«Крылатый штрафбат из сталинских соколов».

Правду о штрафных батальонах советских летчиков Великой Отечественной войны рассказал в свое время замечательный историк, благодаря которому были развеяно большинство мифов о Великой Отечественной Войне – А. Б. Мартиросян. Ему слово: «Нашей «антиллигенции» вечно недосуг в чем-либо разобраться и уж тем более честно сообщить граду и миру. Это вообще не по ее части. Вот соврать прилюдно, завыть истошным голосом на всю «эрэфию», да еще и по «телеку» - это она завсегда с удовольствием. А чтобы правду, пускай и горькую, но правду же сказать - так и троеперстие неприличное покажет, да не в кармане, а наяву. «Антиллигенция», не приведи господь… Впрочем, да пошла она по известному всей России адресу!..

Наше дело потому правое, что и горькую правду не обойдем. И именно поэтому-то сразу же говорю, что да, действительно, в ходе войны были отдельные случаи, когда летчиков по приговору военных трибуналов направляли в штрафбаты сухопутных войск. Но вот ведь в чем все дело-то. В штрафбаты сухопутных войск они попадали за очень серьезные проступки. Прежде всего, к их числу относилось невыполнение боевых задач. Чтобы не быть голословным, приведу содержание приказа № 0685 от 9 сентября 1942 г., подписанного Сталиным как народным комиссаром обороны. В нем, в частности, говорилось: «Фактами на Калининском, Западном, Сталинградском, Юго-Восточном и других фронтах установлено, что наша истребительная авиация, как правило, работает плохо и свои боевые задачи очень часто не выполняет. Истребители наши не только не вступают в бой с истребителями противника, но избегают атаковывать бомбардировщиков. При выполнении задачи по прикрытию штурмовиков и бомбардировщиков наши истребители даже при количественном превосходстве над истребителями противника уклоняются от боя, ходят в стороне и допускают безнаказанно сбивать наших штурмовиков и бомбардировщиков.

Это одна из главных причин направления летчиков в штрафные части сухопутных войск. Другую назвал известный современный историк А.В. Пыльцын в одной из своих работ о штрафбатах. Он, в частности, привел пример с боевым летчиком, кавалером трех орденов Боевого Красного Знамени, капитаном, имевшим весьма необычную фамилию - Смешной. До штрафбата он командовал эскадрильей. Перегоняя на фронт новые истребители, Смешной, как командир, допустил авиакатастрофу. Один из его подчиненных по непонятной причине - то ли не справился с управлением, то ли решил испытать новую машину в полете в недозволенном во время перегона режиме - разбил ее и погиб сам. А уничтожение боевой техники до ее поступления на фронт, вне зависимости от причин, во время войны каралось очень жестко. Страна в крайнем напряжении производила новые самолеты, на скудные золотовалютные средства закупала их по ленд-лизу, а тут из-за ухарства одного целый истребитель уничтожен. Между прочим, стоимость одного истребителя во время войны - 100 тысяч сталинских рублей. А жесткое наказание за причиненный государству ущерб по тогдашнему законодательству применялось уже с уровня 50 рублей. Вот командир эскадрильи Смешной и загремел в штрафбат.

Сурово? Да. Жестко? Да. Жестоко? Да. Но ведь и война - не игра в прятки и даже не в казаки-разбойники. Война еще более жестока. И малейшая недисциплинированность на войне приводит к колоссальным людским потерям. Вот за то и попал в штрафбат комэск, так как не обеспечил должный уровень дисциплины, которая для летчиков еще более важна, чем на земле. Как отмечает Пыльцын, в штрафбате Смешной воевал более чем достойно и пал смертью храбрых.

Попутно следует указать, что во время войны очень жестко, а нередко и жестоко, что по условиям войны было более чем справедливо, наказывали за преступное отношение к боевой технике. Вот, например, малоизвестный приказ № 0682 от 10 сентября 1942 г., подписанный заместителем наркома обороны генерал-майором артиллерии В.А. Аборенковым. Приказ посвящен расследованию и наказанию виновных в вопиющем преступлении - в 58-м гвардейском минометном полку 80 % автомашин было приведено в полную негодность! То есть, по сути дела, полк был обездвижен и оказался не способен выполнять боевые задачи. И это в условиях крайне острого в то время дефицита автотранспортной техники. В ситуации ожесточенных боев на советско-германском фронте. Естественно, что последовали очень суровые выводы. Виновных в преднамеренной порче автомашин, а сам факт 80 % приведенных в полную негодность автомашин только и означает, что преднамеренность порчи, было приказано расстрелять перед строем. Виновных же в небрежном отношении к вверенной боевой технике немедленно направить в штрафные стрелковые батальоны. Одновременно аналогичные меры приказано применять и в дальнейшем, если выявятся подобные случаи. Скажете жестоко? Да, согласен, жестоко. Но в то же время и сурово справедливо. Шла война, страшная война. Еле-еле было налажено поступление крайне остродефицитной автотранспортной техники по ленд-лизу, за что СССР платил золотом, а тут массовая порча, да еще и в таких масштабах! Ведь 80 % приведенных в полную негодность автомашин ничем иным, как злоумышленным, преступным, вредительским действием не назовешь. Не говоря уже о том, что целый полк оказался неспособным выполнять боевые задачи, ибо был не в состоянии передвигаться. А такие полки выполняли очень серьезные боевые задачи на фронте, где ситуация была крайне напряженная. И что, прикажете в демократию играть, соблюдать права человека?! Поэтому и столь суровый приказ. Чтобы другим неповадно было заниматься таким вредительством.

Конечно, в сухопутные штрафные части летчики попадали и по другим причинам. Вот другой пример, из биографии известного героя Балтики летчика от бога Георгия Костылева. Только в июле 1941 г. на И-16 Костылев сбил семь немецких самолетов. В октябре 1942 г. ему было присвоено звание Героя Советского Союза. А в феврале 1943 г. он загремел в штрафбат. За что? Вот как описывает причину такой крутой метаморфозы известный исследователь Н. Бодрихин: «В феврале 1943 г. в блокадном Ленинграде (Костылев прибыл туда в краткосрочный отпуск повидаться с матерью. - А.М.) он, как знаменитость, попал в гости к «умеющей жить», потчевавшей гостей изысканными яствами и коллекционными винами на драгоценной посуде. Сын блокадницы, Костылев, не на словах знавший цену блокадным мытарствам, в благородной ярости разнес это «гнездо пира во время чумы…»: разбил стоявшую перед ним посуду, стекла пузырившегося хрусталем серванта и опрокинул майора интендантской службы, пытавшегося прикрыть хрусталь своей грудью. Костылева не спасли ни слава лучшего летчика Балтфлота, ни геройское звание: благородные порывы всегда будили ненависть чиновников. Уже через несколько дней он был лишен офицерского звания, наград и в чине красноармейца направлен в штрафбат на Ораниенбаумский плацдарм».

Вне всякого сомнения, что по всем божеским и человеческим законам справедливости Костылев поступил совершенно правильно. Любой из нормальных мужиков в подобной ситуации всенепременно и от всей души надраил бы «морду лица» тыловой крысе, обжирающей свой же народ, да еще и в блокадном Ленинграде. Но вот незадача - Уголовный кодекс это не одобрял (да и сейчас не одобряет). Если бы он сдал эту тыловую крысу представителям органов госбезопасности, то уж те с ним разобрались бы по всем правилам военного времени и отправили бы его в штрафбат вместо Костылева. Увы, герой-летчик пустил в ход кулаки. Подчеркиваю, что по-мужски, по-человечески он был прав, но, увы, не по закону. Кстати, заметьте, насколько же подлы оказались тыловые ублюдки и подонки из военного трибунала, что, отобрав у Костылева все, чем он по праву гордился, отправили его рядовым красноармейцем не куда-нибудь, а на Ораниенбаумский плацдарм, где ежедневные безвозвратные потери были выше, чем на любом другом фронте или плацдарме. Однако правота Костылева была настолько очевидна, настолько справедлив был его благородный гнев, что Господь Бог уберег его даже в таком аду. Через некоторое время он вернулся в авиацию, воевал в составе 4-го истребительного авиационного полка Балтийского флота, сбил немалое количество вражеских самолетов и 2 августа 1943 г. в бою над Финским заливом «завалил» одного из лучших асов люфтваффе - лейтенанта Херберта Броэндле. В 1944 г. Костылев был назначен главным инспектором истребительной авиации Балтийского флота.

Так что действительно «сталинские соколы» иногда «залетали» и в штрафбаты сухопутных войск. Но это было всего лишь исключением, потому как славным «соколам» надо было очень уж «постараться», чтобы загреметь в штрафные части пехоты. Как правило, проштрафившихся летчиков все же использовали по назначению. В этих целях в составе действовавшей на Калининском фронте 3-й воздушной армии летом 1942 г. впервые была создана штрафная авиагруппа. Ее возглавил один из самых лучших летчиков СССР И. Е. Федоров по прозвищу Анархист, открывший свой боевой счет еще в Испании, где лично «завалил» 11 «фрицев» и 13 - в составе группы. До того как возглавить штрафную авиагруппу, лично сбил более 20 самолетов противника, осуществил несколько воздушных таранов. Впоследствии стал летчиком-испытателем, давшим путевку в жизнь примерно трем сотням типов самолетов, в том числе и реактивных, явился родоначальником первого сверхзвукового полета.

Когда было принято решение о создании штрафной авиагруппы, то никто в 3-й воздушной армии не захотел ее возглавить. Считавшийся хулиганом Федоров добровольно вызвался возглавить эту авиагруппу, насчитывавшую 64 штрафника. В нее направляли как «праведных» штрафников, так и настоящих хулиганов, по которым действительно всплакнул Уголовный кодекс. К числу праведных относился, например, летчик 273-го истребительного авиационного полка, лейтенант А. Решетов, считавшийся самым результативным боевым летчиком из числа тех, кто специализировался на воздушной разведке, - лично сбил 36 и в группе 8 вражеских самолетов. А. Решетов «загремел» в эту авиагруппу по приговору военного трибунала за то, что расстрелял в воздухе самолет своего ведомого, который из-за трусости неоднократно бросал Решетова в бою. По всем божеским и человеческим законам справедливости дело он был прав. Но, увы, не по закону. Ведь до такого же финала на абсолютно законных и понятных всем основаниях он мог довести дело и обычным путем через тот же трибунал. Увы, в пылу боя он так рассвирепел, что решил собственноручно покарать труса. А это ну никак не приветствовалось ни командованием, ни даже суровыми законами военного времени. А из тех, что и в самом деле были настоящими хулиганами, то, по воспоминаниям И.Е. Федорова, у него было: а) трое летчиков, которые попали к нему в группу за то, что посадили повара в котел с горячей водой, так как тот задержал подготовку ужина; б) несколько пилотов, которые в пьяном угаре сбросили девушку с балкона за то, что она не согласилась с ними танцевать; в) один летчик, который из ревности пристрелил свою же подругу. Увы, на войне все бывает, человеческие пороки прямо-таки прут фонтаном. Но никому не дано безнаказанно калечить или убивать людей. Вот за то и направили этих «соколов» на исправление в группу Федорова.

Однако надо сказать, что летчики этой группы были не только хулиганами, но и обладали также высоким летным мастерством и беспрецедентной храбростью в воздушных боях. Штрафная авиагруппа Федорова воевала исключительно успешно, особенно в августе - сентябре 1942 г., и вскоре была преобразована в полк. Причем при расформировании штрафной группы всех летчиков реабилитировали и представили к орденам и медалям, а четверых - к званию Героя Советского Союза. После боев под Сталинградом 273-й истребительный авиаполк был переименован в 31-й гвардейский авиаполк.

Самой громкой победой этой группы, нанесшей не только колоссальный боевой урон, но и непреодолимый моральный ущерб люфтваффе, явилась победа над знаменитой группой немецких летчиков во главе с полковником фон Бергом. Дело в том, создание штрафной группы Федорова совпало с появлением группы полковника фон Берга на этом участке фронта. Впоследствии Федоров вспоминал: «У их командира полковника фон Берга на стабилизаторе красовался трехглавый дракон. Чем же эти асы занимались? Если на каком-то участке фронта наши дерутся хорошо, то они прилетают и бьют их. Потом перелетают на другой участок - там наших колошматят. Вот нам и поручили прекратить это безобразие. Штрафники за два дня всех 28 немецких асов этой группы и уничтожили. В одном из боев мне удалось завалить самого «дракона» и «червового туза». После боя мне принесли шпагу, кортик, маузер и курительную трубку в виде головы Мефистофеля со светящимися, фосфоресцирующими зубами и глазами и с автографом Гитлера. Это были личные вещи фон Берга». И.Е. Федоров сохранил эту шпагу в белых никелированных ножнах после войны и впоследствии показал ее корреспонденту газеты «Труд».

В дальнейшем И.Е. Федоров стал заместителем командира 269-й авиадивизии и специализировался на «свободной охоте», для чего собрал группу из девяти летчиков. Во время «свободной охоты» сбил еще 21 самолет противника.

А в дополнение - содержание любопытной статьи полковника юстиции А. Мороза - «Штрафной удар с неба» (приводится с сокращениями): «Даже некоторые военные историки высказывают сомнения в том, что в годы Великой Отечественной войны наряду со штрафными батальонами и ротами были и штрафные авиаэскадрильи… Но если штрафбаты в составе фронтов и штрафроты в составе общевойсковых армий создавались в соответствии с приказом наркома обороны СССР № 227 от 28 июля 1942 г., то штрафные эскадрильи в составе воздушных армий формировались в те же сроки, скорее, по инициативе самих авиаторов, не по велению сверху. Архивные документы позволяют думать, что предложение, а, может, и просьба о создании штрафных эскадрилий исходила из 8-й воздушной армии, входившей в состав Сталинградского фронта. Ведь именно военному совету этой армии было предписано разработать соответствующее положение.

… В 1941-1942 гг. немало военнослужащих, в том числе авиаторов, угодили, как в обиходе выражаются, под трибунал. В 1941 г. 69,7 процента, а в 1942 г. 78,8 процента приговоров выносились с отсрочкой их исполнения до окончания боевых действий. И куда же осужденный летчик направлялся? В родную эскадрилью, часто на переподготовку».

Задачу организации штрафных эскадрилий положение определило так: предоставить возможность летчикам, стрелкам-бомбардирам, техникам и механикам, уличенным в саботаже, проявлении элементов шкурничества, уклонении от полетов, путем выполнения ответственных боевых заданий на самых опасных участках и направлениях искупить свою вину перед Родиной. Далее в документе сказано, что перечисленные выше лица независимо от занимаемых должностей направляются в штрафные эскадрильи распоряжением командира дивизии с последующим оформлением и отдачей приказа по личному составу воздушной армии. Отчисление из штрафной эскадрильи осуществляется по представлению командира дивизии приказом командующего армией. Предусматривалось создание штрафных эскадрилий трех типов: а) истребительной на самолетах Як-1 и ЛаГГ-3; б) штурмовой на Ил-2; в) легкобомбардировочной на У-2.

Каждая эскадрилья содержалась по штату… эскадрильи десятисамолетного состава. Подчинялась непосредственно командиру той дивизии, в которой была оформлена решением командования воздушной армии. Как и в штрафбате, руководящий состав штрафной эскадрильи подбирался из нештрафников. Он включал пять человек: командира и военного комиссара эскадрильи, заместителя командира, адъютанта старшего (так в то время называли начальников штабов батальонного звена) и старшего техника. Весь остальной командный, рядовой летный и технический состав укомплектовывался за счет штрафников. Положение предусматривало единственное исключение: при неукомплектованности штрафной легкобомбардировочной эскадрильи стрелками-бомбардирами командиру дивизии разрешалось замещать эти должности нештрафниками.

На командование эскадрилий и дивизий возлагалась обязанность тщательно учитывать всю боевую работу штрафников, и только на основании этих учетных данных возбуждать ходатайство о переводе их в строевые части. Положение не разрешало представлять штрафников к правительственным наградам, лишало их полагавшегося другим летчикам денежного вознаграждения за боевые успехи, а также процентной надбавки за выслугу лет. Пребывание в штрафной эскадрилье не засчитывалось в срок, определяющий присвоение очередного воинского звания. Штрафники независимо от должности, которую занимали в строевой части, удовлетворялись денежным содержанием по должности, которую им определили в штрафной эскадрилье, с процентной надбавкой за пребывание на фронте. Документ разработан под прямым воздействием приказа НКО № 227. Но в штабе 8-й воздушной армии не могли воспользоваться в качестве образца положениями о штрафном батальоне и штрафной роте. Документ получился даже более суровым, чем Положение о штрафбате. Штрафников в пехоте, как известно, за подвиги к наградам все-таки представляли, хотя и не часто. Они заранее знали, на какой срок направлены в штрафной батальон или роту - этот срок не мог превышать трех месяцев. Ранение, каким бы ни был его характер, признавалось свидетельством искупления вины. Авиаторы же предпочли иной критерий - только число и итоги боевых вылетов и качество подготовки самолетов к боевой работе. Некоторым летчикам не удавалось избавиться от статуса штрафника до пяти месяцев. Получив в воздухе ранения, ожоги, они автоматически в строевые части не переводились. Часто даже после снятия с них по представлению командования эскадрильи и дивизии судимости еще какое-то время решали боевые задачи в качестве штрафника. Не предусматривало Положение о штрафных эскадрильях и дополнительных дисциплинарных полномочий для их постоянного командного состава, льготного исчисления выслуги лет. Это было прерогативой наркомата обороны. В тот момент, когда в 8-й воздушной армии приступили к комплектованию штрафных эскадрилий, она имела в своем составе десять авиационных дивизий и ряд отдельных частей - всего 49 авиаполков и 40 батальонов аэродромного обслуживания, объединенных в пять районов аэродромного базирования. Эти данные дают представление о том, что три штрафные эскадрильи десятисамолетного состава в системе столь мощного авиационного объединения - капля в море. Но их воспитательное значение преуменьшать нельзя.

Командиром штрафников был назначен один из лучших летчиков этой молодой части капитан П. Ф. Забавских, до этого возглавлявший обычную эскадрилью. Летая на Ил-2, он, перед войной шесть лет прослуживший инструктором в Сталинградском училище летчиков, не только отличился точной штурмовкой целей, но и сумел сбить два истребителя противника - «мессершмитт-109» и «фокке-вульф-189». Приказом еще по Юго-Восточному фронту был награжден орденом Красного Знамени. Если судить по документам, более заботливого и участливого командира для проштрафившихся собратьев по оружию подыскать было трудно. По разным причинам и при разных обстоятельствах попадали в штрафники летчики и аэродромные специалисты. В большинстве случаев их персональная вина была очевидной и неоспоримой. Но не всегда. К примеру, в штрафную эскадрилью, которую принял под свое командование капитан Забавских, угодил Г. А. Потлов. Уроженец села Никольско-Бурлинское, что в Казахстане, он в 1933 г. окончил военную школу пилотов. С началом войны на Южном фронте совершил 15 боевых вылетов в составе ночного бомбардировочного полка на У-2. Затем, уже на Сталинградском фронте, принял эскадрилью в 622-м штурмовом полку, совершил на Ил-2 девять успешных боевых вылетов. Но 14 августа 1942 г., ведя в бой группу из шести самолетов, задание не выполнил, вернулся на свой аэродром с полной бомбовой нагрузкой. Возможно, летчики не нашли назначенную им цель, потратили время на ее поиск, а потом сбрасывать бомбы было уже поздно и опасно. Командир 228-й штурмовой авиадивизии полковник В.В. Степичев увидел причину невыполнения задачи в трусости ведущего группы. Приказом по армии Потлов в звании красноармейца, сдав на хранение в штаб свой орден Красного Знамени, был направлен в штрафную эскадрилью. Здесь он проявил себя блестяще: совершил два боевых вылета в качестве ведомого, два - ведущим звена и восемь - ведущим группы. «Все боевые задания, - указывалось в представлении командиру 206-й авиадивизии, - выполнял отлично, в бой идет смело, уверенно и с большим желанием, показывая образцы мужества и отваги. Самолетом Ил-2 овладел в совершенстве, техника пилотирования отличная, может летать в сложных метеорологических условиях… В эскадрилье и в 811-м ШАП пользуется заслуженным боевым авторитетом и любовью всего личного состава полка».

В штрафники попадали и технические специалисты. Спрашивается, за что? Причины разные, порой удивительные. В основном за неуместно проявленную «смекалку», преступные разгильдяйство и халатность, приводившие к снижению уровня боеготовности вверенной им боевой техники, а то и вовсе к ее уничтожению. К примеру, один из механиков, злоупотребив служебным положением, снял недостающие детали с самолета ЛаГГ-3 в соседнем полку, другой специалист, нарушив меры безопасности, сжег при заправке самолет У-2. Сразу несколько техников и механиков в начале ноября заморозили водосистему в моторах самолетов Ил-2 и МиГ-3. Начальник техотдела одного из батальонов аэродромного обслуживания по личной халатности не обеспечил самолеты сжатым воздухом, сорвав тем самым боевые вылеты нескольких групп штурмовиков и истребителей. Старший техник эскадрильи по вооружению выпустил самолет Ил-2 на боевое задание, не зарядив пушку снарядами. Молодой механик, охраняя в составе караула склад с боеприпасами, со скуки выстрелил по птичке. Птичка-то улетела, а складу не повезло - взлетел на воздух… Ну, и так далее.

Порой и летчики совершали поступки, которые свидетельствовали об их молодости и житейской неосмотрительности. 5 июня 1943 г. командир 10-го учебно-тренировочного авиаполка отправил в Астрахань на самолете УТ-2 младшего лейтенанта Минченко и старшину Минина. На полевом аэродроме Началово им надлежало принять самолет Як-1 и вернуться в полк парой. Но летчики к установленному сроку не вернулись. Выяснилось, что они самовольно вылетели из Астрахани в Кизляр за вином и при взлете с пустыря поломали самолет УТ-2. В приказе по этому поводу командующий 8-й воздушной армией отметил, что за такое исключительное хулиганство Минченко и Минин заслуживают предания суду военного трибунала, но, учитывая их отличную технику пилотирования, то, что в полку они были инструкторами, им была предоставлена возможность искупить вину в штрафной эскадрилье.

Далее Мороз отмечает, что «…штрафные авиа­эскадрильи, которым… поручались самые сложные и опасные задачи, решали их не хуже, чем строевые эскадрильи, действовали самоотверженно, искренне стремясь побыстрее вернуть себе доброе имя и честь, конкретными делами искупить вину. Потери среди пилотов-штрафников были сопоставимыми с потерями строевых летчиков обычных эскадрилий. Так, штрафная штурмовая эскадрилья 8-й воздушной армии под командованием капитана П. Забавских с 1 октября по 31 декабря 1942 г. потеряла трех летчиков. С боевого задания не вернулись старшина И.И. Елисеев и капитан П.И. Гращенко, а сержант И.Я. Ковалев был сбит внезапной атакой Ме-109 при перегоне самолетов в новый район базирования.

Перед новым, 1943 годом 811-й штурмовой авиаполк убыл в город Куйбышев для нового формирования и обучения. Штрафную эскадрилью, в которой к тому моменту числилось десять штрафников - из них только один пилот, прикрепили к 807-му полку 206-й авиадивизии. Капитан П. Забавский через год, на Южном фронте, стал его командиром, был награжден еще двумя орденами Красного Знамени».

Небезынтересно также отметить, что «из трех штрафных эскадрилий 8-й воздушной армии особенно ярко проявила себя ночная легкобомбардировочная на У-2, первым командиром которой был старший лейтенант И. М. Семертей. Летчики этой эскадрильи, как, впрочем, и всех других в 272-й авиадивизии, летали ночью и в сложных метеоусловиях. За ночь они успевали совершить 5-6 боевых вылетов со стандартной бомбовой нагрузкой в 200-230 кг. Летчик-штрафник красноармеец М. Шарипов, в действительности имевший звание батальонного комиссара, за месяц произвел 94 боевых вылета, а красноармеец (старший политрук) Кузьма Волков - 75. Между тем, летчиков строевых эскадрилий за 50 боевых вылетов согласно приказу НКО СССР № 0294 можно было представлять к ордену Отечественной войны II степени, а за 60 - I степени. Но для Шарипова, Волкова и многих их коллег высшей наградой было возвращение воинского звания и перевод в строевую эскадрилью… Даже подчеркнуто скупые и сдержанные строки приказов по армии… отражают высокое мужество и самоотверженность пилотов и авиаспециалистов-штрафников».

С самим фактом существования штрафных авиа­эскадрилий связан и второй миф - о том, что-де во время войны провинившихся летчиков по приказу Сталина ссылали не просто в штрафные авиаэскадрильи, а в эскадрильи смертников, которые летали на штурмовиках Ил-2. А к нему примыкает вариация, что-де проштрафившихся летчиков в штрафные части не отправляли, а переводили в штурмовые авиаполки, где заставляли летать на Ил-2 в качестве стрелков-радистов. Сколь странным сие ни показалось бы, но, как выясняется, подлинными авторами этих мифов являются сами гитлеровцы. Так что ничего удивительного в том, что наша «антиллигенция» подхватила эти мифы, нет. Она любое нацистское вранье подхватывает, лишь бы только очернить Родину, чей хлеб ест. И потому ей невдомек, что тут к чему. А между тем подлинные корни происхождения этих мифов очень даже интересны. Позвольте в этой связи сослаться на авторитетного современного исследователя Ю.И. Мухина. В своей новой и как всегда блестящей книге «Средства массовой брехни» Юрий Игнатьевич со ссылкой на интервью с ветераном войны, известным летчиком-штурмовиком, Героем Советского Союза Г. М. Рябушко приводит очень интересный пример, показывающий, что гитлеровцы боялись «илов» как-то по-особому, сильнее других советских самолетов. Оказалось, что в ответ на многочисленные вопросы солдат вермахта на одну и ту же тему - «Что за звери летают у русских на штурмовиках? Спасения от них никакого! По головам ходят!» - немецкие «политруки» разъясняли, что «русские летчики, летающие на штурмовиках, такие свирепые и бесстрашные, потому что они смертники. Терять им нечего, их на штурмовиках летать приговорили. Летают на штурмовиках у русских такие сволочи, такой сброд, который в любой нормальной армии, вроде немецкой, уже давно бы расстреляли, а варвары-русские приговаривают их летать на штурмовиках. И летают на «илах» такие отпетые головорезы, которым и своей жизни не жаль, только была возможность кого-то убить. А в перерывах между полетами, чтоб эти сволочи не разбежались и опять какое-нибудь зверство не учинили, русское командование дает им расстреливать немецких военнопленных. Так сказать, душу отвести и удовольствие получить».

Самое интересное, что Рябушко это услышал непосредственно от самих пленных немцев, с которыми группа советских летчиков-штурмовиков решила просто побеседовать, так как мимо их аэродрома, где не замаскированными стояли Ил-2, проводили колонну пленных. И как только наши летчики уговорили конвойных дать им пару минут, чтобы просто побеседовать с пленными, те, увидев, что на аэродроме стоят Ил-2, буквально в слезах стали умолять не расстреливать их. Заинтересовавшись таким поведением пленных, летчики через переводчика и выяснили то, о чем уже было сказано выше. А на вопрос «А с чего вы взяли, что мы смертники?», пленные ответили очень просто - мол, «нормальный человек, который хоть как-то бережет свою жизнь, летать так, как это делают русские штурмовики, не станет. Так атаковать, отчаянно и безжалостно, со сверхмалой высоты и наплевав на зенитный огонь, могут только смертники, которым уже терять нечего. А таких людей нормальному человеку бояться не только не стыдно, а вроде как даже обязательно».

Так вот и выходит, что, судя по всему, наша «антиллигенция» четвертушкой уха слышала где-то звон, но, как и всегда, не соизволила разобраться, откуда он и почему. А ведь пример-то очень любопытный. Даже более того. Вы обратите внимание на то, как тевтоны рассуждали. Пришли к нам в качестве крайне непрошенных «гостей», сиречь агрессоров. Безжалостно и варварски уничтожали наши города и села, беззащитных мирных советских граждан, с самых малых высот, как в тире, расстреливали колонны несчастных беженцев, а тут, видите ли, русские штурмовики их, таких бравых нормальных вояк нормального Третьего рейха, столь безжалостно уничтожали на поле боя!? Ну и наглецы! Впрочем, особыми сволочами тут выглядят непосредственно немецкие «политруки». Ведь это же они так разъясняли своим солдатам, дабы хоть как-то объяснить им, почему русские столь храбро и героически воюют! А что у этих гадов «фрицев» проходило за «лучший аргумент»?! Правильно, все русские трусы, варвары, все сволочи непролазные, все звери, только и способные, что безжалостно убивать принесших им нацистскую цивилизацию нормальных тевтонов! Ну и наша «антиллигенция» туда же. Как же без нее-то, да еще и при наличии такого нацистского «аргумента»?!

А ведь «аргумент», между прочим, только в пользу славных сталинских соколов, которые с беспримерной храбростью, героизмом и мужеством вели действительно безжалостную, беспощадную борьбу с люто ненавистным врагом! Они ведь сражались за Родину! Или что, агрессор ожидал, что ему мармеладки с неба будут сыпать?! Более того. «Аргумент» еще и тем хорош, что показывает высочайшую эффективность и надежность советской авиационной техники, которая позволяла летчикам-штурмовикам работать на сверхнизких высотах. Ведь Ил-2 был первым в мире серийным бронированным самолетом-штурмовиком, в котором жизнь летчика и основные системы самого самолета были прекрасно защищены авиационной броней! Ни у кого в мире не было такого самолета, который мог на низких и сверхнизких высотах висеть над полем боя и методично уничтожать врага!

Ну, а в том, что некоторые из летчиков за серьезные провинности и по приговору военных трибуналов попадали в штрафные авиаэскадрильи, ничего удивительного нет. Об этом уже было сказано выше. Еще раз напомню, что во времена Сталина закон был для всех законом. Тем более во время войны, иначе, без дисциплины-то, Победы было бы не достичь! Вот так-то!

И вот теперь, когда, пускай и вкратце, но вы ознакомились с тем, что было и как было, ответьте, пожалуйста, на один сакраментальный вопрос. Выше была приведена подлинная правда об авиаштрафниках и штрафных авиаэскадрильях. Она горькая, во многом нелицеприятная. Но так было. Однако же при чем тут утверждения о том, что во время войны Сталин не щадил даже своих любимчиков - «сталинских соколов» - и ссылал их в специально созданные для них штрафные авиаэскадрильи, а некоторых даже в штрафбаты?! При чем тут он, если это была инициатива снизу, хотя и во исполнение знаменитого приказа № 227?! В чем злодейство-то, если жестокости в положение заложили сами авиаторы?! В чем тут злодейство Сталина, если во время войны жестко соблюдалось действовавшее тогда советское законодательство?! И знаете, что самое интересное?! Ведь не поверите, но это действительно так. На все эти вопросы сами летчики - участники войны - давным-давно ответили. Да еще как! Ведь ни один из летчиков, побывавших в штрафных эскадрильях, ни разу не обмолвился ни одним худым словом ни в адрес самой идеи штрафных авиачастей, ни тем более Сталина! Напротив, еще и гордятся тем, что в составе этих эскадрилий принимали участие в самых жестоких, самых кровопролитных воздушных боях и выходили из них победителями! Слава вам, славные «сталинские соколы»! Вы и в штрафных эскадрильях с честью несли высокое звание верных сынов России! Хотя, конечно, было бы лучше, если вы не совершали бы тех проступков, за которые попадали в такие части.

1. Сборник боевых документов Великой Отечественной войны № 5. М., 1947, с. 37. Цит. по: Правда о штрафбатах-2. М., 2008, с. 32.

2. Красная Звезда, 16 января 2008 г.

3. Мухин Ю.И. Средства массовой брехни. М., 2008, с. 45-48.