в 1-й ВА. Прежде всего, следует отметить, что 201-я иад полковника Жукова к 23 августа в результате тяжелых боев практически лишилась матчасти. По решению командира дивизии штрафную эскадрилью развернули в 32-м иап, назначив командиром особого подразделения капитана Плясунова. В указанном полку на конец августа числились исправными всего один-три самолета. Свой вклад в сокращение численности матчасти внес 18 сентября пилот-штрафник ст. лейтенант И.С. Кончин, который разбил Як-1 зав. № 3953 [21]. В сентябре-октябре дивизия боевых действий не вела, занималась переучиванием молодых летчиков из пополне-



**Пара Ил-2 нанесла удар по позициям противника**

ния, а в ноябре 1942 г. вышла из состава 1-й ВА. Переброшенная в составе 2-го смешанного авиакорпуса в район Сталинграда, дивизия получила в подчинение совершенно новые полки. После передачи в другое соединение, в 32-м иап постарались «по-тихому» проститься со штрафным подразделением, и в новом 1943 г. о его существовании в части не осталось никаких свидетельств. И так, штрафники были, но никакой информации об участии их в боевых действиях в составе 201-й иад не сохранилось.

Для полноты картины поинтересуемся, как обстояло дело со штрафным подразделением 232-й шад. И здесь ситуация весьма любопытная: штрафную эскадрилью создали в 566-м шап, располагавшем на начало сентября всего четырьмя исправными машинами. Правда, 5 сентября специально для нее выделили пять новеньких Ил-2, но... в боевых действиях эскадрилья участия не принимала. Острый дефицит матчасти заставил командование дивизии создать сводный полк, в который передали уцелевшие самолеты из всех четырех полков. В течение нескольких дней, совершив 65 боевых вылетов, сводный полк потерял три машины, которые были сбиты истребителями противника. Летчики-штрафники ст. лейтенант Суворов, старшина Овчинников и ст. сержант Лазарев в этот период оставались на тыловом аэродроме. Вот это да - ведь именно этой категории военнослужащих предписывалось в первую очередь «смыть вину кровью»!

Но вскоре пришел и их черед. Начальник политотдела 232-й шад ст. батальонный комиссар Жуков отмечал смелые действия одного из штрафников в начале октября 1942 г.: *«Ведя разведку парой, летчик 566-го шап Чепига и летчик-штрафник Суворов на окраине рощи, что северо-восточнее Темкино, обнаружили скопление танков, автомашин и живой силы. Они развернулись, сделали заход и сбросили четыре бомбы. Зенитная артиллерия противника открыла сильный огонь. Экипажи прошли по заданному маршруту, выполнили задание (посмотреть заданный участок), а затем вернулись к роще и сделали еще два захода, расстреляли все боеприпасы и невредимыми вернулись на свой аэродром»* [22].

Однако дальнейшего развития интрига со штрафниками не получила и тут. Дело в том, что 10 октября 1942 г. 232-я шад была выведена из состава 1-й воздушной армии (затем дивизия вошла во 2-й шак), а ее полки - розданы в другие соединения. Так, 566-й шап попал в 224-ю шад, а затем в ее составе и в другую воздушную армию. И так, история штрафных подразделений в 1-й воздушной армии оказалась очень короткой и не отмечена особо яркими событиями.

### **ЕСТЬ ШТРАФНАЯ ЭСКАДРИЛЬЯ - ЕСТЬ ПРОБЛЕМА, А НЕТ ЕЕ - НЕТ ПРОБЛЕМЫ**

Можно с уверенностью утверждать, что примерно с середины осени 1942 г. идея штрафной авиаэскадрильи более не пользовалась поддержкой «верхов» и постепенно «выдыхалась». Лишь отдельные подобные подразделения уцелели к началу 1943 г., а спустя еще примерно полгода были расформированы и последние. Главной причиной тому, вероятно, следует считать снижение активности люфтваффе на Восточном фронте поздней осенью и в начале зимы 1943 г., а также тяжелые потери, понесенные германскими авиационными соединениями в районе Сталинграда, что создало у командования ВВС и Красной Армии в целом впечатление о наступившем переломе в воздушной войне.

В этих условиях было сочтено, что «летчики реабилитировались», и более нужды в специальных штрафных авиационных подразделениях нет. Подтверждением приведенному тезису может служить тот факт, что 26 сентября 1942 г. заместителем наркома обороны Г.К. Жуковым были утверждены положения о штрафных ротах и батальонах, в то время как «централизованного» положения о штрафной эскадрилье так никогда и не появилось.

Между тем офицеры-представители Генштаба при штабах воздушных армий в своих ежемесячных докладах «наверх» указывали, что *«без указаний оргструктуры штрафной эскадрильи командование воздушной армии не в силах что-либо... провести»* [23]. Ведь в директиве Ставки действительно не оговаривался ни правовой статус перемещенного и постоянного состава эскадрилий, ни длительность пребывания летчиков в штрафном подразде-

лении (что было сделано в отношении «сухопутных» штрафников), ни другие важные детали.

Симптоматичной является реакция начальника Оргмобуправления ВВС КА полковника Соколовцова на докладную записку представителя Генштаба при штабе 8-й ВА майора Сосновского, которая начиналась фразой: «В соответствии с приказом НКО № 227 штабом 8 ВА был издан приказ о создании штрафных эскадрилий...» Напротив этой фразы полковник Соколовцов раздраженно написал зеленым карандашом: «В соответствии с этим приказом делать ничего не нужно». Таким образом, к началу ноября в штабе ВВС КА уже сформировалось окончательное мнение о закате идеи штрафных эскадрилий.

**Резюмируя, можно утверждать: формирование штрафных авиаэскадрилий было недостаточно продуманным, импульсивным решением И.В. Сталина, который впоследствии, когда положение более-менее выправилось (в конце осени 1942 г.), предпочел о нем «забыть». Масштабы развернутых авиационных штрафных подразделений не идут ни в какое сравнение с их «сухопутными» аналогами. Их влияние на ход и исход войны можно признать совершенно несущественным, что, впрочем, не бросает ни малейшей тени на летчиков-штрафников, сражавшихся не хуже своих коллег из «обычных» авиачастей, а тем более на тех из них, которые сложили головы в тяжелейший период борьбы с германским нацизмом.**

### **Литература**

1. История Великой Отечественной войны Советского Союза 1941-1945. Т. 2. М.: ВМ, 1961, с. 402.
2. Русский архив: Великая Отечественная: Приказы народного комиссара обороны СССР 22 июня 1941 г. - 1942 г. Т. 13. М.: ТЕРРА, 1997. С. 276
3. ЦАМО, ф. 20201, оп. 1, д. 2, л. 311
4. ЦАМО, ф. 35, оп. 11250, д. 46, л. 81
5. А. Афиногенов. Мгновение - вечность. М.: Советский писатель, 1983. С. 150
6. ЦАМО, ф. 346, оп. 5760, д. 14, л. 202
7. ЦАМО, ф. 20036, оп. 1, д. 16, л. 15
8. ЦАМО, ф. 20036, оп. 1, д. 89, л. 119
9. ЦАМО, ф. 20036, оп. 1, д. 89, л. 121
10. ЦАМО, ф. 20202, оп. 1, д. 47, л. 173
11. ЦАМО, ф. 20202, оп. 1, д. 47, л. 202
12. ЦАМО, ф. 20065, оп. 1, д. 4, л. 112
13. ЦАМО, ф. 20065, оп. 1, д. 3, л. 15
14. ЦАМО, ф. 35, оп. 11252, д. 8, л. 267
15. ЦАМО, ф. 35, оп. 11252, д. 8, л. 373
16. ЦАМО, ф. 21 иап, оп. 445247, д. 6, л. 36-70
17. ЦАМО, ф. 20201, оп. 1, д. 2, л. 310
18. ЦАМО, ф. 20201, оп. 1, д. 2, л. 318
19. ЦАМО, ф. 20019, оп. 1, д. 18, л. 2
20. ЦАМО, ф. 20019, оп. 1, д. 17, л. 168
21. ЦАМО, ф. 20522, оп. 1, д. 25, л. 32
22. ЦАМО, ф. 20522, оп. 1, д. 28, л. 14
23. ЦАМО, ф. 20049, оп. 1, д. 6, л. 106
24. ЦАМО, ф. 20039, оп. 1, д. 77, л. 189
25. ЦАМО, ф. 35, оп. 11282, д. 101, л. 338