

**Березин П. Ф.**

## **Красная авиация в борьбе с белополяками**

**Аннотация издательства:** В книге дается описание боевых действий авиации Западного фронта в период с марта по октябрь 1920 г. На фактическом материале автор обрисовывает картину состояния воздушных сил на Западном фронте и выявляет героическую роль летно-технического состава авиации, обеспечившего победу над белополяками. Рассчитана книга на начальствующий состав Красной Армии.

### **Содержание**

От автора [3]

Глава 1. Возникновение белопольского фронта [5]

Глава 2. Группировка военно-воздушных сил, их организация, материальная часть, вооружение, ремонт и снабжение [7]

Глава 3. Аэронавигационная служба, служба связи и управления. Строи, высоты, личный состав и базирование авиации [12]

Глава 4. Боевая работа авиации в период Мозырьской операции (март — май 1920 г.) [19]

Глава 5. Майское наступление Красной Армии и боевая работа авиации с мая по 9 июня 1920 г. [25]

Глава 6. Состояние и боевые действия авиации Западного фронта в период подготовки июльского наступления (7 июня — 7 июля 1920 г.) [41]

Глава 7. Июльское наступление Западного фронта и боевые действия воздушной эскадрильи [51]

Глава 8. Действия авиации при отходе красных войск от Варшавы [60]

Глава 9. Выводы о действиях авиации [70]

Приложение 1. Ведомость боевых полетов, совершенных авиационными частями 16-й армии в период с 10 марта по 20 мая 1920 г., в течение Мозырьской операции

Приложение 2. Характеристика самолетов, состоявших на вооружении Красной Армии в 1920 г.

Приложение 3. Ведомость штаба Красного Воздушного Флота Юго-Западного фронта на потребное авиагорючее и смазочные материалы на второе полугодие 1920 г. для 14-го, 1-го, 6-го и 4-го авиационных поездов 21 сентября 1920 г. № 13856

Примечания

Список иллюстраций

## От автора

История боевых действий красной авиации на Западном фронте еще ожидает своей разработки.

При составлении настоящего труда автор поставил себе ограниченную задачу: на основе изучения подлинных документов и использования весьма немногочисленных журнальных материалов, характеризующих отдельные эпизоды воздушных боев, воспоминаний летчиков дать краткий очерк боевых действий красной авиации на Западном фронте за период с 18 марта 1920 г. (начало Мозырьской операции) по 20 октября 1920 г. (дата заключения мирного договора с Польшей).

Описываемые воздушные бои в период гражданской войны показывают примеры безграничной преданности красных летчиков делу Коммунистической партии и нашей Родине.

В то время наши воздушные силы переживали громадные трудности ввиду того, что на вооружении была старая материальная часть, полученная в наследство от царской армии, причем нехватало запасных частей и горючего. Кроме того, сильно чувствовалось отсутствие достаточного числа квалифицированных и тактически грамотных летных кадров.

В работе сделан упор на точное воспроизведение хода событий по отдельным операциям, чем объясняется значительное число приведенных подробностей по применению немногочисленной авиации, которой располагали фронты в то время, особенно в вопросах ее боевого применения во взаимодействии с наземными войсками. [4]

Автор надеется, что настоящая работа окажется полезной как для изучения боевых действий красной авиации в период гражданской войны, так и для дальнейшей разработки истории Красного Военно-Воздушного Флота, этого славного стража страны социализма, выросшего в мощное и грозное оружие нашей Родины. [5]

## Глава 1.

### Возникновение белопольского фронта

Польское наступление на Украину началось 25 апреля 1920 г. по указанию Антанты, которая снабдила польские войска оружием, обмундированием и массой других военных материалов. Кроме того, Франция дала им около 140 самолетов и своих военных специалистов. Еще 8 августа 1919 г. белополяками был захвачен Минск. 25–26 апреля 1920 г. их войска захватили Житомир и Бердичев, а 6 мая белополяками был занят Киев.

В тылу красных войск польские шпионы прибегали к самым гнусным средствам борьбы против Советской республики. Они поджигали склады, взрывали мосты, убивали партийных и советских работников, засылали глубоко законспирированных провокаторов в партийные и советские организации.

На захваченной белополяками территории восстанавливался произвол помещиков и капиталистов.

После захвата поляками Минска ими было опубликовано 27 августа 1919 г. следующее обязательное постановление:

- «1. Все распоряжения и декреты большевистских властей о частной собственности отменяются.
2. Право частной собственности считается восстановленным...
3. Вся частная собственность должна быть возвращена законным владельцам.
4. Помещики или их представители обязаны не позднее 10 сентября вступить во владение своими имениями...»

Интервенты с неопикуемой жестокостью расправлялись с рабочими и крестьянами в оккупированных ими районах.

Операцией по захвату части территории Советской Белоруссии и Советской Украины руководил Пилсудский, этот буржуазный контрреволюционный националист и тайный шпион многих иностранных государств. [6]

Целью белопольского наступления было разгромить молодую Советскую республику и восстановить власть помещиков и капиталистов. Для этого первоначально ставилась задача разгромить нашу 12-ю армию, не допустив ее отхода за р. Тетерев, затем овладеть всей Правобережной Украиной с г. Киевом и захватить Советскую Белоруссию.

Польская буржуазия с помощью капиталистов Антанты собрала большие силы, которые превосходили более чем в четыре раза силы Красной Армии, находившиеся на Западном фронте.

Однако, несмотря на такое превосходство в силах, белополякам не удалось разгромить 12-ю армию.

Наши части после упорнейших боев сумели достаточно планомерно отойти. Успех белополяков ограничился временным занятием г. Киева, где их огульное наступление

выдохлось, и инициативу действий начало постепенно захватывать в свои руки красное командование.

Польским капиталистам и помещикам пришлось навсегда выбросить из головы мечты о расширении пределов польского государства «от моря до моря», от Данцига до Одессы.

Армии Юго-западного фронта, отступившие под натиском превосходных сил белополяков, нуждались в пополнениях людьми, материальной частью и боевыми припасами.

Особенно в этом нуждалась 12-я армия, выдержавшая на своих плечах главный удар белополяков.

По указанию Ленина и Сталина для ликвидации нашествия польских панов со всех фронтов перебрасывались части Красной Армии. Из района Белореченской через гг. Ростов (на Дону), Елизаветград шла 1-я Конная армия во главе с товарищами Ворошиловым и Буденным.

К 25 мая 1920 г. 1-я Конная армия сосредоточилась в районе Умань. В начале июня 1920 г. мощным ударом Конной армии был прорван фронт белополяков, и вслед за этим началось контрнаступление красных войск; по всему фронту, приведшее к разгрому противника.

Еще в начале 1920 г. на Западном фронте была создана боевая авиационная группа, которая действовала в полосе наступления 16-й армии.

Ее боевая деятельность давала весьма положительные результаты, несмотря на ряд трудностей, которые мешали нормальной работе летчиков.

Наряду с усилением антипольского фронта пехотой, конницей и артиллерией были приняты меры по переброске авиационных частей. [7]

На Западный фронт перебрасывались авиационные отряды, освободившиеся на других фронтах.

На усиление прибывали 4-й истребительный, 6-й и 31-й авиационные отряды из 7-й армии. Кроме того, в Смоленск шли 2-й и 4-й истребительные и 18-й авиационный отряды. Начальнику авиации было приказано представить свои соображения по группировке этих отрядов, исходя из задач, которые были поставлены армиям Западного фронта.

## Глава 2.

### Группировка военно-воздушных сил, их организация, материальная часть, вооружение, ремонт и снабжение

К началу наступления войск Западного фронта в составе военно-воздушных сил, обслуживавших его, насчитывалось 67 истребительных и 27 разведывательных действующих самолетов {1}. С развитием операций число действующих самолетов возросло за счет авиационных отрядов, переброшенных из глубины страны и находившихся там после ликвидации Восточного фронта. Дислокация авиачастей Западного фронта в мае 1920 г. представлялась в следующем виде (см. схему 1):

Торопец — 45-й авиационный отряд (небоееспособный).

Невель — 46-й и 31-й авиационные отряды.

Дретунь — звено 45-го авиационного отряда.

Витебск — 17-й авиационный отряд (звено в Островно).

Витебск — 6-й авиационный отряд.

Гжатск — 19-й авиационный отряд.

Смоленск — 8-й и 20-й авиационные отряды.

Орша — 44-й авиационный отряд (одно звено в Толочине).

Голошевка — 38-й авиационный отряд (одно звено в Толочине).

Славное — 10-й, 11-й, 12-й и 13-й истребительные отряды.

Могилев — 42-й авиационный отряд.

Салтановка — 2-й истребительный авиационный отряд. [8]

Гомель — 32-й авиационный отряд (звено в Салтановке).

Гомель — 1-й авиационный отряд (звено в Речице).

Гомель — 18-й авиационный отряд (звено в Речице).

Гомель — 4-й истребительный отряд (звено в Салтановке).

Гомель — 1-й истребительный отряд (звено в Салтановке) {2}.

Кроме того, 48-й авиационный отряд находился в пути на Юго-западный фронт.

Отряды, как правило, разделялись на звенья. Звено в своем составе имело от трех до пяти самолетов.

В войне с белополяками наша красная авиация располагала самолетами, оставшимися еще со времени мировой войны и много поработавшими на фронтах для молодой Советской республики против белых и интервентов. Поэтому самолеты представляли в основном устаревшие типы машин с небольшим радиусом действий, прошедшие по несколько раз ремонт. Так, мощность моторов колебалась в пределах 80–600 лошадиных сил, а средняя скорость полета самолета не превышала 120–150 км в час. Такое положение с материальной частью ставило перед летным составом ряд трудностей и требовало большого умения и храбрости при боевых полетах (см. приложение 2).

На вооружении красной авиации в основном состояли «ньюпоры» и «сопвичи». Машины других систем насчитывались единицами, и вот эти-то единицы часто тормозили дело групповых полетов, так как они обладали разными скоростями.

Несмотря на это, исключительно высокий подъем духа среди летчиков красной авиации, убежденных в правоте защищаемого ими дела и преданных делу партии Ленина — Сталина, Советской республике, приводил к тому, что нередко какой-нибудь старый «ньюпор» с красным героем-летчиком обращал в бегство двухсотсильный «спад», управляемый дрянным польским летчиком.

Таким образом советские летчики своими воздушными боевыми действиями против белополяков вписали не одну блестящую страницу в историю красной авиации.

Задачи авиации сводились к следующему:

1. Подавление воздушного флота противника, захват господства в воздухе.
2. Подготовка наступления наших войск путем разведки и фотографирования. [9]
3. Деморализация войск противника.
4. Активное содействие пехоте и другим родам оружия при наступлении и служба связи.
5. Содействие нашим войскам путем разбрасывания агитационной литературы в расположении противника (см. приложение 1).

По родам авиации задачи в основном распределялись следующим порядком:

- а) разведчики выполняли свою основную задачу по разведке и фотографированию, совмещая ее с бомбометанием и пулеметным обстрелом противника;
- б) бомбардировщики типа «Илья Муромец» производили бомбометание и фотографирование;
- в) истребители в большинстве случаев использовались для разведки и действий по наземным целям; одновременно они несли службу сопровождения разведчиков и бомбардировщиков, а также службу патрулирования.

Так, за 20 дней мая 1920 г. авиация, располагавшаяся в Славном, получила много самых разнообразных задач:

«...Предлагаю к 18 часам подготовить 2 разведывательных и 2 истребительных самолета, коим вылетать для обследования железной дороги от Крупок до Борисова,

Екатерининского тракта и проселочных дорог в районе 10–15 км вдоль железной дороги...»

«Предлагаю произвести разведку по маршруту Славное и по Бобру до Мурова, Шабынька...»

«Предлагаю произвести разведку тыла противника от Борисова до Смолевичей...»

«Предлагаю послать один самолет по маршруту: Славное, Борисов, Б. Стахов, Кричин. Цель полета: фотографирование замеченных и вновь обнаруженных батарей, окопов и переправ...»

«Предлагаю нарядить 1 истребитель на охрану разведчиков по маршруту...»

«Предлагаю завтра утром выслать на бомбометание 4 разведывательных и 4 истребительных самолета в целях подавления неприятельской авиации, находящейся в Жодино».

«Предлагаю выслать сегодня вечером один самолет на ст. Борисов. Цель полета: осветить движение на станции и в городе... Одновременно с этим произвести [10] бомбометание по станции (по железнодорожным составам), отнюдь не разрушая железнодорожного моста...»

«...Во исполнение боевого приказа командующего армией приказываю всем имеющимся в вашем распоряжении самолетам оказать содействие Красной Армии в наступлении ее на Борисов...»

«...Для сопровождения 2 разведывательных самолетов выслать сегодня вечером 6 истребителей. Обстрелять окопы противника вдоль берега Березины...»

«...Ввиду наступления на Борисов одной из наших бригад приказываю выслать в 20 час. 30 мин. сегодня 5 разведчиков с бомбами и 6 истребителей с бомбами и пулеметами для бомбометания и обстрела окопов, батарей, а также скопления противника в Б. Ухолоды и М. Ухолоды».

«...Для подыскания аэродрома в Мурове и Снуи, где находятся штабы бригад, выслать самолеты...»

«...Ввиду необходимости выяснить оперативную обстановку и задачи эскадрильи на борисовском направлении вылететь на одном из самолетов в штаб 16-й армии в Могилев и сегодня же вернуться обратно. Доложить начальнику штаба армии, что при таком положении связи все задания теряют значение и работа авиации не имеет смысла...»

«...По приказанию Начальника воздушного флота республики вышлите один самолет для содействия пехоте в занятии Осовы ....»

«...Сегодня, не позднее 7 час. 30 мин., надлежит выпустить 2 самолета для охраны мостов через Березину у устья р. Уша. Выслать обычное дежурство в Прямино...»{3}.

Такое разнообразие выполняемых красной авиацией задач подтверждает, что ее работа высоко оценивалась командованием в освещении действительного положения и

намерений противника, а также в подготовке всех необходимых данных для принятия решения.

Вооружение как красной, так, и белопольской авиации было сходственно. Двухместные машины были вооружены двумя пулеметами. Один из них — «Виккерс» — стрелял через винт, а другой — «Льюис» — предназначался для стрельбы с турели. Одноместные машины имели один [11] пулемет «Виккерс» для стрельбы через винт. Для этих пулеметов требовались английские патроны, которые получались из запасов, оставшихся у нас от мировой войны, или из числа трофейных, отбитых у белогвардейцев.

Бомбометание производилось «на-глазок». Прицелы отсутствовали. Бомбы, за неимением на самолетах бомбодержателей, брались в кабину летчика или летчика-наблюдателя. Бомбы имелись небольшие: 4-кг бомбы употреблялись для бомбометания с одноместных машин и 10-кг бомбами поражали противника с двухместных машин.

Ремонт самолетов производился в авиационных поездах и непосредственно на аэродромах.

Авиационный поезд был как, бы прототипом настоящих подвижных мастерских. Состоял он из 24–30 вагонов, которые включали в себя платформы, цистерны и крытые вагоны под мастерские. Авиационный поезд, как правило, следовал за обслуживаемой им частью и представлял не что иное, как современную базу на рельсах. Эти поезда мало передвигались, так как были чрезмерно загружены ремонтом материальной части. Чтобы обеспечить бесперебойную работу авиационных частей, поезд обыкновенно из своего состава выделял передовую базу, располагавшуюся вблизи от фронта.

Ремонт материальной части из-за отсутствия запасных частей был крайне недоброкачественным. Часто можно было наблюдать ремонт, осуществляемый при помощи гвоздей, проволоки и даже веревок.

Снабжение авиации горючим было явно недостаточным, причем это было не то горючее, которым располагает наша современная авиация, а различные суррогаты (см. приложение 3).

Снабжение же авиации Западного фронта техническими материалами и специальным оборудованием производилось через фронтную базу. Это снабжение было настолько незначительным, что командование авиационных частей по обеспечению боевой работы своей части было целиком и полностью предоставлено само себе. По инициативе начальников авиационных частей в них создавались базы снабжения, занимавшиеся самоснабжением в интересах обеспечения боевой работы своих самолетов.

Польская авиация 1920 г. в своем составе имела разного типа самолеты, которые ей достались из остатков русской, германской и австрийской армий. [12]

Среди самолетов польской авиации преобладали «брандербурги» и «эльфауге». Были также «альбатросы», «гальберштаты» и др. Из новейших типов польское правительство закупило у французов самолеты «бреге», «нюпоры» последних серий и «спады».

При уходе из Польши итальянских авиационных отрядов поляки купили у них несколько самолетов «LVG» и «капрони».



Состав летчиков польской авиации был крайне разнообразный. К полякам нанимались все те, кто ненавидел большевизм и советскую власть. Таким образом, в их авиации служили французы, немцы, австрийцы, русские, чехи, итальянцы. При опросе польских летчиков, взятых в плен 22 апреля 1920 г. в районе Житомира, последние показали, что командир 2-й авиационной группы белополяков, некий Пирини, является капитаном итальянской службы. Этой же авиационной группе принадлежали 7-я и 9-я эскадры, из коих первая в составе 7 одноместных аппаратов имела 10 летчиков-американцев. Во главе польской авиации стоял ген. Мацевич. Авиационные школы, базы и заводы находились в Варшаве, Познани и Кракове. Техническое имущество и аппараты поставлялись главным образом Францией, Англией, Америкой и покупались в Германии {4}.

Такова краткая характеристика польских военно-воздушных сил, противостоявших красной авиации Западного фронта.

### **Глава 3.**

#### **Аэронавигационная служба, служба связи и управления. Строи, высоты, личный состав и базирование авиации**

Аэронавигационная служба того времени была чрезвычайно примитивна. В основном она сводилась к простому прочерчиванию маршрута полета на карте, без учета магнитного склонения, девиации компаса, силы и направления ветра и ряда других элементов, которые в современном самолетовождении абсолютно необходимы. При получении задания обычно бралась карта, намечался маршрут (чаще всего простым карандашом, так как цветных карандашей [13] не имелось) и измерялось линейкой или циркулем расстояние. Полет производился при помощи земных ориентиров.

При скорости самолета 120–150 км в час постоянная ориентировка по земным ориентирам была возможна, и это ничуть не отражалось на выполнении задания. Летный состав, как правило, хорошо знал район боевых действий, а поэтому были случаи, когда полеты производились без карты.

При осуществлении таким образом аэронавигационной службы, естественно, игнорировалась и метеорологическая служба. Погода «летная» или «нелетная» определялась командиром авиационной части, который, взглянув на небо (и по ряду других признаков, как то: по деревьям, по птицам, по дыму, по флагу и т. д.), решал возможность полетов. Судя по журналам боевых действий (см. приложение 1), погода играла значительную роль в боевой работе авиации. При плохой погоде самолеты или не взлетали или возвращались, не выполнив задания. Ветер, туман и т. п. метеорологические явления для самолетов были непреодолимы. В период времени с 12 до 17 час. полеты, как правило, не производились ввиду наличия в воздухе сильных воздушных течений, при которых самолеты с маломощными моторами «болтало». Поэтому, как видно из сводок и журналов боевых действий, полеты в основном производились утром или вечером.

Служба связи на земле работала удовлетворительно при тех возможностях, какие имело в своем распоряжении фронтовое командование. Во время июльского наступления 16-й армии эскадрилья, обслуживавшая армию, обеспечивалась связью, которую выделяли начальники дивизий. Так, начальником 10-й дивизии был предоставлен телеграфный

аппарат и три телеграфиста. Таким образом, связь с дивизиями была установлена при помощи этого телеграфа через штаб армии. Со штабом 8-й дивизии вначале была телефонная связь.

Для организации и поддержания надежной связи между дивизиями и авиацией еще в начале мая начальником штаба 16-й армии были даны следующие указания штабам дивизий: «Ввиду того, что отсутствие достаточно надежной связи фронта со своими авиационными отрядами приводило зачастую к незаслуженным нареканиям на летчиков в бездействии, в частности истребителей, необходимо наладить с отрядами более тесную связь. Отсутствие свободного количества проводов не дает возможности предоставить [14] штабам дивизий прямые провода с отрядами на всех участках, но допускает следующую организацию. Штаб 10-й дивизии связан непосредственно с авиационной группой, расположенной в Салтановке, и через него должны поступать все заявления о появлении самолетов противника на фронте 17-й и 57-й дивизий. Штаб 8-й дивизии непосредственно связан со штабами 10-й и 29-й дивизий и может таким же порядком доносить об этом... Штаб 23-й бригады {5} должен связаться с эскадрильей, расположенной в Славное, и о появлении самолетов противника немедленно доносить начальнику эскадрильи. Начальнику связи 16-й армии оказать содействие в предоставлении проводов на участке Толочин, Славное и Крупки, Славное.

В дивизиях завести порядок, по которому передовые части, увидя самолет противника, сейчас же доносят в штабы бригад и дивизий, а те, в свою очередь, в штаб 10-й дивизии для передачи авиационным группам. Передача производится дежурными. Главное — это скорость передачи. При передаче сообщать количество появившихся самолетов, время, когда они пролетели над известным пунктом, и примерно взятое самолетом направление, без чего авиагруппе трудно ориентироваться. Получение этих (сведений необходимо отрядам во избежание непроизводительных полетов и уничтожения бесполезно авиасмеси. С другой стороны, каждая из групп истребителей должна иметь всегда наготове один дежурный аппарат и суточное дежурство на телеграфе» {6}.

Служба связи и управления в воздухе осуществлялась эволюциями самолета и ракетами. Связь же самолета с землей, как правило, отсутствовала, а поэтому авиация не могла своевременно быть ориентирована в наземной обстановке, происшедших изменениях и задачах на дальнейшую работу. Летный состав и войсковые командиры не были подготовлены для того, чтобы использовать авиацию как средство связи и разведки.

Важность использования самолетов для связи командования с войсками выявилась уже тогда, в мае 1920 г., во время боевых действий 1-й Конной армии в житомирском направлении. Аналогичную картину можно было наблюдать и у белополяков. [15]

В бою у м. Макаричи в 1920 г. при польской коннице целый день работали 6 самолетов, но действия их были не согласованы со своей конницей. Когда самолеты противника атаковали нашу конницу, польские эскадроны действовали вяло и нерешительно; когда же конные части белополяков шли в атаку, самолеты уходили в сторону или улетали за бомбами.

В результате незнания и непонимания частями правил связи с авиацией даже в идеальном случае, когда задание на аэродром приходило во-время и самолеты вылетали в ближайшие 5–10 минут, все еще были опасения за выполнение боевого задания.

Это происходило вследствие того, что имелся 40–50-минутный промежуток времени между получением задачи и ее выполнением, в течение которого обстановка на фронте могла резко измениться.

Отсутствие же средств связи с самолетом, когда он находился в воздухе, не позволяло уточнить боевую задачу летчику. Сам же летчик, находясь в воздухе, не всегда мог разобраться в обстановке на земле, так как противник свои части маскировал, а части Красной Армии не имели средств для обозначения своего расположения.

В системе управления авиацией роль начальника воздушных сил армии сводилась в основном к снабженческим функциям. В лучшем случае начальник воздушных сил армии регистрировал выполнение авиационными частями тех или иных заданий, а также передавал им приказы командования армии. Оперативного руководства боевыми действиями авиации он не осуществлял. Донесения летчиков-наблюдателей сразу же после выполнения задания, не проходя соответствующей обработки в штабе отряда или эскадрильи, поступали в штаб армии.

Штабы отрядов {7} (эскадрилий) представляли в штаб армии ежедневные сводки о проделанной за день работе. Затем эти сводки служили основой для составления сводок о деятельности авиации в штаб фронта. Для ориентировки личного состава в каждой части велась карта района полетов данного соединения, наносились маршруты полетов по разведке и бомбометанию и частичные данные о противнике.

Летно-технический состав красной авиации в основном состоял из летчиков и мотористов мировой империалистической войны. Следует отметить, что летчики имели недостаточную [16] тактическую подготовку, но в преобладающем своем большинстве отличались беззаветной храбростью и преданностью делу партии.

В процессе создания Красного Воздушного Флота на фронтах гражданской войны начали постепенно выковываться кадры молодых летчиков и летчиков-наблюдателей.

Следует также отметить, что в период борьбы с белополяками замаскированные враги народа, занимавшие в то время ответственные посты как в штабе фронта, так и в штабе управления авиацией Республики, за незначительные проступки, а иногда и без таковых не допускали красных летчиков к боевой работе, мотивируя это зачастую их неподготовленностью, а на их место ставили летчиков, служивших у Колчака, Деникина и других врагов советской власти.

Наши красные летчики, мотористы и солдаты мировой войны, беззаветно боровшиеся в период гражданской войны, были исключительно дисциплинированы. Они впоследствии заняли руководящие посты в воздушном флоте Красной Армии и явились его строителями.

Технический состав обеспечивал бесперебойную работу авиационных частей. Не единичны случаи, когда после боевого дня механики и мотористы работали всю ночь напролет, при свете костров производя ремонт, потребовавший бы при нормальных условиях недельного срока. Особенно тяжела была работа технического состава ввиду явно неудовлетворительного снабжения запасными частями, инструментом и другими материалами. Его самоотверженность и преданность преодолевали эти трудности и обеспечивали летному составу безаварийную боевую работу.

Характеризуя высоты боевых полетов авиации, следует сказать, что работа происходила на высотах порядка 700–1200 м. Иногда в результате боя обстановка заставляла отдельные самолеты подниматься до 3000–3500 м. Основная высота полетов колебалась в пределах 700–1000 м. Такая небольшая высота полетов в условиях 1920 г., когда средства противовоздушной обороны были незначительны, позволяла безнаказанно летать красным летчикам. Строй «клина» пользовался преимуществом у красных летчиков, причем клином летали не только звено и отряд, но и большие соединения.

Подлетая к цели для бомбометания или вступая в бой с противником для обстрела пулеметным огнем, самолеты рассредоточивались и вступали в бой индивидуально. [17]

При организации базирования воздушных сил Западного фронта убит учтен опыт Восточного и Южного фронтов, в результате чего базирование определялось наличием путей сообщения. В своем докладе начальник авиации Западного фронта в целях лучшего налаживания взаимодействия с пехотой писал: «Боевой опыт Восточного и Южного фронтов показал, что при стремительном наступлении наших войск обыкновенно авиацию не считали нужным продвигать к фронту одновременно, вместе с прочими родами оружия, вследствие чего авиационные отряды оставались в глубоком тылу наших войск и не могли, естественно, нести боевую службу, что вызывало нареkanie на авиацию со стороны общевойскового командования.

Для избежания подобного явления на Западном фронте прошу доложить в Революционный Военный Совет фронта о необходимости продвигать авиационные средства одновременно, например с артиллерией, при этом прилагаю примерный расчет потребного для перевозки одного авиационного отряда подвижного состава. Причем прошу распоряжений начальника военных сообщений Западного фронта разослать по подчиненным ему начальникам военных сообщений армий этот расчет с предписанием держать тесную связь с управлением авиации армии, которое будет давать сведения о количестве авиационных отрядов, подлежащих к переброске...»{8}.

Говоря о базировании авиации, нужно сказать, что авиационный отряд в то время являлся самостоятельной хозяйственной, административной единицей. Считаясь подвижной и гибкой боевой единицей, он был снабжен незначительным (от трех до шести) количеством самолетов и летчиков, не имел своего обоза для самостоятельного передвижения и был всегда прикован к железной дороге.

Это положение подтверждается расположением авиационных частей 15-й и 16-й армий. Так, в 15-й армии авиация располагалась:

45-й авиационный отряд в Торопце (звено на ст. Нища).

46-й авиационный отряд в Торопце (звено на ст. Дретунь).

11-й воздухоплавательный отряд в Торопце.

17-й авиационный отряд в Витебске (звено на ст. Язвино).

26-й воздухоплавательный отряд в Витебске (звено на ст. Полота). [18]

В 16-й армии авиация была расположена:

38-й авиационный отряд на ст. Гусино (звено в м. Бобр).

44-й авиационный отряд на ст. Орша.

32-й авиационный отряд на ст. Салтановка (звено на ст. Жлобин). {9}

Такое расположение авиационных отрядов, естественно, определяло и местонахождение аэродромов вблизи от железнодорожных линий. Ближе к фронту выделялись боевые звенья в составе 1–3 самолетов, которые, по современной терминологии, занимали передовые аэродромы. Летно-технический состав размещался, как правило, на аэродромах под какой-либо крышей или просто под плоскостями самолетов.

Анализируя общее положение и условия работы авиации Западного фронта, следует сказать, что, несмотря на большие трудности, которые испытывала авиация в то время, при высоких боевых качествах личного состава, его преданности и беззаветной вере в правоту защищаемого дела она обеспечивала наземным войскам хорошую боевую деятельность в различных видах боя, показывая исключительную храбрость и самоотверженность летчиков.

Один из эпизодов этой боевой работы, имевший место в Бобруйске, является ярким подтверждением этого вывода.

В ответ на бомбардировку белополяками ст. Жлобин было решено вызвать «познанских рыцарей» на бой. Для осуществления этой задачи выбор пал на красного военного летчика тов. Сапожникова.

9 мая 1920 г. тов. Сапожников, взяв с собой 25-фунтовую бомбу, вылетел на своем истребителе и сбросил эту бомбу на аэродром противника. Бомба разорвалась около самолетных палаток. Проследив за результатом взрыва, тов. Сапожников сделал несколько фигур высшего пилотажа над головами трусливых шляхтичей и, снизившись, обстрелял их. Несмотря на то, что наш самолет был один, белопольские летчики не посмели подняться в воздух.

При возвращении на аэродром тов. Сапожников атаковал аэростат противника; не имея с собой зажигательных пуль, он заставил аэростат снизиться.

10 мая, в 10 час. 30 мин., над красным аэродромом в Славное появились нагруженные бомбами три белопольских самолета немецкой фирмы LVG. В воздухе их встретили тов. Сапожников и другие летчики. Поляки сразу же [19] сбросили, все свои бомбы в лес и, не причинив никакого вреда, начали уходить. В результате преследования один из белопольских самолетов был сбит тов. Сапожниковым и упал в лес вблизи Жлобина. Польский летчик, оказавшийся командиром 12-го авиационного отряда, и летчик-наблюдатель были взяты в плен. Второй польский самолет был подбит тов. Сапожниковым и снизился в расположении 8-й стрелковой дивизии. Командир 12-го белопольского авиационного отряда при допросе показал, что 9 мая вечером на балу один из полковников, обращаясь к польским летчикам, заявил: «Вам красные сыплют на голову всякую пакость, а вы молчите» {10}. Это задело «познанских рыцарей», и они решили уничтожить аэродром красных в Славное, однако они просчитались: красные летчики и на «сопвиче» своим умением в сочетании с храбростью разбили наголову бравирующего, но трусливого противника.

## **Глава 4.**

### **Боевая работа авиации в период Мозырьской операции (март — май 1920 г.)**

(Схема 2, приложение 1)

В марте 1920 г. белополяки перешли в наступление против правого фланга 12-й армии, имея основную задачу — активными действиями в мозырьском направлении обеспечить левый фланг своих войск, наступающих на Украину. Этим было положено начало длительной и затяжной борьбы на стыке 16-й армии Западного фронта и 12-й армии Юго-западного фронта.

Агрессивность неприятельских намерений не осталась незамеченной для красного командования. Командование Красной Армии по указанию Ленина приступило к организации контрнаступления. Общий план этого наступления предусматривал главный удар на Западном фронте (в центре) и вспомогательный — на Юго-западном фронте.

Мозырьский район, лежавший на стыке этих фронтов, имел большое значение для частей Красной Армии. Продвижение противника на этом направлении могло привести [20] к потере двух важных железнодорожных узлов — Жлобинского и Гомельского.

Белополяки считали для себя весьма важным овладеть Мозырьским районом, так как этим они улучшали свое исходное положение для наступления, получали возможность выхода к Днепру и угрожали бы Гомелю.

Все эти обстоятельства определили значение мозырьского направления, где развернулась продолжительная и упорная борьба.

16-я армия, проводившая Мозырьскую операцию, предприняла ряд наступлений (одно в марте, два в апреле и одно в мае), которые характеризовались рядом упорных боев, особенно в районе к северу от железной дороги Речица, Мозырь.

Красные войска стремились форсировать р. Березину — прорвать укрепленные неприятельские позиции белополяков по р. Сведь и уничтожить противника в районе Якимовская, Шацилки, Страковичи.

Полесская группа белополяков, используя особенности местности, организовала упорную оборону.

Прикрывшись речными преградами рр. Березина, Сведь, Вить и Припять и усилив свою оборону укреплениями, многочисленной артиллерией, речными флотилиями и бронепоездами, белополяки упорно сопротивлялись, стараясь удержать свои позиции. Авиация противника, помимо разведки, оказывала существенное содействие своей пехоте, появляясь над полем сражения в наиболее напряженные моменты боя группами в несколько самолетов, сбрасывая бомбы и обстреливая наши части из пулеметов.

Так в общих чертах протекала Мозырьская операция, представляющая интерес во многих отношениях, в том числе и с точки зрения действий авиации обеих сторон.

Весна 1920 г. изобиловала облачными днями, чем объясняется немногочисленность полетов как красной авиации, так и самолетов противника. Кроме того, лесистая

местность района действий затрудняла работу воздушного флота и предъявляла повышенные требования к опытности летного состава.

К 18 марта 1920 г. (начало операций на мозырьском направлении) стороны занимают фронт протяжением около 100 км. На этом широком фронте части Красной Армии в течение марта располагали лишь несколькими действующими самолетами 32-го авиационного отряда. По ведомости боевых полетов можно судить, что в течение [21] марта работало всего два самолета («ньюпор» и «сопвич»), которые совершили четыре полета с разведывательными целями. Таким образом, в марте красные войска имели один самолет на 50 км фронта. В апреле уже работало четыре авиационных отряда — два разведывательных (18-й и 32-й) и два истребительных (1-й и 2-й), располагавших 14 действующими самолетами (6 разведчиков и 8 истребителей). Эти четыре авиационных отряда дали всего 44 полета. Из этого числа полетов разведчики, выполнявшие задачу разведки в совокупности с бомбометанием, дали 14 полетов, а истребители, выполнявшие задачу баражирования в сопровождении разведчиков, дали 30 полетов.

Следовательно, уже в апреле красные войска располагали одним самолетом на 7 км фронта. Наибольшее напряжение в работе авиации было в мае, когда работали 1-й и 18-й авиационные отряды, за 20 дней мая давшие 48 полетов при 9 действующих самолетах. Хотя в мае приходился один самолет на 11–12 км фронта, зато каждый самолет в среднем дал по  $5 \frac{1}{3}$  полета. Нужно отметить, что 18 мая в 1-м авиационном отряде было проведено пять вылетов за день и, кроме того, производились двукратные вылеты одних и тех же летчиков в течение одного дня. Это свидетельствует о напряженности в работе летного состава по сравнению с апрелем, когда обычно было не более двух полетов в день.

Трудно судить, какими воздушными силами располагал противник на мозырьском направлении. Если исходить из того факта, что в апрельских боях в районе Шацилки «ад полем боя одновременно появлялись группы польских самолетов до 10 машин, то можно предполагать, что белополяки в количественном отношении значительно превосходили красную авиацию.

Работа красной авиации по преимуществу сосредоточилась на двух направлениях, прилегавших к району действий, — это Жлобин, Шацилки, Калинковичи и Речица, Мозырь.

Распределение красной авиации сводилось к следующему: 17-ю стрелковую дивизию (а впоследствии и 10-ю) обслуживали 18-й и 32-й авиационные отряды, 57-ю стрелковую дивизию поддерживал 1-й авиационный отряд.

1-й и 2-й истребительные отряды оставались в подчинении начальника воздушных сил 16-й армии и прикрывали район Жлобин, Шацилки, Горваль (17-й и 10-й стрелковых дивизий). [22]

Аэродромы находились: 32-го авиационного отряда — в районе Жлобина; 18-го авиационного отряда — в Речице; 1-го авиационного отряда — в Гомеле, а со второй половины мая — в Новозыбкове; 1-го и 2-го истребительных отрядов — в районе ст. Салтановка (схема 1). Таким образом аэродромы находились от фронта на расстоянии 40–90 км.

Общая деятельность красной авиации в период Мозырьской операции состояла из разведки, совмещаемой с бомбардированием, и баражирования.

Воздушная разведка освещала район Мормаль, Паричи, Евтушкевичи, Горваль, Калинковичи, который служил ареной длительных (март, апрель и май) боев за обладание Якимовской, Шацилки, Страковичи.

В этом районе шла непрерывная борьба за переправы на р. Березине; здесь же были наиболее укрепленные позиции противника с сильно развитыми центрами сопротивления, окопами полной профили, проволокой, блиндажами. На этом участке противник располагал наиболее сильной артиллерией, и сюда же белополяки подводили свои глубокие резервы. Естественно, что этот район привлекал к себе внимание армейского командования и красных летчиков.

Задания, получаемые красными летчиками от войсковых штабов, в большинстве случаев носили общий характер. Указывался маршрут или район действий и требовалось его «освещение».

Такая весьма общая постановка задач авиации вследствие недостатка самолетов, при сравнительно редких и в общем нерегулярных полетах, приводила к тому, что летчики давали крайне скудные или малозначащие сведения.

Летчики и летчики-наблюдатели сами регулировали свои задания и по своему усмотрению сосредоточивали внимание на том или ином объекте. В итоге воздушная разведка не могла дать командованию полных данных о положении противника.

С отходом наших войск за р. Днепр внимание красных летчиков в основном было приковано к району Речица. Из общего числа 66 разведывательных полетов с 10 марта по 20 мая 50% полетов падает на Речицу. При этом подавляющее большинство этих полетов с разведывательной целью сопровождалось бомбометанием.

Фотографирование при разведке применялось крайне редко. Лишь пять полетов сопровождалось фотографированием, [23] из которых три полета уделены съемке переправ через р. Березину при подготовке форсирования через нее и два — в тылу у противника.

В большинстве случаев разведку производили одиночные разведывательные самолеты. Единичны также случаи сопровождения разведчика истребителями. Всего за время с 10 марта по 20 мая было сброшено 506 кг бомб. Вес бомб, бросавшихся в один полет, был крайне разнообразным и колебался в пределах от 4 до 88 кг. Обыкновенно же вес бомб на самолете равнялся 4–8 кг и состоял из 1–2 десятифунтовых бомб.

Объектами для бомбометания являлись скопления войск в тылу противника, его штабы и обозы. Документы того времени не упоминают о бомбометании на поле боя, хотя белополяки его применяли довольно часто.

Разведывательные полеты по своей высоте колебались от 1 000 до 3 000 м. Обычно же эта высота была не более 1 800 м. По своей продолжительности полеты колебались от 1 часа до 3 часов.

Баражирование велось на подступах к Жлобину двумя истребительными отрядами (1-м и 2-м) в составе 8 действующих самолетов.



Высота полета при баражировании в среднем проходила на 2 500 м; средняя продолжительность полета равнялась 1 1/4 часа. Как правило, в воздухе находилось одновременно два самолета. На истребителей также возлагалась задача разбрасывания агитационной литературы. Обычно в один полет бралось до 8 кг литературы, примерно около 1000 листовок.

Из этого видно, что деятельность красной авиации в период Мозырьской операции направлялась преимущественно в сторону воздушной разведки и баражирования.

При недостатке самолетов красная авиация могла дать только ограниченное количество разведывательных полетов. Войсковые штабы не умели ставить конкретные задачи подчиненным им авиационным отрядам, в силу чего воздушная разведка приносила лишь ограниченную пользу, давая общевойсковому командованию общую ориентировку при упущении из поля зрения целого ряда существенных и злободневно важных деталей. Наличие небольшого количества истребителей не всегда могло обеспечить поле боя от белопольских самолетов.

Оперативные сводки того времени ничего не сообщают о действиях красной авиации совместно с войсками, которые [24] в марте и в апреле вели упорные бои за обладание районом Шацилки. В то же время у белополяков наблюдалась другая картина.

Так, во время атаки 17-й стрелковой дивизией укрепленной позиции белополяков на линии Якимовская, Шулейни, Елань неприятельские самолеты, пользуясь наступившей ясной погодой, ежедневно летали над полем боя группами в 3–4 самолета и иногда, снижаясь до 500 м, сбрасывали на нашу атакующую пехоту бомбы и обстреливали ее из пулеметов. Это оказывало сильное моральное впечатление на наши части. 17 апреля противник, перешедший в контратаку на участке севернее железной дороги Речица — Мозырь, в первый же день боя применил свои самолеты, обстреливавшие части 57-й стрелковой дивизии.

Особенную активность авиация противника проявляла в период отхода 29-й и 30-й бригад и их переправы на правый берег р. Березины по мосту у Якимовской. Оценив важность этой переправы для наших частей, противник взял ее под жестокий огонь тяжелой артиллерии. В это время над полем боя появилось десять неприятельских самолетов. Из них пять самолетов начали бомбометание и пулеметный обстрел отходящих войск, а другие пять, снизившись на 300 м, производили бомбардировку моста. Красные саперы, залегшие у моста, и бойцы речной флотилии открыли огонь по самолетам противника и заставили часть белопольских самолетов улететь обратно.

22 апреля три белопольских самолета атаковали с воздуха наши две канонерские лодки у Отруб на р. Березине. Самолеты сбросили несколько бомб, не давших ни одного попадания.

Из этих примеров видно, что авиация противника активно поддерживала свои наземные войска.

В целях изжития недостатков в работе нашей авиации начальник штаба Западного фронта указывал, что «причины малопродуктивной работы нашей авиации кроются в оторванности начальников авиационных отрядов от общего хода операций на фронте. Имея возможность по техническим условиям принимать участие в боевой работе совместно с воинскими частями, отряды не оказывают последним той помощи, которую могли бы оказать и которую, очевидно, оказывают отряды противника своим частям,

вследствие того, что ни начальник авиации армии, ни начальники отрядов не ставятся в известность о задачах воинских частей, а если ставятся, то с таким опозданием, что технически не могут что-либо сделать к требуемому [25] обстановкой сроку. Нужно оказать в этом отношении всемерное содействие авиационным начальникам, а также привлечь их к тесному сотрудничеству с воинскими частями при выполнении ими боевых задач»{11}.

В апреле, т. е. в наиболее напряженный период Мозырьской операции, в составе 16-й армии имелось в общей сложности 7 истребительных и 5 разведывательных отрядов. Из этого количества на мозырьское направление, как наиболее важное по сравнению с другими участками фронта в данный момент, было выделено 3 истребительных (1-й, 2-й и 4-й) и 2 разведывательных (18-й и 32-й в апреле и 18-й и 1-й в мае) авиационных отряда. Этими отрядами в период с 10 марта по 20 мая (70 дней) было совершено в общей сложности 96 полетов, из которых 60 разведывательных и 36 с целью баражирования.

В основном, когда красная пехота нуждалась в содействии, т. е. в апреле, авиация могла дать только 50% всех своих полетов и 11% всех сброшенных бомб. Это, конечно, ни в какой степени не обеспечивало боевых действий пехоты.

Следует отметить отсутствие целеустремленности, конкретности и учета нужд войск при ведении разведывательных полетов. Красные летчики сбрасывали свои бомбы в весьма ограниченном количестве, при этом в неприятельском тылу и на случайные (по выбору летчика-наблюдателя) объекты, не применяя почти совсем бомбометания на поле боя в наиболее критические моменты. В Мозырьской операции красным летчикам пришлось не раз сталкиваться с воздушным противником, совершающим групповые полеты в 5–10 самолетов одновременно. Мозырьская операция показала, что в боевой работе авиации необходимо самое тесное взаимодействие с наземными войсками на поле боя. Кроме того, она показала преимущества групповых полетов перед полетами одиночных самолетов.

## **Глава 5.**

### **Майское наступление Красной Армии и боевая работа авиации с мая по 9 июня 1920 г.**

(Схема 3)

11 марта 1920 г. товарищ Ленин указывал Революционному военному совету Западного фронта: «Поляки, видимо, [26] воевать будут. Мы все возможное делаем для усиления обороны».

Прикрываясь фальшивыми фразами о мире, поляки заняли враждебную позицию по отношению к Советской республике.

Советское правительство и командование Красной Армии в своих предположениях должны были учитывать, что весной 1920 г. предстоит борьба с белополяками.

Для отражения ожидавшегося наступления белополяков было предложено произвести сосредоточение сил Красной Армии и намечен план контрудара по противнику.

Начальник Оперативного управления Республики в феврале 1920 г. представил доклад, в котором предусматривал нанесение главного удара на фронте Дрисса, Полоцк, Лепель и развитие его в юго-западном направлении на Вильно, Лида. Для обеспечения этой операции выделялись две стрелковые дивизии в сторону Латвии и три стрелковые дивизии на смоленском и могилевском направлениях.

В результате обсуждения этого плана главное командование приняло решение — главный удар наносить на Западном фронте. Юго-западный фронт, усиленный 1-й Конной армией, должен был, активно сковывая противника, развивать наступление в направлении Бердичев, Ровно, Ковель, Брест.

Западный фронт получил задачу — вспомогательными действиями на полоцком и мозырском направлениях привлечь силы противника в эти районы, а главный удар нанести на Игумен, Минск.

В развитие этих указаний командование Западного фронта решило главный удар произвести силами 16-й армии (8 стрелковых дивизий) с фронта Борисов, м. Березино. Вспомогательный удар должна была нанести 15-я армия, расположенная севернее. Исходное положение дивизий, сосредоточиваемых в ударную группу, было намечено в районе Обольцы, Толочин, Могилев, Шклов, Копысь.

Пока шла подготовка к предстоящей решительной операции на минском направлении, белополяки начали свое наступление на Украину. 30 апреля 1920 г. в командование Западным фронтом вступает новый командующий, который решил главный удар нанести правым флангом из Полоцко-Витебского района в общем направлении на Вильно, имея целью разгром левого фланга польских армий, действующих в Белоруссии, отбрасывая остальные силы белополяков к Пинским болотам. [27]

Согласно этому решению главный удар должна была наносить 15-я армия. На 16-ю армию возлагалась вспомогательная задача по наступлению на минском направлении. В результате такого изменения в выборе направления для главного удара скудные ресурсы фронта оказались истраченными впустую. На подготовку операции в новом районе не было уже ни средств, ни времени. Все это привело к тому, что майская операция Западного фронта срывалась от неустройства тыла, который не был организован в направлении главного удара.

Это изменение направления главного удара требовало соответствующей перегруппировки войск, которая проходила в весьма трудных условиях. 13 мая войска, предназначенные для наступления, заняли исходное положение. Штаб Западного фронта расположился в Витебске.

Армии Западного фронта имели перед собой сильно укрепленный плацдарм противника, напоминающий обстановку империалистической войны.

Противник располагал сплошными окопами, проволочными заграждениями в несколько рядов, правильно поставленными и замаскированными батареями и другими техническими средствами наземной и воздушной войны. Кроме того, позиции противника усиливались наличием естественной преграды в виде р. Березины. Военно-воздушные силы Западного фронта и их группировка

Характеризуя состав авиации, бывший начальник авиации фронта тов. Татарченко пишет, что «...некомплект летчиков в авиаотрядах достигал 50%, некомплект самолетов, самых

разношерстных систем и типов, многократно отремонтированных, превышал 35%, причем большинство самолетов были одноместными. Истребители — «нюпоры», т. е. наименее пригодные для тех условий. Бензина не было совсем. Летали же на разных суррогатах, на газолине, на «авиаконьяке» (спиртовая смесь) и прочих комбинациях газоллина, спирта, керосина и эфира. На всем фронте насчитывалось 240 пудов этих моторных наркотиков. Касторка имелась в гомеопатических дозах. При таких условиях моторы часто портились и очень часто отказывали в полете...»{12}. [28]

Задача, которая была возложена на Западный фронт, и необходимость сделать его сильным в воздушном отношении потребовали переброски ряда авиационных отрядов из глубины страны.

Основная группировка авиации создавалась в 16-й армии, которая должна была наносить главный удар на игуменско-минском направлении.

При переносе главного удара на участок 15-й армии авиация осталась в 16-й армии, хотя такая группировка и не соответствовала новому оперативному плану командования.

Материалы штаба Западного фронта дают следующую картину состояния самолетного парка к началу майской операции{13}:

Число, месяц и год	Разведывательных самолетов	Истребительных самолетов	Примечание
4 апреля 1920 г.	27	53	Самолеты показаны все исправные
11 апреля 1920 г.	31	71	
18 апреля 1920 г.	28	69	
2 мая 1920 г.	28	58	
15 мая 1920 г.	27	67	

В действительности число самолетов, принимавших непосредственное участие в боях, было значительно меньше.

Всего же самолетов на Западном фронте, учитывая и неисправные и находящиеся в ремонте, в авиапоездах и мастерских, насчитывалось до 220.

По этому поводу в докладе начальника Главного управления воздушного флота указывалось, что в мае 1920 г. Западный фронт имел 21 авиационный отряд, при 106 летчиках и 45 наблюдателях. В этих отрядах было 84 исправных и 26 неисправных самолетов. Кроме того, в самолетном запасе, в поездах, мастерских и парках числилось 52 исправных и 58 неисправных самолетов.

Таким образом, всего имелось 136 исправных и 84 неисправных самолетов.

Эти воздушные силы фронта были распределены по армиям.

15-я армия, наносящая главный удар, располагала четырьмя авиационными отрядами, из них 6-й и 17-й авиационные отряды располагались в районе ст. Язвино, а 31-й и [29] 46-й авиационные отряды находились в районе Идрицы и Дретунь. Всего эти авиационные отряды имели 20 самолетов, из коих 12 истребителей и 8 разведчиков.

С началом операции авиационные отряды перелетели на аэродром в Полоцк, откуда и вели свою боевую работу. Эта группа авиации имела перед собой наиболее подвижный фронт. Противник скрывался в лесах, в деревнях, маневрируя своими резервами. Бои в этом районе происходили с переменным успехом.

16-я армия, наносящая вспомогательный удар, имела наиболее сильные авиационные группы. Так называемая Славенская группа состояла из 4-го авиационного дивизиона, переброшенного из Петрограда в апреле 1920 г., а также из 38-го и 44-го разведывательных авиационных отрядов.

В мае эта группа была усилена 4-м отрядом 1-го авиационного дивизиона. Это была самая большая авиационная группа за период войны с Польшей.

К 19 мая группа состояла из 12 разведывательных самолетов (1 «Бреге», 1 «Ньюпор-XX», остальные «сопвичи» и «фарманы»). Из них только самолет типа «Бреге» был равноценен польским разведчикам. Кроме того, в группе имелся 31 истребительный самолет, среди них 4 самолета типа «Спад-VII» с мотором в 140 л. с. Остальные были «ньюпоры» старых типов.

Располагалась авиационная группа в районе ст. Славное. Связь осуществлялась через центральные телефонные станции 44-го авиационного отряда и 4-го истребительного дивизиона. Кроме того, была установлена связь «арочными». В целях продуктивности работы срочные распоряжения, а также сводки направлялись в полевой штаб воздушного флота {14}.

Следующая авиационная группа в составе 1-го истребительного дивизиона и 32-го разведывательного отряда первоначально располагалась в районе ст. Салтановка, а затем перелетела в Могилев (32-й разведывательный авиационный отряд был в Старом Быхове). В состав этой группы был включен отряд тяжелых кораблей «Илья Муромец», но из-за неполадок со сборкой машин он начал свою работу только с половины июня.

Мозырьская авиационная группа состояла из 1-го и 18-го авиационных отрядов.

Сообразно этим различным условиям на каждом направлении сложились и задачи авиационных групп. [30]

Основное внимание было уделено Славенской группе. На нее возлагались ответственные задачи: 1) по разрушению укрепленных позиций противника; 2) деморализации гарнизона г. Борисова; 3) уничтожению батарей и железнодорожных сооружений и путей от Борисова до Смоленичей и дальше на Минск; 4) борьбе с неприятельскими воздушными силами и охране аэростата; 5) поддержке пехоты при форсировании ею Березины.

Здесь было сосредоточено наибольшее количество самолетов. Руководство группой осуществлял начальник воздушных сил армии.

На примере Славенской и Могилевской авиационных групп можно проследить характерные черты боевой деятельности авиации в майском наступлении Красной Армии и отметить ее положительные и отрицательные стороны.

Таким образом, в майской операции Западного фронта сосредоточение главной массы воздушных сил было произведено в стороне от направления главного удара. К тому же в процессе боевой работы большая часть полетов была произведена и вне направления

вспомогательного удара. Главная деятельность авиации была связана с Борисовским участком, где вообще не было серьезных боевых действий, а также не имелось и крупной группировки польской авиации.

К этому времени белополяки имели на Западном фронте 7 эскадр в составе 60 самолетов на фронте и 50 самолетов в резерве. Самолеты были самых разнообразных систем. Количество самолетов резко изменялось. Так, в июне 1920 г. в боевых отрядах состояло 75 действующих и 42 требующих ремонта самолета. Среди летчиков имелось 54 француза, 17 американцев и 3 англичанина.

Организация эскадр представлялась в следующем виде: в разведывательной было 12 самолетов, в бомбардировочной — 3 самолета и в истребительной — 5–6 самолетов. Эскадры объединялись в дивизион, командир которого являлся начальником авиации армии.

К 19 мая на участке 1-й польской армии работало 4 эскадры. Они располагались: одна эскадра на аэродроме в Ореховно, одна эскадра в районе Свенцяны и две эскадры на аэродромах у ст. Тарубан.

На участке 4-й польской армии работало 5 эскадр. 14-я разведывательная эскадра в составе 8 самолетов (из них только 4 действующих) располагалась в районе ст. Жодино. 1 мая в этот же район прибыла 19-я истребительная [31] эскадра. 12-я и 13-я разведывательные эскадры в составе 21 самолета (из них 11 действующих) находились в Бобруйске. 10-я разведывательная эскадра в составе 7 самолетов (из них 4 действующих) в начале мая прибыла на Мозырьский участок.

Несмотря на регулярную работу Жодинской авиационной группы противника, белополякам не удалось обнаружить происходящую перегруппировку и сосредоточение войск Красной Армии для операции. Производимая ими разведка вдоль железной дороги Борисов — Орша ничего не обнаруживала, кроме обычного железнодорожного движения. Также не дала конкретных материалов разведка, производившаяся в Лепельском районе. Таким образом, результат деятельности польской авиации в подготовительный к операции период был невелик в силу ее слабости, трудных условий местности для разведки, а также противодействия красной авиации. Белополяки вели воздушную разведку главным образом вдоль железных дорог и оставляли необследованными обширные районы, в которых производилось сосредоточение основных сил Красной Армии.

Выше было указано, что войска Западного фронта к вечеру 13 мая заняли исходное положение для наступления. В 6 час. 14 мая 15-я армия успешно атаковала противника и к 18 мая продвинулась своим правым флангом на 75 км, а левым — на 40–50 км. Совершив захождение правым флангом и занимая уже район Глубокое, 15-я армия находилась в выгодном положении для развития дальнейшего наступления.

С утра 19 мая должно было начаться наступление 16-й армии на минском направлении. 19 мая, около 5 час., 16-я армия, форсировав р. Березину на участке Борисов, Березино, перешла в наступление, отбрасывая белопольские части на запад.

Авиация Западного фронта до 19 мая вела тщательную подготовку своих будущих боевых действий.

Предполагалось применить групповые полеты, однако летчики не имели опыта в этих полетах; поэтому стояла трудная задача по овладению техникой и тактикой групповых полетов.

В первые же дни сосредоточения авиации на аэродромах в Славное и Салтановка были организованы групповые полеты численностью в 10 самолетов для бомбометания по скоплениям белополяков в районе города и ст. Борисов. [32]

19 мая, в день, назначенный для наступления 16-й армии, по заранее разработанному плану было выпущено в шесть очередей 40 самолетов.

Во избежание катастроф в воздухе и при посадках все маршруты авиационных групп были точно указаны; кроме того, было определено время вылета и посадки. Старт был подчинен особому дежурному летчику, которому подчинялись все без исключения люди, находящиеся на аэродроме.

При посадке самолета люди, разделенные на команды по шесть человек в каждой, под руководством моториста и по его сигналу немедленно уводили самолет со старта, освобождая место другой машине. По его же сигналу поднимались самолеты со старта и давались условные знаки полотнищами и дымом самолетам, находившимся в воздухе.

За этот день из 40 самолетов только четыре не выполнили боевых заданий: из них два вернулись из-за неисправности моторов, один тоже из-за неисправности мотора упал в лес, не дотянув до аэродрома, и один самолет при взлете скользнул на крыло и разбился.

Борьба с воздушным противником протекала весьма успешно.

Чтобы парализовать белопольскую авиацию и загнать ее на свою территорию, наши истребители установили постоянное дежурство в районе Приямино, в 3–5 км от передовых цепей наших войск. Несмотря на то, что ст. Приямино несколько раз переходила из рук в руки и подвергалась артиллерийскому обстрелу противника, дежурство красных истребителей настойчиво продолжалось с утра и до позднего вечера.

Белополяки имели до семи самолетов на аэродроме в Жодино, впоследствии усиленных еще группой истребителей (по словам сбитого польского летчика). Несмотря на это, авиация противника лишь изредка показывалась, проходя вдоль фронта, и каждый раз при появлении красных истребителей белопольские самолеты уходили под большим углом к себе на аэродромы.

Командованием авиации 16-й армии было решено уничтожить самолеты белополяков в Жодино, где предварительной разведкой было обнаружено 8 палаток и 8 машин на старте (по виду «Д-III» и «Гальберштадт» или «LVG») и четырехорудийная батарея.

Эта задача по подавлению неприятельской авиации была выполнена вполне успешно, и инициатива боевых действий в воздухе перешла в руки красной авиации. [33]

Попытки поляков наблюдать с аэростата также были подавлены, и он более не показывался.

Разведывательная работа красных летчиков ставилась на второй план, но все же были засняты огневые позиции пяти батарей противника, все укрепленные линии Борисовского

плацдарма. Кроме того, проводилось наблюдение за железными дорогами, переправами и мостами.

Каждый разведывательный полет сопровождался бомбометанием и обстрелом, за исключением случаев, когда приходилось подниматься для боя с самолетами противника или фотографировать большие маршруты. Даже истребители постоянно брали с собой бомбы.

Некоторые командиры уже начинали ставить задачи на поражение нашей авиацией наземных целей противника непосредственно в общевойсковом бою. Как видим, такие задачи не ставились авиации в прошлых боевых действиях.

Однако наличие у самолетов ротативных моторов и оторванность авиационных частей от общевойсковых штабов при быстро меняющейся обстановке на фронте не давали возможности в полной мере решать задачи по подавлению целей противника на передовых линиях и по непосредственной поддержке действий своей пехоты.

Летчики, желая оказать помощь своим войскам, часто не могли распознать действительное положение своих войск от расположения частей противника.

Поэтому задачи на бомбометание и пулеметный обстрел противника ставились в глубине расположения белополяков.

Таким образом, успех воздушной атаки наших самолетов не мог быть использован пехотой и через 1–2 часа терял свое значение.

В майском наступлении Западного фронта впервые выявилась необходимость массированного применения авиационных средств. В результате успешных действий отдельных летчиков и даже целых соединений было установлено, что участие в бою с пехотой нужно и вполне выполнимо при тех материальных средствах, которыми располагала красная авиация в то время. По этому вопросу были выработаны определенные правила. Требовалось наличие хорошей связи со своими передовыми частями (штабы полков и бригад), чтобы в момент вылета самолетов точно знать, где находятся части противника и свои войска, так как при отсутствии опознавательных полотнищ у пехоты летчику, находящемуся в воздухе, было трудно разобраться в обстановке на земле. [34]

При наличии хорошей связи с пехотой летчики оказывали ей огромную услугу, снижаясь для пулеметного обстрела противника на 300–400 м.

Самые подготовленные части белополяков не выдерживали пулеметного огня наших самолетов. На игуменском направлении в результате пулеметного огня наших самолетов артиллерия белополяков, подобрав свои передки, отошла на 3–4 км.

19 мая авиационная группа игуменского направления получила задачу сбить противника с его позиций при переправах наших частей и деморализовать его ближайший тыл в районе Богушевичи, Борки, Гужа.

Предварительно была произведена разведка этого района. Красные летчики, выполняя это задание, поднимались в воздух иногда по три раза в день, рассеивая кавалерию и скопления пехоты противника.



Крайне тяжелое техническое состояние нашей авиации сильно препятствовало ее использованию для выполнения боевых задач во взаимодействии с пехотой.

Все же опыт боевых действий выявил целый ряд способов ведения боя во взаимодействии с пехотой, которые и на сегодняшний день представляют для нас интерес.

Этот опыт сводится к следующему:

1. Наиболее благоприятные результаты дала группа в 3–5 самолетов.
2. Бомбы и горючее были сосредоточены в одних руках. Доставка их производилась по приказу начальника эскадрильи, а отчет в расходе велся одним из отрядов.
3. Всей боевой жизнью группы руководил лично начальник эскадрильи, и благодаря такому объединению в управлении связь с войсками осуществлялась только через начальника эскадрильи.
4. Каждый отряд имел как бы маленький походный штаб, в котором вся техническая работа проводилась при помощи работников, выделенных из канцелярии управления эскадрильи.
5. В боевом отношении каждый летчик подчинялся непосредственно начальнику эскадрильи, минуя своего командира отряда.

Весьма много сил и внимания было потрачено командованием для налаживания связи с пехотой, обеспечивающей взаимодействие с ней. Осуществлялась связь следующим способом: каждая авиационная группа имела свой телеграфный аппарат для связи со штабом армии. Когда же были [35] свободные провода, то связь устанавливалась и со штабами соседних дивизий. Авиационные группы располагали также запасом телефонов для внутренней связи, а также для связи со штабами дивизий. Помимо этого, на аэродромах постоянно имелись конные ординарцы и готовые к выезду мотоциклисты.

Весьма важно было иметь постоянную крепкую связь с соседними дивизиями, так как они могли дать авиации ценные сведения или, наоборот, им могла потребоваться помощь в виде воздушной разведки.

В период напряженных боев с 20 по 31 мая оказалось, что связь, осуществляемая при помощи телеграфа и телефона, является недостаточной. Вследствие этого был найден более надежный и прочный способ связи, заключавшийся в необходимости для представителей авиационных частей бывать в штабе дивизии, которую поддерживает данная авиационная группа. Это приводило к более точной ориентировке своей авиации в обстановке на фронте по данным боя и разведки пехотных соединений.

В результате окончательно утвердилось, что нахождение аэродромов вблизи штаба армии себя не оправдывает и не может удовлетворить в отношении задач, возлагаемых на авиацию, ввиду того, что штаб армии расположен очень далеко от фронта и связь с последним осуществляется очень медленно. Расположение же в районе штабов бригад было опасным и не давало возможности участвовать в более крупных боях в силу ограниченности участка бригады. Кроме того, применять самолеты в мелких тактических боях было нецелесообразно.

Все это и привело к тому, что места аэродромов начали выбирать в районе расположения штабов дивизий (не далее 2–3 км от штаба дивизии). Такой порядок не изменялся до конца операций Западного фронта.

Следует отметить, что самостоятельно командование дивизий редко ставило задачи авиации в наиболее острые моменты боевых действий, когда польза от работы самолетов могла быть наибольшей. Это обстоятельство приводило к тому, что начальник эскадрильи вынужден был постоянно находиться в штабе дивизии, в результате чего он был посвящен во все планы командования дивизией на будущее время и точно осведомлен о положении на фронте. О тесном контакте, установлении взаимодействия и правильности использования воздушных сил в одном из документов говорится: «...последние бои на борисовском направлении, [36] где были сосредоточены большие авиационные средства, показали, что войсковое командование не умеет их использовать для боевой работы в тесной связи с действиями остальных родов войск. Эскадрилья получала большое число задач, распылявших средства. Не видно было объединения работы отдельных отрядов, не получилось впечатления массовых налетов аэропланов, что могло бы оказать давление на психику противника. Для установления в будущем более тесной связи в работе самолетов и войсковых частей приказываю: ...распределить немедленно наличие в каждой армии средств для целей разведки и для чисто боевых задач, авиационные средства, предназначенные для боевых задач, объединить в руках особого начальника боевой эскадрильи с подчинением его в порядке боевой работы непосредственно командующему армией или кому последний ее переподчинит. Командующим армиями ставить начальникам боевых эскадрилий ясные и точно определенные задачи, тесно связанные с боевыми задачами частей, не допуская рассредоточения самолетов для выполнения многосложных заданий. Каждое боевое задание ставить в такой форме, чтобы работа самолетов была неразрывно тактически соединена с действиями войсковых частей»{15}.

Характеризуя работу материальной части нашей авиации, следует сделать вывод, что вся работа почти исключительно проводилась на самолетах системы «Ньюпор».

«Ньюпор» того периода обладал рядом преимущественных качеств, а именно: надежность, невзыскательность, простота в ремонте, возможность совершать посадку и взлет где угодно.

Эти качества «ньюпора» увеличивали подвижность авиационных групп. Поворотливость «ньюпора» сильно способствовала увеличению паники в рядах противника.

Скорость, которой обладал «ньюпор» в то время, обеспечивала ему до некоторой степени безопасность в работе.

Потери этих самолетов отмечались редко; в то же время белополяки, работавшие на немецких самолетах «LVG» (двухместные бомбовозы), потеряли несколько самолетов.

Однако продуктивность работы «ньюпора» снижалась вследствие недостатка горючего, бомб и патронов. [37]

Задания, которые выполняла авиация в период с 10 по 31 мая 1920 г., сводились в основном к разведке и участию в бою во взаимодействии с пехотой. Ближняя разведка районов, где уже идет бой, выполнялась всегда группами в 2–3 самолета и сопровождалась не только подробным изучением участка неприятельского расположения, но и обследованием расположения своих войск.

Для большей надежности всем самолетам давалось одно и то же задание. Если в процессе ведения разведки замечались интересные цели, то летчики обстреливали их уже во время этой разведки.

Когда самолеты возвращались с разведки, начальник эскадрильи вырабатывал план возможной помощи своей пехоте, сопоставляя данные штаба дивизии с данными произведенной воздушной разведки. Разведка на малых высотах давала мало ценных сведений, поэтому высота 700 м была принята за нормальную высоту разведывательной работы. Глубина разведки обычно не превышала 5–10 км. Таким образом, картина расположения противника получалась довольно подробная. Затем, получив из штабов дивизий последние сведения о предполагаемых действиях обеих сторон, самолеты вылетали для выполнения боевых заданий по бомбометанию и пулеметному обстрелу противника.

Во время полета первые 20–30 минут летчики не расходовали ни бомб, ни патронов, присматриваясь к тому, что происходит на земле. Когда же они находили важную и выгодную цель на поле боя, то самолеты снижались с первоначальной высоты 700–600 м до 100–150 м и начинали бомбометание и обстрел противника в упор. Выгодными считались цели, низкий спуск над которыми был возможен без риска в случае отказа мотора попасть в плен. Такими целями были группы белополяков, атакуемые нашими войсками, или конница противника, расположенная около фронта. Важнее всех считалась атака батарей, ближних резервов, обозов и конницы.

В общем выгодно было атаковать все то, что легко поддавалось панике, особенно в непосредственной близости от фронтовой полосы. Излюбленной целью считалась конница, которая чрезвычайно легко поддавалась панике и загонялась в леса или рассеивалась по полю. Для бомбометания же предпочитались такие цели, как обозы. Бомбить обозы считалось легче всего, а поэтому и главные потери от авиации несли именно они. [38]

Боевая работа самолетов оказывала большое моральное воздействие как на противника, так и на свои войска. Красная пехота, получив приказ о наступлении на белопольские укрепленные пункты и зная, что самолеты должны поддерживать ее атаку, ждала своих летчиков часами, чтобы потом совместно с ними атаковать и опрокинуть белополяков. У белополяков в результате систематических налетов нашей авиации проявлялась такая нервозность, что были случаи, когда по самолету, идущему на высоте 100–150 м, не делали ни одного выстрела.

Командование авиацией фронта и армий учло как воздействие авиации на моральную устойчивость противника, так и необходимость совместных действий с пехотой. В итоге был сделан вывод, что летать надо обязательно группами. При групповых полетах внимание противника рассеивается и обстрел самолетов с земли становится менее действительным. Кроме того, было установлено, что боевому полету должна предшествовать разведка.

На основе этих выводов авиационное командование приступило к разработке правил производства боевых полетов как основания для тактики военно-воздушных сил, базирующихся на летном искусстве и опыте применения.

«Из опыта войны видно, — писал начальник штаба воздушного флота Республики, — что летчиками постоянно нарушаются элементарные правила полетов, вследствие чего количество аварий все возрастает. В целях поднятия дисциплины полетов штабом

воздушного флота Республики была созвана комиссия, разработавшая предварительные необходимые правила производства боевых полетов, препровождаемые при сем для размножения и распространения среди летчиков.

Прошу дать ваше заключение об этих правилах и внести необходимые с вашей точки зрения изменения и дополнения на основании опыта как лично вашего, так и летчиков фронта. Необходимой представляется работа в двух направлениях. Во-первых, исчерпывающий материал производства боевых полетов, как основание для составления тактики авиационных войск, которая должна базироваться как на летном искусстве, так и на имеющемся опыте применения. Во-вторых, из этого строго продуманного материала должна быть сделана краткая выборка всего существенного в качестве заповедей для летчика, которые он должен знать назубок. Предлагаемые правила и являются первой попыткой, быть может несовершенной, создать такие [39] правила. Привлеките к работе всех наиболее выдающихся летчиков и материал доставьте в штаб.

Просьба отнестись к этой работе со всей возможной тщательностью ввиду ее значения как для сохранения жизни летчиков, так и для выработки правильного тактического авиационного опыта и связанного с ним усиления авиационной работы»{16}.

Красная авиация, располагая небольшим количеством отрядов, при действиях на фронте совмещала истребительную и разведывательную работу. Кроме того, авиация решала задачи по поддержке пехоты в бою и использовалась как средство связи для доставки донесений.

Авиация также решала задачи по разведке тыла.

В период подготовки наступления командование фронта и армий интересовалось опорными пунктами в тылу противника на глубине 20–30 км. Задания по разведке глубокого тыла противника обыкновенно распределялись между самолетами по секторам. Глубокая разведка, организованная таким способом, давала начальнику эскадрильи полную картину состояния тыла противника в 20–30-км полосе. Располагая такими сведениями, начальник эскадрильи мог заранее определить пункты, где предстоит работа авиации, не высылая доразведки перед вылетом.

Как правило, авиационные отряды, ведущие разведку на участках поддерживаемых ими стрелковых дивизий, обменивались между собой разведывательными данными, что создавало предпосылки для совместной работы «а поле боя».

Суммируя все эти разведывательные данные, начальник эскадрильи мог безошибочно доносить в вышестоящий штаб правдивые и полные данные о расположении противника и о состоянии его инженерных сооружений.

На опыте проведенных глубоких разведок тыла противника были установлены определенные правила производства этого вида разведки. Она должна производиться одновременно по разным маршрутам на высоте не более 1 000 м и обязательно должна сопровождаться атакой обнаруженных скоплений противника. Опыт показал, что в результате обстрела части противника еще больше обнаруживали себя и разгонялись по полям.

Иногда вследствие недостатка авиационных средств приходилось совмещать разведку армейского характера с разведкой [40] тактической с одновременным решением третьей задачи по отражению нападений воздушного противника.

Описанная работа авиационных групп в майской операции Западного фронта представляла громадную ценность для наших войсковых частей, в особенности тогда, когда во главе авиационной группы стоял начальник, заботящийся о поддержании связи с общевойсковым штабом и имеющий достаточно средств передвижения.

В ходе операции в моменты напряженных боев летчикам приходилось подниматься в воздух по 2–3 раза в день. Если считать, что каждый полет продолжался 1 1/2–2 часа, то за день боя летчик бывал в воздухе не менее 5–6 час.

Это показывает, что работа авиации по взаимодействию с пехотой на поле боя требовала и будет требовать в дальнейшем большого напряжения летного состава. Подчас из-за метеорологических условий такая работа будет весьма трудной.

Подводя итоги действий авиации в период майского наступления, для полноты и ясности картины следует остановиться на ее результатах вообще.

Части Западного фронта 19 мая 1920 г. перешли в наступление.

После первых упорных боев белополяки начали отход, который продолжали до 21 мая, а затем они начинают сильно сдерживать наступление красных частей, а 26 мая переходят в контрнаступление. Наступил кризис операции. Наступление войск Западного фронта совершалось неорганизованно. Войскам не давали возможности закреплять захваченные позиции белополяков, «...передовые части были заведены слишком далеко вперед, резервы и боеприпасы были оставлены слишком далеко в тылу, передовые части были оставлены, таким образом, без боеприпасов, без резервов, линия фронта была удлинена до бесконечности и, следовательно, был облегчен прорыв фронта...»{17}.

31 мая началось наступление 7-й резервной армии белополяков и группы ген. Сикорского.

Уже 4 июня командующий Западным фронтом принимает решение на отход 15-й армии. Войска 15-й армии отходят на линию р. Западная Двина, оз. Сшо, р. Березина, т. е. почти в то исходное положение, которое они занимали 13 мая.

Та же картина наблюдалась и с частями северной группы, в 16-й армии и в Алатырской бригаде. [41]

В это время (24–27 мая) армии Юго-западного фронта переходят в наступление, совпадающее с кризисным положением на Западном фронте. Удар Юго-западного фронта, подготовленный и проведенный под руководством товарища Сталина, приостановил контрнаступление белополяков и очистил от них Украину; тем самым Юго-западный фронт превратился в главный, а Западный фронт — во вспомогательный.

Несмотря на неудачный исход майской операции Западного фронта, следует указать на то, что в этой операции Красная Армия продемонстрировала свою несокрушимую мощь, чем сорвала намерения пилсудчины овладеть районом Бобруйска.

## **Глава 6.**

## Состояние и боевые действия авиации Западного фронта в период подготовки июльского наступления (7 июня — 7 июля 1920 г.)

К этому времени дислокация авиационных и воздухоплавательных частей Западного фронта (по состоянию на 12 июня 1920 г.) характеризуется следующими данными {18}:

№: п/п	Наименование частей	Места расположения		Примечания
		баз	боевых отделений	
	В непосредственном подчинении начальника воздушного флота Западного фронта:			
1	Штаб воздушного флота Западного фронта	Смоленск	—	
2	1-й авиационный парк	Тверь	—	
3	2-й воздухоплавательный дивизион	Рославль	—	
4	20-й авиационный отряд	Смоленск	—	
5	5-й авиационный отряд	Смоленск	—	Только что прибыли, не осмотрены самолеты
6	7-й авиационный отряд	Смоленск	—	
7	45-й авиационный отряд	Смоленск	—	[42]
8	42-й авиационный отряд	В пути в Смоленск	—	
9	40-й авиационный отряд	В пути	—	
10	23-й воздухоплавательный авиационный отряд	В пути	—	
11	37-й авиационный отряд	В ожидании	—	№ Ватернодара
12	39-й авиационный отряд	В ожидании	—	№ Оренбурга
13	47-й авиационный отряд	В ожидании	—	№ Ново-Николаевска
14	13-й авиационный поезд (мастерская)	Смоленск	—	
15	30-й авиационный отряд	В пути	—	№ Москвы
	15-я армия:			
16	Штаб воздушного флота армии	Гомель	—	
17	6-й авиационный отряд	—	—	
18	8-й авиационный отряд	—	—	
19	31-й авиационный отряд	м. Улла	—	
20	46-й авиационный отряд	—	—	
21	10-й авиационный отряд	м. Бочейково	—	Принадлежит 3-й армии
22	17-й авиационный отряд	м. Улла	—	
23	26-й воздухоплавательный отряд	Полоцк	—	
24	19-й авиационный отряд	В пути	—	
25	30-й воздухоплавательный отряд	Полоцк	—	
26	Поезд-мастерская № 2	—	—	
	16-я армия:			
27	Штаб воздушного флота армии	Могилев	—	
28	1-й истребительный отряд	ст. Быхов	—	
29	2-й истребительный отряд	ст. Быхов	—	
30	4-й истребительный отряд	ст. Быхов	—	
31	32-й авиационный отряд	ст. Быхов	—	
32	4-й истребительный дивизион	Славное	Славное	
33	10-й истребительный дивизион	Славное	—	
34	11-й истребительный дивизион	Славное	—	
35	12-й истребительный дивизион	Славное	—	
36	14-й истребительный дивизион	Славное	—	
37	38-й авиационный отряд	Козаново	Славное	
38	44-й авиационный отряд	Орша	Славное	
39	1-й авиационный отряд	Ново-Белица	Ново-Белица	
40	18-й авиационный отряд	То же	То же	[43]
41	11-й воздухоплавательный отряд	Новозыбков	Прибор	
42	25-й воздухоплавательный отряд	Причливо	Причливо	
43	1-й отряд воздушных кораблей «Илья Муромец»	Могилев	Могилев	
44	Поезд-мастерская литер «А»	Клицзы	—	
45	Головная база 13-го авиационного поезда	Славное	—	

Состояние самолетов в авиационных частях Западного фронта на 12 июня 1920 г.

Наименование частей	По описи		Итого	Исправных		Итого
	истребителей	разведчиков		истребителей	разведчиков	
<i>Подчиненные штабу воздушного флота Западного фронта:</i>						
20-й авиационный отряд	2	—	2	2	—	2
5-й авиационный отряд	4	1	5	2	—	2
7-й авиационный отряд	3	3	6	1	2	3
<i>Всего</i>	9	4	13	5	2	7
<i>15-я армия:</i>						
6-й авиационный отряд	2	2	4	1	1	2
8-й авиационный отряд	3	2	5	2	—	2
10-й авиационный отряд	1	4	5	1	4	5
31-й авиационный отряд	5	1	6	1	—	1
17-й авиационный отряд	5	3	8	4	2	6
19-й авиационный отряд	1	4	5	1	4	5
46-й авиационный отряд	2	2	4	1	—	1
<i>Всего</i>	19	18	37	11	11	22 [44]
<i>16-я армия:</i>						
1-й истребительный отряд	5	—	5	4	—	4
2-й истребительный отряд	4	—	4	4	—	4
4-й истребительный отряд	4	—	4	1	—	1
32-й авиационный отряд	1	3	4	1	3	4
10-й истребительный отряд	5	—	5	4	—	4
11-й истребительный отряд	6	—	6	2	—	2
12-й истребительный отряд	6	—	6	4	—	4
14-й истребительный отряд	4	—	4	3	—	3
38-й авиационный отряд	2	3	5	1	3	4
45-й авиационный отряд	1{19}	51	6	—	3	3
1-й авиационный отряд	2	2	4	1	1	2
18-й авиационный отряд	2	2	4	2	2	4
<i>Всего</i>	42	15	57	27	12	39
2-й авиационный отряд	9	4	13	7	3	10
13-й авиационный отряд	12	10	22	4	4	8
Авиационный поезд литер «А»	1	1	2	—	—	—
<i>Итого в поездах</i>	22	15	37	11	7	18
1-й авиационный полк	43	49	92	13	11	24
<i>Всего самолетов на Западном фронте{20}</i>	135	101	236	67	43	110

Из этой таблицы состояния самолетного парка видно, что из 236 самолетов, числящихся по описи, только 110 самолетов было исправных, годных к непосредственной боевой работе. Таким образом, более 50% самолетов воздушных сил Западного фронта постоянно находилось в ремонте. Кроме того, наличие такого количества ремонтируемых самолетов показывает, насколько была изношена материальная часть наших авиационных частей.

По запасам горючего к этому времени было следующее положение: [45]

№ п/п	Наименование частей	Количество горючего		Примечания
		цистерн	в пудах	
1	Авиационные отряды г. Смоленска	—	800	
2	13-й авиационный поезд	9	5500	
3	1-й авиационный парк	7	4500	Заняженные центром 20000 пудов бензина 1-м авиационным парком полностью не получены.
4	В 15-й армии	—	2300	
5	В 16-й армии	—	3700	

С началом активных операций на фронте нашей авиацией было налетано больше 1500 час. при 1 000 боевых полетах. Кроме того, было сбито 4 польских самолета.

Эти данные о действиях красной авиации показывают, что воздушные силы Красной Армии работали на Западном фронте очень напряженно и имели большие успехи в боях против авиации белополяков. Действия нашей авиации в этот период происходили в непосредственной связи с действиями наземных войск Западного фронта.

О той громадной работе, которую проделала красная авиация на белопольском фронте, замечательно говорит рапорт начальника воздушного флота 12-й армии, имевшего в своем распоряжении всего два авиационных отряда, проделавших внушительную работу, заслуживающую несомненного внимания.

За июнь эта авиационная группа совершила 77 полетов общей продолжительностью в 92 часа 10 мин.

В первые дни июня все попытки наших частей продвинуться вперед были неудачны. Затем, с 5 июня, после большой перегруппировки, красные войска прорвали фронт белополяков и обошли их фланг.

К этому времени авиационные отряды имели хорошие стоянки вблизи железной дороги, а затем, с началом перегруппировки наземных войск для обхода фланга противника, естественно, и авиации пришлось проделать тот же маневр. Однако при осуществлении таких перебросок встретились огромные препятствия, которые общими усилиями были до некоторой степени смягчены. Район Окуниново, Горностапойль, где готовилась операция, расположен вдаль от железной дороги. Поэтому все имущество приходилось перебрасывать с перегрузкой на обывательские подводы, которые собирались в районе боевых действий [46] с большими трудностями. Несмотря на это, авиация работала, с большим успехом. Горючее сначала было отправлено в Остер, а затем в Ошитки, где образовались звенья, имевшие огромное значение как опорные пункты для боевой работы летчиков. Вся операция обхода противника велась как бы на плечах авиации. Она зорко следила за каждым шагом противника.

Несмотря на то, что летало всего два самолета, общевойсковые штабы были всегда хорошо ориентированы о действиях противника. В то же время постоянное появление наших самолетов над своими частями, а иногда воздушные бои с противником, заканчивавшиеся для нас успехом, оказывали огромное моральное воздействие на войска и поднимали их дух, содействуя конечному успеху операции.

Кроме того, авиация работала и на киевском направлении. Несмотря на все скудные средства, это направление также освещалось в достаточной степени.

Здесь летчики работали на самолетах «нютри», совершенно не приспособленных для боевых действий. Однако такое положение не тормозило выполнения задач по разведке.



На таких самолетах наши герои-летчики поднимались в воздух по три раза в день и блестяще выполняли свои задачи. В подтверждение этого достаточно привести такой пример. На киевском направлении наши войска окружили три пехотные дивизии белополяков. Чтобы их окончательно разгромить, требовалось иметь сведения о передвижениях этого окруженного противника. Летчики по-большевистски выполнили эту трудную задачу. Они два раза в день давали самые точные данные о положении окруженных частей белополяков.

Если бы к этому времени имелось больше самолетов, то, конечно, действия авиации были бы еще заметнее. Тем не менее даже такими скудными средствами общая задача была выполнена.

Самое характерное в этом, что польское командование именно за этот короткий период действий красной авиации дало о ее работе следующий отзыв: «неприятельская авиация показала в последних боях громадные успехи. Воздушные бои, сбрасывание бомб в важных пунктах нашего тыла, а также интенсивная авиаразведка в последнее время участились. Увеличение действий неприятельской авиации делает тем более серьезной задачу наших эскадрилий. Ни в коем случае нельзя допустить, чтобы неприятельские летчики причиняли нам какой-либо большой [47] вред. В связи с этим должна увеличиться работа наших боевых эскадрилий. Наши эскадрильи преимущественно должны быть возможно ближе к фронту. Начальники участков, которым грозит неприятельский налет, должны озаботиться, чтобы все наблюдательные пункты пехоты непосредственно соединялись с ближайшим аэродромом для извещения их о приближении неприятельских летчиков. В местностях, где предвидится неприятельская атака аэропланов, должны быть расставлены наблюдательные пункты, предупреждающие приближение неприятельской атаки. Пулеметный и артиллерийский огонь нашего резерва в состоянии дать хорошие результаты только в том случае, если резерв хорошо дисциплинирован и постоянно управляем офицером, который отвечает за растрату огнеприпасов и стрельбу по собственным аэропланам. Только эта система даст возможность победить неприятельскую авиацию...»{21}.

14 июня удалось от местных жителей собрать кое-какие сведения о действиях нашей авиации и самолетов противника за время занятия Киева поляками.

Выяснилось, что в течение первых дней поляки действительно не считались с нашей авиацией. Они были слишком уверены в себе и в своих самолетах.

Однако после первого же удачного налета наших летчиков на Киев, в частности на аэродром противника в районе Пост-Волынский, когда у одного из стоявших на аэродроме самолетов была повреждена плоскость, польские летчики установили суточное дежурство истребителей в воздухе. Благодаря каким-то странностям всегда, когда появлялся наш самолет, дежурившие самолеты белополяков как раз шли на посадку. Были даже случаи, когда польские летчики отказывались лететь на наш фронт, не говоря уже о вылете в бой. Это нежелание польских летчиков вылетать против наших самолетов было основано на признанной ими же храбрости красных летчиков.

Такой вывод о наших летчиках полякам пришлось сделать после того, как красные соколы в воздушных боях основательно проучили заносчивых панов и сбили их спесь. Приведем пример этого.

5 июня в районе Остер был воздушный бой с польским самолетом типа «Бреге». Меткой очередью из пулемета советский летчик ранил в голову польского офицера-летчика. [48]

Польский летчик едва дотянул до аэродрома у Пост-Волынский. При перевозке в госпиталь этот офицер скончался.

Кроме того, огонь наших частей с земли заставлял белопольских летчиков опасаться за свою жизнь и за целостность своих машин.

Так, 3 июня в районе переправы у Окуниново пулеметным огнем, открытым нашими пехотными частями, был подбит польский самолет. Летчик на самолете «Бреге», не долетев до своего аэродрома, разбился вместе с наблюдателем.

За день до этого случая над Дарницей пехотным пулеметным огнем с земли был также подбит польский «Бреге», летевший очень низко над частями. Не долетев до ПостВолынского, самолет упал в лес, и летчик разбился насмерть.

Наша авиация как при наступлении, так и при отступлении всегда давала знать о своем существовании, несмотря на скудость ее технических средств. Самый серьезный и трудный период для армии — это отступление. Для авиации этот вид боев еще более труден. Последнее особенно сказалось при отступлении польских частей из Киева. За весь период отступления белополяков не было ни одного случая появления в воздухе их самолетов. Такое явление объясняется исключительно скверной организацией их армии и командования. Последнее, очевидно, не подготовило опорных авиационных пунктов на путях отступления своих войск и не позаботилось своевременно осведомить об этом свои авиационные части.

Польские летчики просто не знали, куда лететь, поэтому они сожгли свои два самолета («Бреге» и «Гальберштадт») на аэродроме у Пост-Волынского. Есть и другое объяснение этому явлению, заключающееся в том, что польские летчики не пожелали лететь из боязни быть уничтоженными нашей авиацией.

Если обратиться к прошлому отступлению нашей армии из Киева, в частности к деятельности авиации, то видна огромная работа советских самолетов по обеспечению отхода своих войск. Работа нашей авиации не прерывалась ни на один день, так как она имела на пути отступления целый ряд опорных пунктов и баз с горючим, запасными частями и мотористами.

После занятия Киева советскими войсками и продвижения фронта на правый берег Днепра аэродром 23-го авиационного [49] отряда был переведен в Бровары, а затем на Пост-Волынский. Затем, с продвижением фронта к Коростеню, пришлось выделить боевые отделения отряда: одно в Горностайполь, а другое в Малин, которые передвигались обывательских подводах. В первых числах июля эти боевые отделения отрядов уже пришлось перенести в Ушомир и Коростень.

Передвижение авиационных частей подобным образом крайне неудобно. Имевшиеся перевозочные средства в авиационных частях не давали возможности свободно передвигать хотя бы одно горючее. Кроме того, получение обывательских подвод само по себе крайне затруднительно в районе боевых действий. Затем такие подводы давались только до известного места, где они менялись, а по прибытии боевого отделения отряда на конечный пункт обывательские подводы должны были освобождаться. Таким образом, прибыв к месту назначения, такое боевое отделение для дальнейших передвижений должно было опять затратить немало времени на розыск новых подвод. Во всяком случае, такой способ передвижения крайне труден и нежелателен. Им приходилось передвигать

все звенья, отряды же оставались на железнодорожных станциях. Когда же отряду не представлялось возможным в ближайшее время передвинуться ближе к своему боевому отделению, то приходилось перегружать все имущество на отрядный обоз и обывательские подводы вместе с канцелярией отправлять вперед.

Белополяки при своем отступлении разрушили всю телеграфную сеть, не говоря уже о железнодорожных путях и мостах, поэтому штабы армий для установления связи почти исключительно пользовались самолетами.

Воздухоплавание за этот период времени не могло быть применено ввиду отсутствия железнодорожного сообщения и невозможности быстро передвигаться вне железной дороги.

22-й воздухоплавательный отряд, будучи придан Днепровской флотилии, выступил 4 июля на фронт, а 10-й воздухоплавательный отряд (бывший 27-й) был отправлен в Коростень для работы с броневиком.

Состояние материальной части авиационных частей видно из следующих донесений штаба воздушного флота армии:

«За последнее время в армии ощущается недостаток самолетов «Ньюпор-XXIII» или «XXIV», а также в запасных частях к «фарманам», «ньюпорам» и «сопвичам». Все [50] меры к получению таковых приняты еще с декабря 1919 г., но пополнения все еще не получено. Причины не/ пополнения — недостаток их в центре.

Имеющийся в армии бензин удельного веса 770 почти ничем не отличается от газаolina и содержит в себе большое количество маслянистых веществ, благодаря чему все моторы после 20 час. работы сдают и нуждаются в перечистке. Так, все 4 новых «фарсаля», проработав около 20 час., выведены из строя на время перечистки моторов, подобное же явление наблюдается и на моторах РОН»{22}.

Взвешивая все обстоятельства, так или иначе влиявшие на действия красной авиации, и определяя их относительную важность, приходится признать, что необыкновенный подъем духа летного состава и правильное сосредоточение авиационных средств с применением новой формы их объединения сыграли решающую роль.

В соответствии с этим были созданы новые организационные формы авиационных соединений (объединение нескольких отрядов в эскадрилью) и решительно проведен принцип массирования авиации на выбранном для удара направлении.

Успехи боевой деятельности авиации вполне доказали жизнеспособность и полную целесообразность этих новых организационных форм.

Боевой опыт операции против белополяков раз и навсегда осудил несбыточное и не требуемое обстоятельствами стремление охватить все войсковые соединения авиационной поддержкой, т. е. придавать каждой дивизии авиационный отряд. Такое стремление приводило к распылению сил и ослаблению удара на главном направлении.

Первые победы в воздухе были одержаны на Западном фронте. Энергично проведенная воздушная кампания, ряд упорных воздушных боев по всему фронту, нападение на неприятельские аэродромы привели нашу авиацию к захвату инициативы и господства в воздухе к началу июльской операции.

Завоевав господство в воздухе, наша авиация тем самым обеспечила весь тыл на период подготовки операции. Вследствие этого все перегруппировки наших войск были скрыты от белопольского командования, благодаря чему наш удар в июле для них был полной неожиданностью. [51]

В период подготовки наступления авиация путем авиаразведок, фотографирования, дешифрирования снимков, нанесения на карту точного расположения окопов, проволочных заграждений, блиндажей, батарей, пулеметных гнезд и выяснения пунктов накапливания крупных сил противника в том или ином направлении создавала командованию благоприятные условия для правильного нацеливания войск по прорыву укрепленных позиций белополяков.

Групповые полеты целых эскадрилий с целью бомбометания и пулеметного обстрела производили угнетающее впечатление на войска противника. Помимо этого, налеты отдельных самолетов все время поддерживали в рядах противника напряженную, нервную настороженность, нередко переходящую в панику. Так, в Смолевичах при появлении двух наших самолетов началась паника. Эшелоны спешно уводились со станции, обоз и конница на карьере уходили в лес, легионеры попрятались в канавы и погреба. Жизнь замерла на полчаса от появления только двух красных самолетов.

В период подготовки наступления авиация начала основательно осваивать групповые полеты и полеты отдельных самолетов в тесном взаимодействии с пехотой. К этому времени был проведен первый опыт использования авиации с задачей непосредственного содействия своим атакующим войскам. Однако общевойсковое командование не учло всех результатов, достигнутых авиацией в этом отношении, и не использовало в полной мере этого ценного опыта.

В общем тот опыт, который приобрела красная авиация в период боев между майским и июльским наступлениями, не пропал даром. Он дал авиации ряд новых приемов борьбы, которые в конечном итоге содействовали успехам нашего советского оружия в борьбе против польских панов.

## **Глава 7.**

### **Июльское наступление Западного фронта и боевые действия воздушной эскадрильи**

(Схемы 3 и 4)

В июльском наступлении Западного фронта основную боевую работу вела незначительная по количеству самолетов и технически слабо снабженная, но сильная духом, [52] сплоченностью и порывом авиационная эскадрилья при 16-й армии.

Командующий 16-й армией директивой от 2 июля 1920 г. авиационной эскадрилье в составе 1-го, 2-го и 4-го истребительных и 32-го разведывательного (переброшенного из г. Старый Быхов, где он обслуживал 10-ю стрелковую дивизию) отрядов предписывал перейти в м. Белыничи.

Эскадрилья была вооружена «ньюпорами» типа XVII, XXIII и XXIV бис. Самолеты были сильно изношены, имели массу заплат и прошли многочисленные ремонты.

Помимо этого, командующий 16-й армией придал эскадрилье три корабля «Илья Муромец», поставив им задачу «непрерывного налета на Минск» (где находился штаб польских войск) и наблюдения за железнодорожными линиями этого района.

Аэродром, занимаемый эскадрильей, был расположен между м. Белыничи и Слободкой на лугу, огибаемом р. Друть с двух сторон. Грунт ровный, мягкий, с хорошими подходами. Летно-технический состав жил непосредственно на аэродроме. Работа на аэродроме кипела с раннего утра до поздней ночи.

Обслуживание эскадрильи базировалось на две полутонные грузовые машины, совершавшие по очереди рейсы в авиационную базу — Могилев (60 км). Такое явно недостаточное количество транспорта было учтено штабом армии, и последний придал на время операции из автоколонны армии еще одну автоцистерну на 90 пудов и две грузовые трехтонные машины, которые в случае их поломки немедленно заменялись другими, исправными машинами. Конечно, такими ограниченными средствами нельзя было справиться даже с подвозом горючего. Поэтому пришлось пользоваться обывательскими подводами для подвоза из Могилева в Белыничи боевого и технического снабжения (бомбы, масло, бензин, запасные части и т. д.), а также и хозяйственных грузов.

Начальникам стрелковых дивизий было приказано организовать связь с эскадрильей, выделив для этой цели необходимую материальную часть и персонал.

В обстановке на фронте личный состав эскадрильи ориентировался ежедневными армейскими сводками, получаемыми к 10 и 22 часам, и приказами по дивизиям. Обстановка перед июльской операцией слагалась из следующих моментов: 3-я армия (справа) получила задачу перейти в наступление в направлении Докшицы, ст. Парафиново; [53] слева Мозырьская группа, овладев районом Мозыря, продолжала преследовать отходящего противника. 16-я армия должна была нанести решительный удар в минском направлении. Перед фронтом 16-й армии действовала 4-я польская армия в составе пяти пехотных дивизий, имевших в общем 24 870 штыков, 3 670 сабель, 875 пулеметов, 156 легких и 39 тяжелых орудий, 9 бронепоездов, 15 легких танков, 2 броневых автомобиля, 15 аэропланов и 2 аэростата.

До начала наступления на эскадрилью были возложены задачи: 1) произвести фотографирование и выяснение расположения батарей, укреплений и опорных пунктов в тылу противника в районе к югу от р. Уша, Ляды, Пуховичи, Игумен, Якшицы; 2) следить за железнодорожными ветками Уборок, Гродзянка и Уборок, Завишин; 3) результаты наблюдений не позже 5 июля представить начальникам 8-й, 10-й и 2-й дивизий.

При завязке боевых действий в дополнение к прежним задачам эскадрилья должна была содействовать пехоте возможно большим количеством самолетов, выполнять задачи, получаемые в ходе боя от начальников 8-й, 10-й и 2-й стрелковых дивизий, и, кроме того, служить одним из средств связи между штабом армии и штабами дивизий.

Однако исполнение этих задач производилось по усмотрению начальника эскадрильи, который, комбинируя их, должен был обеспечить выполнение полученных заданий. На эскадрилью еще возлагалось побочное задание по доставке пакетов в штадивы.

3 июля эскадрилья развернула аэродром в м. Бельниччи и вечером этого же дня в составе 8 самолетов перелетела из Могилева на этот новый аэродром.

4 июля в целях подготовки форсирования р. Березины эскадрилья провела разведку и фотографирование ближайшего тыла противника перед фронтом 8-й и 10-й стрелковых дивизий.

Кроме того, было частично выполнено задание командующего армией в отношении выяснения наличия польских войск и позиций в тылу противника, а также производилось наблюдение за работой железных дорог.

5 июля семь самолетов эскадрильи летали с целью обследования тыла противника. Были сброшены бомбы, литература и сфотографированы окопы в районе Жорновка, Березино. [54]

6 июля вследствие дождя летало только два самолета.

В ночь с 6 на 7 июля 16-я армия начала наступление и форсировала р. Березину.

В 4 час. 40 мин. эскадрилья получила приказание вылететь для бомбометания и обстрела пулеметным огнем противника, оказывающего сильное сопротивление нашим частям своим артиллерийским огнем. Кроме того, ей ставилась задача бомбить отходящие части белополяков на запад от линии Котова, Дребовичи, Рачки.

Весь день вся эскадрилья была в воздухе, причем летчики, израсходовавшие боеприпасы и горючее, возвращались на аэродром, набирали бензин, масло, бомбы, патроны и опять поднимались в бой, получив последние данные об обстановке. Самолеты обстреливали скопления отходящих обозов и войск противника, внося панику и расстройство в их ряды. Под убийственным огнем летчики снижались до 200 м, разгоняя обозы и людей и содействуя продвижению нашей пехоты.

К вечеру обстановка на фронте вырисовывалась следующим образом:

1. Перед фронтом 8-й стрелковой дивизии противник оттягивал свои силы за р. Ушу.
2. На фронте 10-й стрелковой дивизии противник отходил, имея весьма незначительные силы в передовой линии.
3. На станции Гродзянка разгружались кавалерийские части противника, откуда они выдвигались в район железной дороги Ляды, Рачки.

К 8 июля части 16-й армии занимали линию Гродно, Дубоврачи, Слободка, Лога, Микуличи, Богушевичи.

Утром эскадрилья получила от штабов стрелковых дивизий целый ряд заданий. Так, от 8-й стрелковой дивизии была получена задача произвести рекогносцировку участка, данного заданием на 7 июля, и бомбить скопления противника. Штаб 2-й стрелковой дивизии просил установить расположение батарей противника на правом берегу р. Березины, произвести бомбометание, не позволять аэропланам противника поражать наши войска, оказать содействие нашей пехоте и систематически наблюдать за железной дорогой в тылу противника. Выполняя эти задания, летчики уточнили положение

арьергардов противника, их состав, наличие перед д. Гатец, г. дв. Рованичи и д. Рованичи опорного пункта, артиллерии и белопольских резервов. [55]

Чтобы эскадрилья могла оказать содействие своей пехоте с воздуха, было точно установлено время атаки, причем общевойсковые штабы, сообщая, что атака начнется в 17 час., указали, что пехота не начнет атаки до появления самолетов. Действительно, когда семь самолетов эскадрильи появились над Рованичами на высоте 300 м, из ржи неожиданно появились три ряда цепей красных бойцов, которые быстро, почти без выстрела, пошли в атаку. Наши самолеты снизились до 100 м и своим огнем заставили сняться с позиции батарею белополяков, которая вела огонь по наступающим цепям. Так же был разогнан белопольский резерв, не выдержавший пулеметного огня самолетов. Летчики один за другим обстреливали и пикировали вдоль окопов и, развивая удар сверху и с фланга, совершенно дезорганизовали противника, сидевшего в окопах, который, не целясь, стрелял по самолетам и по наступающим войскам и, наконец, не выдержав, в панике начал отступать. Наша пехота быстро подошла к проволочным заграждениям и почти без потерь взяла опорный пункт, защищенный от флангового охвата с одной стороны болотистой речкой, а с другой — непроходимым болотом. Преследование противника вести не удалось за недостатком горючего и отсутствием патронов.

Такие действия пехоты и самолетов воочию убедили войсковое командование в необходимости совместных действий с авиацией. Уже 10 июля эскадрилья получила от начальника 8-й стрелковой дивизии телеграмму, в которой он просил оказать содействие в атаке слободы Гребенка, где противник оказывал сильное сопротивление. В этой же телеграмме он сообщал, что о действиях авиаотрядов в районе д. Рованичи им получены самые лучшие отзывы от участников наступления. Эскадрилья немедленно послала самолет для оказания помощи частям 8-й стрелковой дивизии в овладении слободой Гребенка.

Вечером 8 июля прилетели три корабля «Илья Муромец». Начальник оперативного отдела армии, прилетевший на «Илье Муромце», от имени командующего дал следующее задание самолетам типа «Илья Муромец»:

1. Разгромить ст. Талька, Вирейцы и сбросить бомбы на ст. Уборок, Завишки, Гродзянка.
2. Сфотографировать эти станции, м. Ланичи и все, что встретится ценного.
3. Для охраны кораблей через 40 мин. вылететь всем боеспособным истребителям, захватив с собой бомбы [56] и литературу, и произвести тщательную разведку в районе Новоселки, Б. Каменечи.

«Муромцам» командир эскадрильи дал точный маршрут, по которому вылетевшие вслед истребители могли бы их найти, так как одновременный вылет в силу различия скоростей не позволил бы истребителям вести непрерывное сопровождение этих кораблей над территорией противника.

В 8 час. утра 9 июля три «Ильи Муромца» поднялись с аэродрома, причем один из них, потеряв ориентировку, сейчас же сел обратно. Другой самолет вследствие неисправности моторов сел в болото в 3 км западнее аэродрома. Третий, севший у д. Заболотье вследствие недостатка горючего, свернул с заданного маршрута и бомбардировал г. Бобруйск, сбросив 11 пудов бомб на железнодорожную станцию. На этой станции он обнаружил эшелон, груженный самолетами. Было произведено несколько удачных

попаданий в эшелон и железнодорожный мост. Взрывом одной из бомб, попавших в станцию, был вызван пожар.

Семь истребителей, назначенных для сопровождения кораблей «Илья Муромец», вылетели на 40 мин. позже и прошли по заданному маршруту. При этом было обнаружено, что на ст. Гродзянка, Ланичи, Завишни, Каменка и Новоселки противника нет. В д. Погорелое был замечен обоз в 200 повозок, на который сброшены бомбы. Движения по дорогам не наблюдалось. В то же время отдельные окопы по р. Березина, от Бычи до ф. Новоселки, занимались незначительными силами белополяков. Батарей, скоплений войск и больших укрепленных пунктов в том районе не было.

Вечером в эскадрилью поступили задания от всех штабов стрелковых дивизий о выяснении группировки войск противника. Из штаба армии прибыл приказ произвести дальнюю разведку с целью выяснить, подходят ли резервы белополяков из Минска на участок 8-й и 10-й стрелковых дивизий. Кораблю «Илья Муромец» было дано задание разгромить ст. Осиповичи, где имелось большое скопление эшелонов противника.

После разведки, произведенной летчиками, командир эскадрильи располагал следующими данными о противнике:

1. Белополяки оставили ст. Завилино.
2. В д. Погорелое небольшие обозы, а по дороге от Ляды на Гродзянка — обоз повозок в 50. [57]
3. По проселку от д. Буда на Великое Поле обоз повозок в 30 и беспорядочная толпа человек в 200.
4. Игумен занят нашими войсками.
5. По большаку из Ляды на Дукора 200–300 повозок в 22 часа 40 мин. проходили Смиловичи. Обоз разогнан пулеметным огнем.
6. Из Гребенки на Ляды до 50 повозок. С севера в Покалин входил обоз до 80 повозок и конные группы по 10–15 человек.

На основании этих разведывательных данных командир эскадрильи сделал вывод, что перед фронтом всех дивизий противник спешно отступает на железнодорожную линию Минск, Бобруйск. Живая сила белополяков расплылась. Резервов у противника нет.

Ввиду чрезмерной удаленности аэродромов от своих войск, успешно продвинувшихся на запад, командующий 16-й армией приказал эскадрилье перебазироваться на ст. Бобруйск.

12 июля эскадрилья получила новое приказание — передвинуться в г. Минск, куда перелетела в тот же день.

На этом по сути дела и закончились боевые полеты эскадрильи в период июльского наступления частей Западного фронта.

Однако 17 июля эскадрилья получила задание — ввиду отсутствия связи с дивизиями и неизвестности их местонахождения произвести полеты с целью восстановления связи и попутной разведки.



Командир эскадрильи в 10 час. выслал один разведывательный самолет по маршруту Минск, Койдоново, Мир, Городище, ст. Молчадь, Барановичи, Лиховичи, Несвиж, Минск с задачей выяснить расположение своих войск, а также движение поездов по линиям Барановичи — Лида, Барановичи — Волковыск, Барановичи — Доманове. Кроме того, было выслано два истребительных самолета для установления связи со штабом 8-й и 27-й стрелковых дивизий. Все летчики после нескольких полетов в поисках штабов дивизий нашли их и доставили в штаб армии сведения о расположении частей армии.

В историческо-стратегическом очерке 16-й армии, составленном в штабе армии и выпущенном в мае — июне 1921 г., весьма положительно характеризуется работа авиации: «Особую деятельность авиация проявила во время весенней и летней операции 1920 г. Снабженная к этому времени достаточным количеством бензина, обладая хорошим [58] летным составом, авиация успешно развила свою работу. Не ограничиваясь разведыванием, сбрасыванием бомб и литературы, авиация приняла активное участие в операциях, содействуя атаке нашей пехоты своим пулеметным огнем и бомбометанием. Кроме того, аэропланы использовались как средство связи для доставки донесений и пр. За период этих операций было совершено 633 боевых полета общей продолжительностью 767 часов 30 минут, сброшено 80 пудов бомб, 17 пудов 4 фунта литературы. Загруженность железной дороги не дала возможности своевременно продвинуть базы авиачастей; вследствие этого надлежащее использование авиасредств при развитии нашего наступления на Варшаву было затруднено».

Начальник воздушного флота Западного фронта сообщал командующему фронтом, что «...быстрое продвижение вперед наших войск, в связи с отсутствием транспортных средств у авиачастей, не позволяющих также быстро и самостоятельно следовать за обслуживаемыми ими войсковыми соединениями, создает положение, при котором авиация благодаря оторванности лишается возможности производить связанную с боевыми действиями работу и обречена на временное бездействие.

Между тем обстановка более чем когда-либо настоятельно требует участия авиации и ее непрерывного содействия войскам в достижении и закреплении общего успеха»{23}.

Чтобы приблизить авиацию к войскам, он требовал:

«1. Вменить в обязанность штабам, пользующимся авиацией, предоставлять ей потребные средства автотранспорта (гужевой, обывательский неприменим) для передвижения и обслуживания боевых частей авиационных отрядов при расположении их в 70–80 верстах от линии соприкосновения.

2. В срочном порядке изыскать средства для снабжения авиационных отрядов фронта 18 недостающими штатными грузовыми автомобилями»{24}.

Партия и советское правительство отметили работу эскадрильи 16-й армии, наградив ее Почетным Революционным Красным Знаменем.

Отход красных войск от Варшавы застал эскадрилью уже в фазе частичной переброски на Южный фронт. С этого времени работа авиации, постепенно уменьшаясь, была сведена к осени 1920 г. до минимума. С прекращением боевых действий на Западном фронте все авиационные средства [59] были изъяты из 16-й армии и переброшены на борьбу против Врангеля.

Не менее напряженную работу, связанную с рядом трудностей, выполняла красная авиация, находящаяся в других армиях Западного и Юго-западного фронтов.

Так, авиация 12-й армии, несмотря на отсутствие аэродромов вблизи расположения штабов дивизии, должна была по требованию командования армии не только производить разведку противника и бомбить его, но и поддерживать связь между штабами, доставляя в «их пакеты с приказами и оперативными сводками.

Это все происходило в период быстрого наступления 12-й армии, причем вследствие того, что железные дороги на участке армии почти не работали, авиационные части все время отставали от стрелковых частей. Чтобы ликвидировать это отставание, командование воздушными силами 12-й армии пыталось перебросить свою авиацию, пользуясь железными дорогами соседних армий, в частности через участок 1-й Конной армии.

Однако эти меры не могли полностью решить вопрос с переброской авиационных частей. Ремонтные базы, как правило, отставали на 200–300 км, и потому самолету, вышедшему из ремонта, это расстояние приходилось преодолевать лётом.

Таким образом отсутствие развитой сети аэродромов и отставание авиационных тылов осложняло работу самолетов и часто приводило к авариям. Однако, несмотря на эти трудности, авиация 12-й армии за июнь месяц совершила 70 полетов общей продолжительностью 86 часов 25 минут. Только с занятием нашими войсками Ковеля создались более благоприятные условия для работы воздушных сил. Наличие густой сети железных дорог позволило подтянуть авиационные части ближе к фронту и увеличить количество полетов. Это некоторое улучшение в работе авиации было снова поставлено под угрозу срыва. В авиационных частях нехватало смазочных материалов и запасных винтов.

Запросы в центр о высылке этих недостающих материалов не удовлетворялись. Все это показывает, что авиация других армий переживала такие же трудности, как и воздушные силы 16-й армии.

Однако и на этих участках борьбы личный состав авиации, наши гордые соколы по-большевистски преодолевали трудности, обеспечивая работу командования и наземных войск. [60]

## **Глава 8.**

### **Действия авиации при отходе красных войск от Варшавы**

При отходе красных войск от Варшавы авиацией выполнялась та же работа, что и в предыдущих операциях, о чем подробно говорилось в первых главах данного описания. Однако авиация Западного и Юго-западного фронтов в это время располагала незначительным количеством самолетов, пригодных к боевой работе. К тому же авиация располагалась вдали от фронта, что приводило к оторванности ее от наземных войск.

Состояние самолетов в авиационных частях Западного фронта на 28 августа 1920 г. характеризуется данными таблицы, помещенной на стр. 61–62.

(Таблица стр. 61–62)

Наименование частей	По описи		Итого	Боеготовых самолетов		Итого	Примечания
	истребителей	разведчиков		истребителей	разведчиков		
Подчиненные непосредственно начальнику воздушного флота Западного фронта:							
20-й авиационный отряд	2	—	2	2	—	2	
Авиационный отряд особого назначения	—	6	6	—	4	4	
Всего	2	6	8	2	4	6	
3-я армия:							
10-й авиационный отряд	3	2	5	1	—	1	
Всего	3	2	5	—	—	1	
4-я армия:							
6-й авиационный отряд	3	2	5	—	—	—	
Всего	3	2	5	—	—	—	
12-я армия:							
1-й артиллерийский авиационный отряд	1	1	2	—	1	1	
21-й авиационный отряд	1	1	2	1	1	2	
23-й авиационный отряд	1	1	2	—	—	—	
Всего	3	3	6	1	2	3	
15-я армия:							
7-й авиационный отряд	3	2	5	1	—	1	
8-й авиационный отряд	1	2	3	1	2	3	
17-й авиационный отряд	3	—	3	1	—	1	
40-й авиационный отряд	—	3	3	2	1	3	
Всего	7	7	14	5	3	8	
16-я армия:							
10-й истребительный отряд	3	—	3	—	—	—	
11-й истребительный отряд	5	—	5	—	—	—	
14-й истребительный отряд	2	—	2	—	—	—	
30-й авиационный отряд	—	4	4	1	2	2	
Всего	10	4	14	—	2	2	
1-й Конная армия:							
24-й авиационный отряд	4	2	6	—	1	1	
26-й авиационный отряд	—	4	4	—	—	—	
... (26) авиационный отряд	2	4	6	—	1	1	
Всего	6	10	16	—	2	2	
Мозурская группа:							
1-й авиационный отряд	3	2	5	—	—	—	
Всего	3	2	5	—	—	—	
Авиационный поезд №2	8	3	11	—	—	—	
Авиационный поезд №3	8	5	13	—	—	—	
Авиационный поезд №8	1	2	3	—	—	—	
Авиационный поезд №13	13	13	26	3	2	5	Нарезки из 13-го авиационного поезда 1 «выбор» 1 «франты» для 18-го авиационного отряда
Авиационный поезд литер «Ю»	2	5	7	—	—	—	
Всего	32	28	60	3	2	5	
1-й авиационный отряд	71	69	140	—	—	—	
Всего	71	69	140	—	—	—	

Примечание. Состояние горючего:

1-й авиационный парк	6200 пудов
13-й авиационный поезд	3000 пудов
В авиационных отрядах, непосредственно подчиненные начальнику воздушного флота Западного фронта	400 пудов
В авиационных отрядах 12-й армии	2300 пудов
В авиационных отрядах 15-й армии	3300 пудов
В авиационных отрядах 16-й армии	5 200 пудов
В авиационных отрядах 1-й Конной армии	Сведений нет (26)

Из общего количества 273 самолетов только 73 находились непосредственно в авиационных отрядах, причем и из этого числа только 22 самолета были пригодны к боевой работе. Затем в авиационных поездах и парках находилось 200 самолетов, из коих только пять были боеспособными. Такое состояние авиации требовало немедленного пополнения моторами и запасными частями, но их в стране не было.

Летно-технический состав авиационных частей по своему моральному состоянию был вполне боеспособен, недоставало лишь самолетов. Расчеты на поддержание боеспособности сокращенного числа отрядов средствами фронта не оправдались в силу чрезмерного расстройтва железнодорожного транспорта. Авиационные поезда, мастерские, базы и авиационные отряды разбивались на несколько частей, передвигались с невероятной медленностью. Следствием этого было полное расстройство ремонта и снабжения самолетами, так как из трех авиационных мастерских две простояли больше месяца в тупиках, лишённые возможности работать. Ремонт самолетов в авиационном парке сильно затруднялся неполучением необходимейших запасных частей из центра или же по транспортным условиям. Все это усугублялось неудовлетворительной связью с частями, которая постоянно прерывалась. Кроме того, небывалым [63] по силе ураганом, пронесшимся в районе фронта, было выведено из строя девять самолетов.

Боеспособность была понижена также вследствие переброски на врангелевский фронт шести лучших авиационных отрядов и таких выдающихся летчиков, как тов. Сапожников.

Большой беспорядок вносили непосредственные распоряжения из штаба Западного фронта без координации их со штабами воздушного флота в отношении передвижения частей. Например, 6-й воздухоплавательный отряд из района Барановичи был перебросен в Минск, а затем из Минска он был отправлен походным порядком опять в Барановичи. 30-й авиационный отряд, дойдя до Барановичей, снова был направлен в Минск. Чтобы иметь боеспособное авиационное соединение, было приказано как в 15-й, так и в 16-й армиях все боеспособные самолеты объединить в одну эскадрилью, поставив базы тоже в одном пункте. Боевая эскадрилья 15-й армии располагалась в Лиде, имея базу в Молодечно. Боевая эскадрилья 16-й армии должна была находиться в Барановичах, расположив свою базу в Минске.

Ввиду ненадежности доставки самолетов железной дорогой самолеты доставлялись лётном. Такой способ доставки самолетов мог привести к авариям, но, чтобы их избежать, были организованы промежуточные станции.

Были приняты меры для поднятия производительности труда при ремонте самолетов, ставшем единственным ресурсом пополнения. Авиационному парку и поездам задавались определенные уроки на ремонт самолетов: парку — 15, поездам — 3–6 машин. В течение двух месяцев разрешалось ввиду отсутствия снабжения из центра составлять из 2–3 самолетов один. Посылались в парк коммунисты в виде ударной группы, состоявшей из специалистов. Они должны были поднять производительность труда и качество ремонта. Урок должен был быть выполнен во что бы то ни стало, не считаясь со временем.

Даже при выполнении всей намеченной ремонтной программы фронт, конечно, не мог выполнить того, что предназначено было сделать тылу и для чего имелись заводы. Нужны были чрезвычайные меры по поднятию производительности наших авиационных заводов, без чего авиация фронта была осуждена на прозябание {27}. [64]

Таково было положение с авиацией в период преследования польских армий и в период отхода красных войск от Варшавы. Как известно, эта операция потерпела неудачу и буквально захлебнулась из-за неустойчивости тыла.

Следует все же отметить, что в этот период на долю авиации выпала ответственнейшая задача — обеспечить эвакуацию по железной дороге Барановичи — Минск, затруднить продвижение ударных частей противника, главным образом кавалерии, и таким образом дать возможность нашим армиям сделать необходимые перегруппировки.

С этой задачей красная авиация справилась, и ее действия были образцовыми по организации и заслуживающими самого серьезного внимания со стороны общевойсковых командиров.

29 сентября 1920 г. армейское командование при начавшемся отходе красных войск отправляет авиацию с фронта в тыл, совершенно отказываясь использовать ее в самый нужный момент. В результате этого дислокация авиационных частей Западного фронта и наличие боевых самолетов представляются в следующем виде (см. таблицу на стр. 66–68).

(Таблица стр. 66–68)

№ п/п	Наименование частей	Количество самолетов	Места расположения		Примечания	Боевых отделений
			штабов	баз		
1	Штаб воздушных сил фронта	—	Минск	—	—	
2	1-Гавиационный парк	5	—	Тверь	—	
3	5-Гавиационный отряд	5 разведчиков	—	Минск	—	
4	20-Гавиационный отряд	1 разведчик	—	Минск	—	
5	13-Гавиационный поезд	7	—	Смоленск		
	<i>Штаб воздушных сил 1-й Конной при полевом штабе армии</i>					
6	10-Г истребительный отряд	4	В пути на Киев	—	—	
7	34-Гавиационный отряд	2	—	—	Новых сведений не поступало	
8	36-Гавиационный отряд	1	—	—		
9	41-Гавиационный отряд	Нет	—	—		
10	8-Гавиационный поезд	2	—	—		
	<i>3-я армия:</i>					
11	10-Гавиационный отряд	—	—	Витебск	Котры — Лида	
	<i>4-я армия:</i>					
12	11-Гавиационный отряд	3	—	—	Речица	
	<i>Штаб воздушных сил 12-й армии</i>					
13	21-Гавиационный отряд	5	—	Киев		
14	23-Гавиационный отряд	2	—	Киев	Олевск	[67]
15	1-Г артиллерийский авиационный отряд	1	—	Киев	Киев	
16	3-Гавиационный поезд	1	—	Киев	—	
	<i>Штаб воздушных сил 15-й армии</i>					
	<i>Эскадрилья 15-й армии:</i>					
17	7-Гавиационный отряд	2	—	Витебск	Котры — Лида	
18	8-Гавиационный отряд	2	—	Витебск	Котры — Лида	
19	17-Гавиационный отряд	2	—	Витебск	Котры — Лида	
20	40-Гавиационный отряд	1	—	Витебск	Котры — Лида	
21	Поезд-шастерская № 2	—	—	Невель	—	
	<i>Штаб воздушных сил 10-й армии</i>					
	<i>4-Г истребительный дивизион</i>					
22	11-Г истребительный отряд	—	Минск	Минск	Слоним	
23	14-Г истребительный отряд	4	—	Минск	Слоним	[68]
24	30-Гавиационный отряд	2	—	Минск	Слоним [28]	
25	Головная база 13-го авиационного поезда	—	—	Минск	Барановичи	
26	Авиационный поезд «А»	2	—	Шклов	—	
Убывают с фронта из подчинения штаба воздушных сил Западного фронта						
	<i>Из состава 15-й армии:</i>					
1	19-Гавиационный отряд	—	—	Полоцк	—	Убывает в Москву
2	1-Г отряд воздушных кораблей «Илья Муромец»	—	—	Могилев	—	Отправляется на Юго-западный фронт
3	База воздушных кораблей «Илья Муромец»	—	—	Могилев	—	То же

Штаб воздушных сил Западного фронта, видя такое ненормальное положение, представил фронтовому командованию проект в трехдневный срок сформировать из

неиспользованных в армии и отправленных в Минск авиационных отрядов воздушную эскадрилью Западного фронта.

Целью создания эскадрильи были защита подступов к Минску и обеспечение планомерной эвакуации по железной дороге Барановичи — Минск.

Этот проект был утвержден, и командованию воздушных сил были предоставлены некоторые полномочия в смысле пользования железнодорожным транспортом. Уже 2 октября 1920 г. эскадрилья начала свою боевую работу.

К этому моменту обстановка на минском направлении еще более осложнилась. 28 сентября противник потеснил части 8-й стрелковой дивизии на линию Слоним, Жировцы. В этот же день конные части белополяков при поддержке бронемашин, прорвав фронт в районе м. Битень, м. Доминово, вышли в тыл нашим частям и к вечеру 30 сентября заняли ст. Барановичи.

Распространяясь далее на восток, противник к 2 октября оттеснил наши части на линию Хлюпичи, Смольничи.

2 октября на ст. Барановичи уже стоял штаб 14-й польской [65] пехотной дивизии и на подводах подтягивались пехотные части белополяков.

Эскадрилья получила задание разведать район Барановичи, но по инициативе командира эскадрильи задание было расширено бомбометанием ст. Барановичи.

К вечеру 2 октября эскадрилья в полном составе вылетела для выполнения этого задания.

Группа, состоявшая из семи самолетов, бомбила ст. Барановичи. Бомбардировкой были разрушены станционные постройки и в нескольких местах полотно железной дороги. Кроме того, были разогнаны обозы, скопившиеся на станции, и разгромлен штаб 14-й польской пехотной дивизии. Взрывом бомбы были убиты командир этой дивизии ген. Конаржевский и ряд работников его штаба.

У д. Миловидны и по всем дорогам в районе станции пехота противника была рассеяна бомбами и пулеметным огнем. Обозы противника перемешались, люди разбежались в леса.

В результате таких действий авиации произошла задержка наступления белополяков на несколько часов. Управление 14-й пехотной дивизии белополяков расстроилось, ее тыл также был дезорганизован.

3 и 4 октября части 8-й стрелковой дивизии, прикрывавшие подступы к Минску, были сбиты со своих позиций и отходили к югу от железной дороги Барановичи — Минск. Таким образом, дорога на Минск была совершенно открыта. Этот разрыв фронта заполнили только 5 октября частями 27-й стрелковой дивизии, находившимися к северу от железной дороги.

Однако в образовавшийся прорыв белополяки успели ввести свою конницу. 3 октября она уже была в районе ст. Столпцы, а 4 октября на линии ст. Койданово.

Путь на Минск был свободен, и белопольская конница продолжала без всякого сопротивления двигаться дальше, предполагая к вечеру 4 октября захватить Минск. Для

защиты подступов к городу была брошена эскадрилья. Воздушной разведкой было установлено, что разъезды противника уже достигли ст. Фаниполь, а у ст. Койданово находится значительная кавалерийская группа.

Около 13 час. эскадрилья в полном составе вылетела для атаки конницы.

В районе южнее ст. Койданово была атакована кавалерия противника. Снизившись на 300–400 м, эскадрилья решительно атаковала белополяков, забрасывая их бомбами и [69] обстреливая из пулеметов. Все смешалось, всадники, спешившись, разбежались по лесам. В результате атаки от кавалерийского полка белополяков, неожиданно появившегося в тылу наших войск, за 10–15 мин. не осталось ничего.

Движение противника замедлилось, а 27-я стрелковая дивизия, используя замешательство белополяков, заполнила прорыв и уничтожила остатки прорвавшихся частей противника.

Помимо этого, воздушная атака сравнительно больших сил авиации заставила польское командование прийти к выводу, что под Минском их войска встретят серьезное сопротивление. Поэтому оно решило подвести более солидные подкрепления и произвести перегруппировку своих частей.

Это мероприятие белополяков весьма существенно улучшило положение красных войск, которые выиграли время для производства необходимых перегруппировок и переброски части авиации и наземных войск на фронт против Врангеля.

С 7 октября работа авиации начала постепенно сокращаться. После подписания мирного договора в г. Риге между Советской республикой и Польшей работа авиации была прекращена, а ее средства и летный состав были переброшены на Южный фронт для борьбы с Врангелем, засевшим в Крыму. Этот черный барон был последним оплотом и надеждой всей контрреволюции и Антанты. Его требовалось разгромить в кратчайший срок.

Эту задачу обеспечения разгрома Врангеля авиация выполнила с честью и показала всему миру, что красные летчики, воодушевленные единой мыслью борьбы за партию Ленина — Сталина, за молодую Советскую республику, с успехом били белогвардейцев и наймитов Антанты, летавших на более совершенных самолетах.

Заканчивая рассмотрение действий авиации в последних операциях Западного фронта и причин их неблагоприятного исхода, еще и еще раз следует напомнить слова великого вождя народов товарища Сталина, который, говоря о законах наступления, дает им следующую характеристику:

«...наступление без закрепления завоеванных позиций есть наступление, обреченное на провал. Когда может быть наступление успешным, скажем, в области военного дела? Когда люди не ограничиваются огульным продвижением [70] вперед, а стараются вместе с тем закрепить захваченные позиции, перегруппировать свои силы сообразно с изменившейся обстановкой, подтянуть тылы, подвести резервы. Для чего все это нужно? Для того, чтобы гарантировать себя от неожиданностей, ликвидировать отдельные прорывы, от которых не гарантировано ни одно наступление, и подготовить, таким образом, полную ликвидацию врага. Ошибка польских войск в 1920 г., если взять только военную сторону дела, состоит в том..., что, докатившись огулом до Киева, они вынуждены были потом так же огулом откатиться до Варшавы. Ошибка советских войск в

1920 г., если взять опять-таки только военную сторону дела, состоит в том, что они повторили ошибку поляков при своем наступлении на Варшаву» {29}.

## **Глава 9.**

### **Выводы о действиях авиации**

Рассмотренная боевая деятельность частей Красной Армии в ряде операций Западного фронта позволяет сделать следующие выводы:

1. В период боевых действий впервые у красной авиации выработались определенные методы боевого применения военно-воздушных сил, которые и на сегодня остаются поучительными и весьма полезными.
2. В период майской операции впервые было проведено массирование авиации, которое себя вполне оправдало, а на сегодняшний день является неоспоримо оправдавшим себя в боевых действиях военно-воздушных сил Красной Армии в 1938–1940 гг.
3. В майскую операцию, когда авиация Западного фронта была сосредоточена в Славное, впервые в истории красной авиации были применены групповые полеты для выполнения боевых заданий. В дальнейшем такие полеты стали основным методом летной работы, давая положительные результаты, и о целесообразности и необходимости их говорить не приходится.
4. Авиация Западного фронта имела постоянное превосходство в воздухе, подавляя действия белопольских военно-воздушных сил, не допуская тем самым проникновения самолетов противника в тыл Красной Армии, лишая [71] белополяков возможности получать сведения о перегруппировках наших войск и обеспечивая частям Западного фронта скрытность перегруппировок в нужных направлениях.
5. Боевые действия авиации показали пример героической работы красных летчиков, проведенной в необычайно трудных условиях. При чрезвычайно плохой и старой материальной части, состоявшей тогда на вооружении, при большом напряжении в работе боевые успехи достигались благодаря самоотверженной работе летного и технического состава, его беспредельной преданности делу великой партии Ленина — Сталина, делу пролетарской революции. Приказы по войскам Западного фронта и Революционного Военного Совета Республики неоднократно отмечают отличную работу авиации, показавшей высокий класс боевых действий красных летчиков.

Наряду с этими громадными достижениями следует отметить и ряд недостатков, которые небесполезно указать в выводах, дабы не повторять их в дальнейшем.

1. Первый и наиболее важный недостаток — это низведение авиационных штабов на роль технического органа и оторванность воздушного флота в своей работе от прочих родов оружия. Начальники воздушных сил армий и фронта лишены были возможности участвовать в разработке боевых операций общевойсковых командиров и получали от них только приказание.



2. Недостаточная осведомленность авиационных командиров в поставленных армии задачах, группировке сил противника, его стремлениях не позволяла использовать воздушные силы наилучшим образом.
3. Полеты в большинстве случаев носили эпизодический характер. Требования штабов армий и фронта иногда заставляли авиацию врасплох. Ей ставились такие задачи, исполнение которых в силу неожиданности и неосведомленности, что делается на фронте, было крайне затруднительно.
4. Часто прерывалась связь между действующими авиационными отрядами и начальником воздушных сил Западного фронта. Взаимодействие авиации с наземными войсками вследствие неподготовленности к этому как авиации, так и наземных войск не получило полного практического разрешения. Из рассмотренных операций часто можно видеть, что авиация действовала сплошь [72] и рядом самостоятельно, недостаточно увязывая свои боевые действия с командованием наземных войск.
5. К решению оперативных задач авиация не была подготовлена и являлась в руках командования только хорошим тактическим средством. Часто самолеты большого радиуса действий использовались не по назначению, т. е. для ближней разведки и фотографирования. В штабе воздушных сил армии донесения о разведке только регистрировались для передачи дальше, а учитывали бомбы, часы, моторесурсы и т. п.
6. Разведка и бомбометание были основными видами боевой работы авиации. Фотографирование из-за несовершенной материальной части фотоаппаратов и недооценки этого вида разведки не имело широкого применения и часто незаслуженно или по незнанию игнорировалось летным составом.

Бомбометание проводилось в большинстве случаев попутно с разведкой, причем в проведении бомбардирования не было достаточной целеустремленности в интересах общевойскового командования. Важность бомбардируемой цели определялась летчиком или наблюдателем по своему личному усмотрению.

7. Невысокая подготовленность летчиков-наблюдателей из рядового состава без прохождения каких-либо курсов, при отсутствии тактической подготовки, часто приводила к бесцельным полетам.

Донесения о результатах разведки, хранящиеся в архивах, часто заканчиваются словами: «ничего существенного не замечено».

8. Разведка часто с большой точностью фиксировала движение и образ действий даже небольших частей противника, что являлось ценнейшим материалом для войскового командования. Однако эти ценные тактические данные не поступали сразу же войсковым командирам, а поступали армейскому командованию, которому по существу нужны были только выводы из наблюдений в соответствующей перспективе намечаемых новых действий противника. Войсковые командиры узнавали эти данные из разведывательных сводок штабов армии с большим опозданием, при котором эти сведения уже теряли свою ценность.

Несмотря, однако, на эти недостатки, красная авиация Западного фронта в борьбе с белополяками показала пример героической работы наших военных летчиков, о чем [73] свидетельствуют факты награждения советским правительством орденом Красного Знамени ряда летчиков, отзывы командиров общевойсковых соединений, работа которых

тесно переплеталась с обслуживающими их авиационными отрядами, боевые традиции красных военных летчиков периода гражданской войны, свято хранящиеся мощным оружием страны социализма — нашим современным Рабоче-Крестьянским Красным Военно-Воздушным Флотом. Гордые соколы нашей родины с огромной энергией выполняют указания великого кормчего и вождя всего прогрессивного человечества товарища Сталина: «Летать выше всех, дальше всех и быстрее всех». [74]

## Приложение 1.

Ведомость боевых полетов, совершенных авиационными частями 16-й армии в период с 10 марта по 20 мая 1920 г., в течение Мозырской операции

Месяц	Число	Система самолета	Задание	Направление	Продолжительность полета в часах и минутах	Высота полета в м	Сброшено в кг		Отметка о выполнении
							бомб	авиационной литературы	
<b>32-й авиационный отряд</b>									
Март	10	«Ньюпор-23»	Разведка и фотографирование моста через р. Березину у Якимовской	—	1-45	2700	—	—	Выполнено
	11	«Ньюпор-23»	Ближняя разведка	Нарочи, Шацки, Якимовская, Горваль	1-30	2400	—	—	Выполнено
	12	«Ньюпор-23»	Разведка и фотографирование моста у Якимовской	То же	2-15	2700	—	—	Выполнено
	21	«Сопвич»	Разведка	Жлобин, Калинковичи	1-30	2700	—	—	Выполнено
Апрель	14	«Сопвич»	Бомбардировка	Жлобин, Шацки	1-30	1600	32	—	Выполнено
	15	«Сопвич»	Разведка, бомбардировка	Жлобин, Мормаль, Шацки, Слоб. Мозыльская	1-30	1800	32	—	Выполнено
	16	«Сопвич»	Разведка, разбрасывание авлитературы	Шацки, Паричи, Жлобин Мормаль	1-00	2500	—	8	Выполнено
	25	«Сопвич»	Фотографирование переправ через р. Березину	—	1-00	2000	—	—	Не выполнено — порча мотора, вынужденная посадка
<b>19-й авиационный отряд</b>									
Апрель	3	«Ньюпор-17»	Разведка района Калинковичи, Мозырь	Речица, Мозырь	2	1600	—	—	Выполнено
	7	«Фарман-30»	Разведка района Ештукевичи, Якимовская, Шацки	То же	1-30	1000	—	—	Не выполнено — мотор сдал, вернулся обратно
	12	«Фарман-30»	Разведка района Шацки, Жердь и бомбардировка Шацки	То же	—	—	—	—	Не выполнено — вернулся обратно из-за сильного ветра
	14	«Фарман-30»	Разведка, бомбардировка, разбрасывание авлитературы в районе Калинковичи, Мозырь	То же	0-50	1200	—	—	Не выполнено — мотор сдал, вернулся обратно
	14	«Ньюпор-17»	Разведка тыла противника и бомбометание	Речицкое	0-50	—	—	—	Не выполнено — мотор сдал, бомбы сброшены в Днепр, при посадке сжигировал [75]
	18	«Фарман-30»	Разведка и фотографирование тыла противника	Речицкое	2-30	1400	—	—	Выполнено
	19	«Фарман-30»	Разведка и разбрасывание авлитературы в районе Якимовская, Тулики, Селища, Сеель	Речицкое	1-45	1000	—	—	Не выполнено — остановка мотора, вынужденная посадка, самолет разбился
	26	«Ньюпор-17»	Разведка и сбрасывание авлитературы в районе Калинковичи	Речицкое	1-00	1000	—	8	Не выполнено — сдал мотор, литературу сбросил в районе ст. Василевичи
	28	«Ньюпор-17»	Разведка	Речицкое	1-45	1500	—	—	Выполнено
	29	„Ньюпор-27»	Разведка и сбрасывание авлитературы	Речицкое	2-00	1900	—	8	Выполнено
Май	1	«Фарман-30»	Разведка района Калинковичи, Мозырь	Речицкое	1-10	800	—	—	Не выполнено — малое количество оборотов мотора, аппарат не набрал высоты
	1	«Ньюпор-21»	Разведка и бомбардирование района Калинковичи	Речицкое	2-20	3000	8	—	Выполнено
	10	«Ньюпор-21»	Разведка района Речицы	Речицкое	1-20	1200	—	—	Выполнено
	10	«Ньюпор-21»	То же и бомбометание	Речицкое	1-20	1200	4	—	Выполнено
	10	«Фарман-30»	Разведка района Речицы	Речицкое	0-15	1000	—	—	Не выполнено — вернулся из-за сильного ветра
	11	«Фарман-30»	Бомбардировка и разведка района Речицы	Речицкое	0-15	450	—	—	То же
	11	«Ньюпор-21»	То же	Речицкое	1-00	2000	4	—	Выполнено
	12	«Ньюпор-21»	Передача боевого донесения в Лоев	Речицкое	1-30	1200	—	—	Выполнено
	13	«Ньюпор-21»	Разведка района Речица, Лоев	Речицкое	2-00	1500	—	—	Выполнено
	14	«Ньюпор-21»	То же	Речицкое	2-15	2000	—	—	Выполнено
	14	«Фарман-30»	Разведка и бомбардирование в районе Речицы	Речицкое	0-35	650	—	—	Не выполнено — аппарат не набрал высоты
	15	«Ньюпор-21»	Фотографирование районов Озерца и Бронное	Речицкое	1-30	1600	—	—	Выполнено
	15	«Ньюпор-21»	Бомбардировка Речицы	Речицкое	1-40	2000	4	—	Выполнено
	16	«Ньюпор-21»	То же	Речицкое	1-30	1600	4	—	Выполнено
	16	«Ньюпор-21»	То же	Речицкое	1-40	1800	24	—	Выполнено
	16	«Фарман-30»	То же	Речицкое	2-00	2000	22	—	[76]
	16	Поленац, авиационный «Фарман-30»	Разведка и бомбардировка Речицы	Речицкое	1-50	1800	42	—	Выполнено
	17	«Ньюпор-21»	Бомбардировка Речицы	Речицкое	1-40	1800	24	—	Выполнено
18	«Ньюпор-21»	То же	Речицкое	0-15	300	—	—	Не выполнено — перебор мотора	
18	«Фарман-30»	Разведка и бомбардировка района Лоева	Речицкое	2-00	1800	28	—	Выполнено	
19	«Ньюпор-21»	Фотографирование участка правого берега р. Днепра	Речицкое	2-00	1600	—	—	Из-за неисправности фотоаппарата снимки не вышли	
20	«Ньюпор-21»	Бомбардировка Речицы	Речицкое	1-40	1800	4	—	Выполнено	
20	«Фарман-30»	Разведка и бомбардировка Речицы	Речицкое	2-00	1500	88	—	Выполнено	

1-й авиационный отряд									
Май	10	«Ньюлор-7»	Разведка и бомбардировка Речицы	Гомель, Речица, Гомель	1-15	1500	4	—	Выполнено
	10	«Ньюлор-10»	То же	То же	1-30	2000	8	—	Выполнено
	11	«Ньюлор-7»	Разведка районов Речицы и Горвала	Гомель, Речица, Горваль	2-00	1800	—	—	Выполнено
	11	«Ньюлор-10»	Разведка и бомбардировка Речицы	Гомель, Речица, Гомель	1-30	?	8	—	Выполнено
	13	«Ньюлор-10»	То же	Новозыбков, Речица, Новозыбков	1-55	1900	4	—	Выполнено
	13	«Ньюлор-7»	Разведка района Озерщина	Новозыбков, Озерщина, Новозыбков	1-45	1900	—	—	Выполнено
	15	«Ньюлор-10»	Разведка и бомбардировка Речицы	Новозыбков, Речица, Новозыбков	2-05	1 150	4	—	Выполнено
	15	«Ньюлор-7»	То же	То же	2-00	1750	4	—	Выполнено
	15	«Ньюлор-7»	Разведка района Лоева	Новозыбков, Лоев, Новозыбков	2-50	900	—	—	Выполнено
	16	«Ньюлор-7»	Разведка района Казимира	Новозыбков, Казимир, Новозыбков	2-35	1500	4	—	Выполнено
	16	«Ньюлор-10»	Разведка и бомбардировка Речицы	Новозыбков, Речица, Новозыбков	1-45	1 800	18	—	Выполнено
	17	«Ньюлор-10»	То же	То же	1-30	2000	8	—	Выполнено
	17	«Ньюлор-7»	То же	То же	1-40	2000	4	—	Выполнено
	18	«Ньюлор-7»	Разведка района Лоева	Новозыбков, Лоев, Новозыбков	1-30	1000	—	—	Выполнено
	18	«Ньюлор-7»	Разведка и бомбардировка Речицы	Новозыбков, Речица, Новозыбков	1-40	2000	4	—	Выполнено
	18	«Фарсаль»	То же	То же	2-20	1500	34	—	Выполнено [80]
	18	«Ньюлор-7»	Разведка и бомбардировка района Бронное	Новозыбков, Бронное, Новозыбков	1-30	1 600	4	—	Выполнено
	18	«Ньюлор-7»	Разведка и бомбардировка Речицы	Новозыбков, Речица, Новозыбков	1-00	1 750	4	—	Выполнено
	19	«Ньюлор-10»	То же	То же	1-35	1200	20	—	Выполнено
	19	«Ньюлор-10»	Бомбардировка и разведка Лоева	Новозыбков, Лоев, Новозыбков	1-40	2000	10	—	Выполнено
19	«Ньюлор-7»	Разведка и бомбардирование района Горвала	Новозыбков, Горваль, Новозыбков	2-20	1200	8	—	Выполнено	
19	«Ньюлор-7»	Разведка и бомбардировка района Гораква	Новозыбков, Горакво, Новозыбков	1-50	1200	10	—	Выполнено	
20	«Ньюлор-10»	Разведка и бомбардировка Речицы	Новозыбков, Речица, Новозыбков	1-20	1200	28	—	Выполнено	
20	«Ньюлор-7»	То же	То же	1-25	1500	4	—	Выполнено	
20	«Ньюлор-7»	Разведка и бомбардировка района Копань	Новозыбков, Копань, Новозыбков	1-45	1800	4	—	Выполнено	
1-й авиационный отряд истребителей									
Апрель	14	«Ньюлор-24бис»	Бараж	Салтановка, Шацки, Красный берег	1-25	2000	—	—	Выполнено
	14	«Ньюлор-24бис»	Бараж	То же	1-30	1400	—	—	Выполнено
	14	«Ньюлор-17»	Бараж	То же	1-00	2000	—	—	Выполнено
	14	«Ньюлор-24бис»	Бараж	Салтановка, река Ола, Жердь	1-35	2500	—	—	Выполнено
	14	«Ньюлор-24бис»	Бараж	То же	1-25	2500	—	—	Выполнено
	15	«Ньюлор-24бис»	Бараж	Шацки, р. Ола, Жлобин	1-20	2500	—	—	Выполнено
	15	«Ньюлор-24бис»	Бараж	Бобруйск, Шацки, Салтановка	1-30	2500	—	—	Выполнено
	16	Сопознание, «Ньюлор-24бис»	Бараж	То же	1-20	2000	—	—	Выполнено
	16	Он же	Бараж	То же	1-40	2000	—	—	Выполнено
	17	Он же	Бараж	Салтановка, Шацки, Красный берег	1-45	2000	—	—	Выполнено
	18	Он же	Бараж	(ОСР: В этой половине таблицы не хватает строки против какого-то из чисел 14-20, вероятно всего вот этой.)					
	18	Сопознание, «Ньюлор-24бис»	Бараж	Шацки, Бобруйск	1-20	2000	—	—	Выполнено
	19	Он же	Бараж	Шацки, р. Ола, Жлобин	1-05	2000	—	—	Выполнено
	19	«Ньюлор-17»	Бараж	По фронту Бобруйск, Шацки	1-15	2000	—	—	Выполнено
	20	«Ньюлор-17»	Бараж	То же	1-15	2500	—	—	Выполнено [82]
	20	«Ньюлор-24бис»	Бараж	По фронту Бобруйск, Шацки	1-20	2000	—	—	Выполнено
	24	«Ньюлор-24бис»	Бараж и разбрасывание литературы	То же	1-20	2000	—	—	Выполнено
	25	«Ньюлор-17»	Бараж	Салтановка, Красный берег	0-55	2400	—	—	Выполнено
26	«Ньюлор-24бис»	Бараж и разведка	Салтановка, Бабин, Красный Крюк, Салтановка	1-45	1450	—	—	Выполнено	
2-й истребительный отряд									
Апрель	7	«Ньюлор-23»	Бараж	Жлобин, Казимир	0-30	1300	—	—	Выполнено
	14	«Ньюлор-23»	Бараж и сопровождение разведчика 32-го авиаотряда	То же	?	?	—	—	Выполнено
	15	«Ньюлор-17»	То же	То же	?	?	—	—	Выполнено
	17	«Ньюлор-17»	Бараж	Салтановка, Жлобин, Шацки, Салтановка	1-00	2000	—	—	Выполнено
	17	«Ньюлор-23»	То же	Жлобин, Шацки	1-00	2100 2800	—	—	Выполнено
	18	«Ньюлор-23»	Бараж и разбрасывание литературы	То же	1-20	2500 3000	—	8	Выполнено
	18	«Ньюлор-17»	То же	Салтановка, Жлобин, Шацки, Салтановка	1-20	2500 300	—	6	Выполнено
	24	«Ньюлор-17»	То же	Салтановка, Жлобин, Шацки, Бобруйск, Красный берег	1-10	2000 2800	—	10	Выполнено
	24	«Ньюлор-23»	То же	Жлобин, Шацки	1-00	2000 2800	—	8	Выполнено
	24	«Ньюлор-17»	То же	Салтановка, Жлобин, Шацки, Бобруйск, Красный берег	1-10	2000 2800	—	10	Выполнено
25	«Ньюлор-23»	Бараж и сопровождение разведчика 32-го авиаотряда	—	?	?	—	—	Выполнено [84]	

## Приложение 2.

Характеристика самолетов, состоявших на вооружении Красной Армии в 1920 г.

№ по пор.	Наименование самолетов	Мощность мотора в л. с.	Запас горючего в часах и минутах	Скорость в км/час	Грузоподъемность в кг	Потолок в м	Конструкция	Назначение
1	«Спад-13»	220	1–30	220	260	6500	—	Для воздушного боя
2	«Ньюпор-10» с мотором «Ронь»	80	1–30	150	175	4500	—	Для воздушного боя
3	«УС Альбатрос»	100	3–00	90–100	200–300	2000	—	Универсальный
4	«Сопвич»	110	—	130	400	—	—	Бомбардировщик и разведчик
5	«Фоккер»	160	1–30	160	258	4500	—	Для воздушного боя
6	«Спад-7»	150	2–00	185	205	6000	—	Для воздушного боя
7	«Вуазен» с мотором «Сальмсон»	160	3–00	100	400	3000	Смешанная	Универсальный
8	«Ферман»	80	2–30	105	250	2000	Смешанная	Универсальный
9	«Ньюпор-17» с мотором «Ронь»	110	1–45	152	—	5300	Деревянная	Истребитель
10	«Сопвич» с мотором «Клерпес»	130	—	130	—	—	Деревянная	Истребитель
11	«Альбатрос» с мотором «Мерседес»	120	3–30	98	—	3200	—	Разведчик и бомбардировщик
12	«Ньюпор-24» с мотором «Ронь»	120	1–40	168	—	5500	Деревянная	Разведчик и бомбардировщик
13	«Илья Муромец» 4 мотора	600	4–00	115	170	3000	Деревянная	Бомбардировщик
14	«Ферман» с мотором «Сальмсон»	175	—	150	—	4500	Смешанная	Разведчик
15	«Хавеланд ДН-9» с мотором «Сидней Пума»	240	4–00	180	—	5000	Деревянная	Разведчик и бомбардировщик [85]

## Приложение 3.

Ведомость штаба Красного Воздушного Флота Юго-Западного фронта на потребное авиагорючее и смазочные материалы на второе полугодие 1920 г. для 14-го, 1-го, 6-го и 4-го авиационных поездов 21 сентября 1920 г. № 13856 {30}

№ п/п	Наименование материалов	Количество, израсходов. за истекшие 6 месяцев	Состоит наличц	Необходимо на второе полугодие 1920 г.
1	Олеозиль «Зиллера»	76 п.	20 п. 28 ф.	40 п.
2	Олеонафт	8 п.	41 п. 8 ф.	10 п.
3	Автоль	50 п.	7 п. 20 ф.	34 п.
4	Гаргойль А	906 п. 16 ф.	—	400 п.
5	Гаргойль Б	216 п. 20 ф.	21 п. 20 ф.	200 п.
6	Глицерин	18 п. 16 ф.	42 п. 20 ф.	5 п.
7	Керосин	1759 п. 12 ф..	—	2000 п.
8	Газолин	648 п. 32 ф.	—	600 п.
9	Эфир, спирт	238 п. 24 ф.	478 п. 4 ф.	400 п.
10	Спирт ректифицирован	1766 п. 18 ф.	60 п. 36 ф.	2000 п.
11	Карбид	21 п. 24 ф.	36 п. 28 ф.	20 п.
12	Машинное масло	—	47 п. 28 ф.	10 п.
13	Вазелин	4 п. 32 ф.	15 п. 8 ф.	2 п.
14	Графитная мазь	20 ф.	5 п.	—
15	Авиасмесь	548 п. 4 ф.	—	800 п.
16	Касторовое масло	1797 п.	1 000 п.	1600 п.
17	Спиртосмесь	52 п.	120 п.	50 п.
18	Бензин	11875 п.	2 439 п. 25 ф.	12000 п.
19	Нефть	804 п.	160 п. 16 ф.	2000 п.
20	Автосмесь	839 п. 16 ф.	50 п.	400 п.

Врид начальника воздушных сил Юго-западного фронта  
 Помощник начальника отделения  
 Помощник военного комиссара

## Примечания

- {1} ЦАКА, фонд 104, дело 2061, л. 300. Ведомость о боевом состоянии частей от 16 мая 1920 г.
- {2} Снято с карты ЦАКА, фонд 104, дело 2061, карта л. 156.
- {3} ЦАКА, фонд 104, дело 2061, лл. 74–78.
- {4} ЦАКА, фонд 102, дело 4116, ч. 1, л. 109.
- {5} 8-й стрелковой дивизии.
- {6} ЦАКА, фонд 104, дело 2061, л. 511.
- {7} Штабы состояли из 1–2 технических работников.
- {8} ЦАКА, фонд 104, дело 2061, л. 574.
- {9} ЦАКА, фонд 104, дело 2061, л. 629.
- {10} ЦАКА, фонд 104, дело 2061, л. 377.
- {11} ЦАКА, фонд 104, дело 2061, л. 504.
- {12} Татарченко , На Западном фронте. Красный Воздушный Флот 1918–1923 гг., стр. 74.
- {13} ЦАКА, фонд 104, дело 2061, лл. 300, 306, 470, 474, 553.
- {14} ЦАКА, фонд 104, дело 200, л. 96.
- {15} ЦАКА, фонд 104, дело 2061, лл. 347–349.
- {16} ЦАКА, фонд 102, дело 4165, л. 46.
- {17} История ВКП(б), Краткий курс, стр. 231.
- {18} ЦАКА, фонд 104, дело 2061, л. 10.
- {19} Цифры «1» и «5» в подлиннике написаны неясно.
- {20} ЦАКА, фонд 104, дело 2061, л. 11.
- {21} Выписка из приказа № 84693 по 3-й армии белополяков.
- {22} ЦАКА, фонд 102, дело 4144, лл. 236–237.
- {23} ЦАКА, фонд 104, дело 2073, л. 31.
- {24} Там же.
- {25} В документе оторвано название отряда.
- {26} ЦАКА, фонд 104, дело 2073, л. 151.
- {27} ЦАКА, фонд 104, дело 2073, л. 166.
- {28} ЦАКА, фонд 104, дело 2073, л. 17.
- {29} И. Сталин , Вопросы ленинизма, изд. 11-е, стр. 313–314.
- {30} ЦАКА, фонд 102, дело 4165, л. 104.

## **Список иллюстраций**

Схема 1. Дислокация авиачастей Западного фронта в мае 1920 г.

Схема 2. Мозырьская операция

Схема 3. Майская операция

Схема 4. Июльское наступление 15-й армии Западного фронта

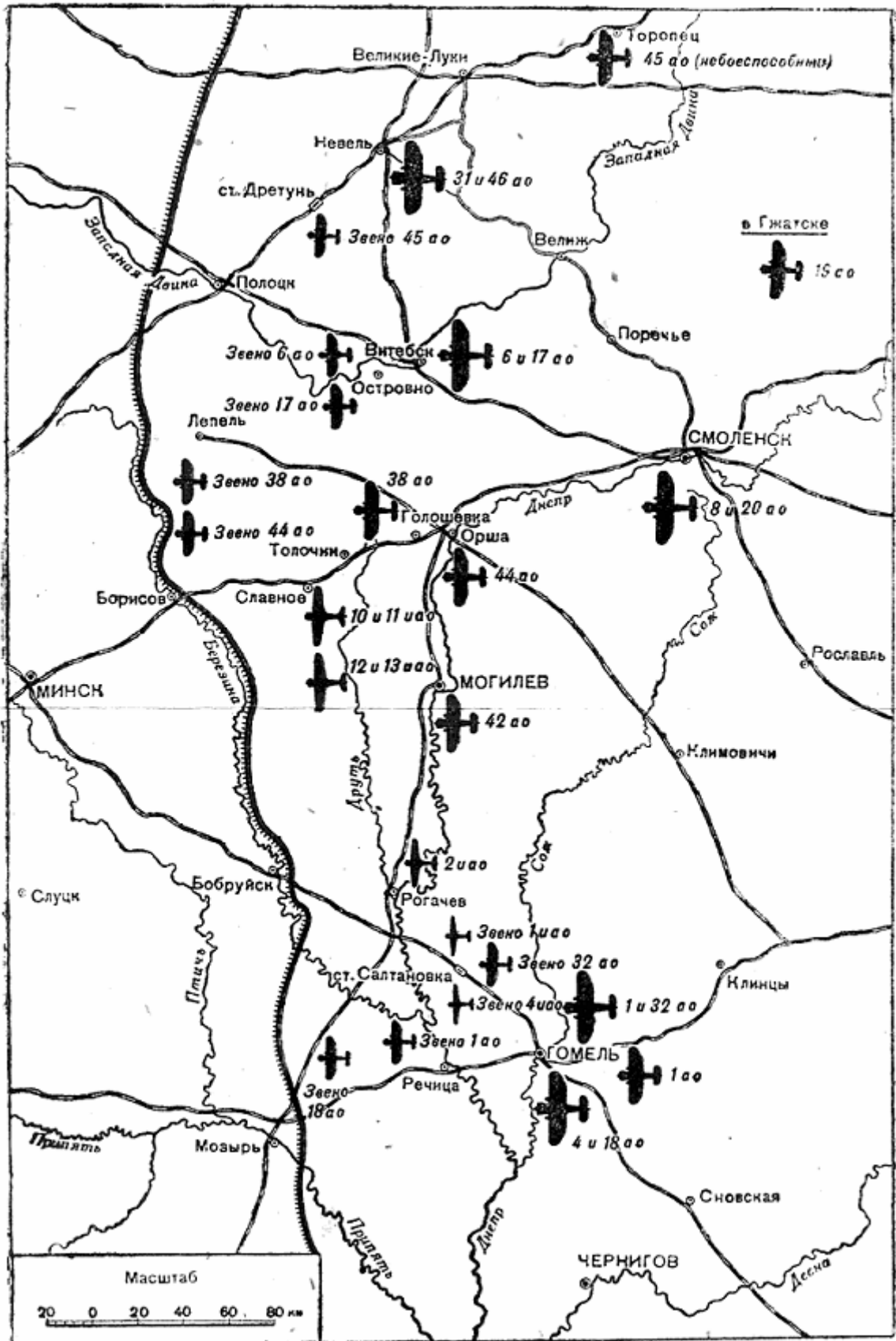


Схема 1. Дислокация авиачастей Западного фронта в мае 1920 г.

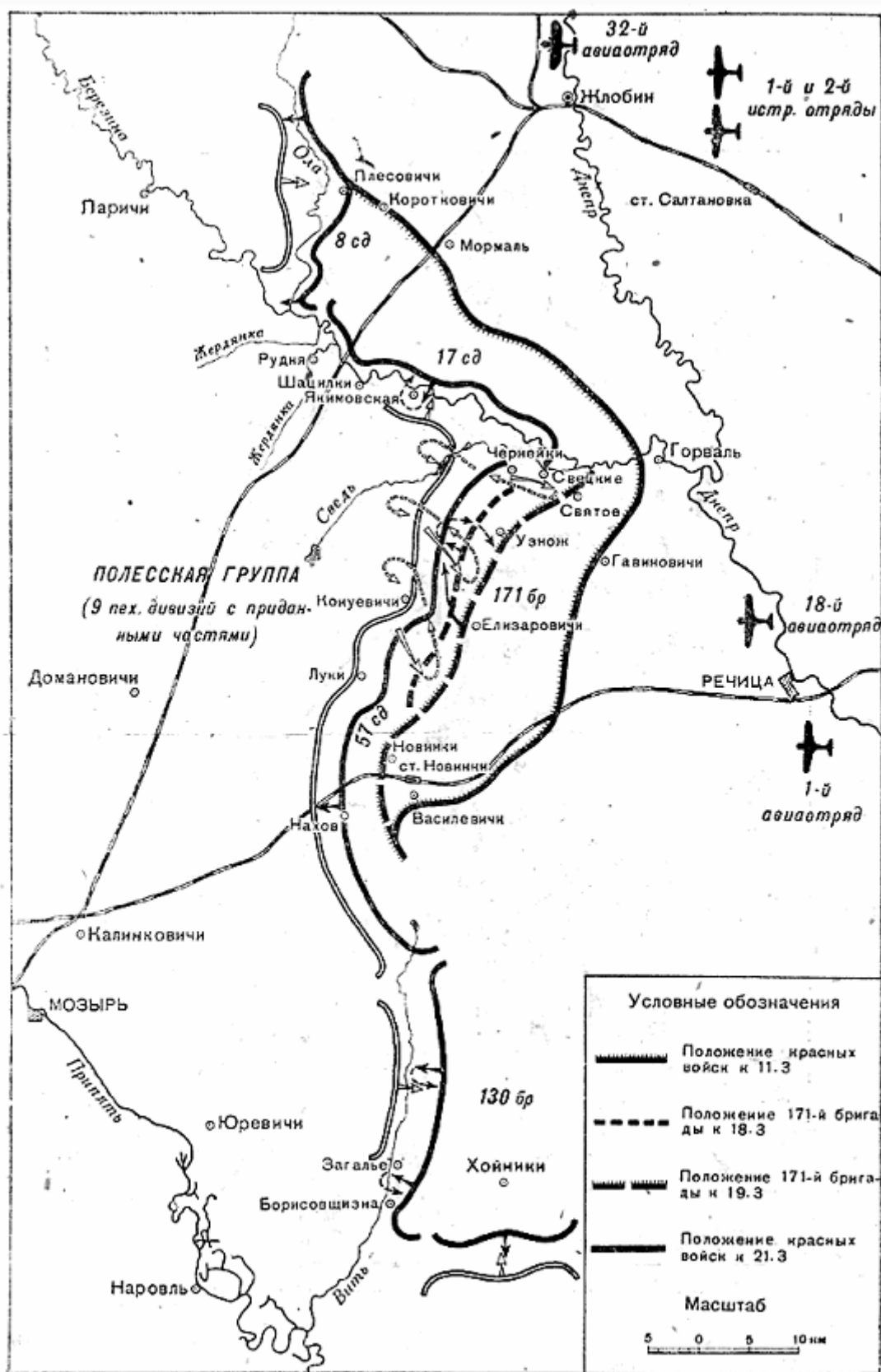


Схема 2. Мозырьская операция



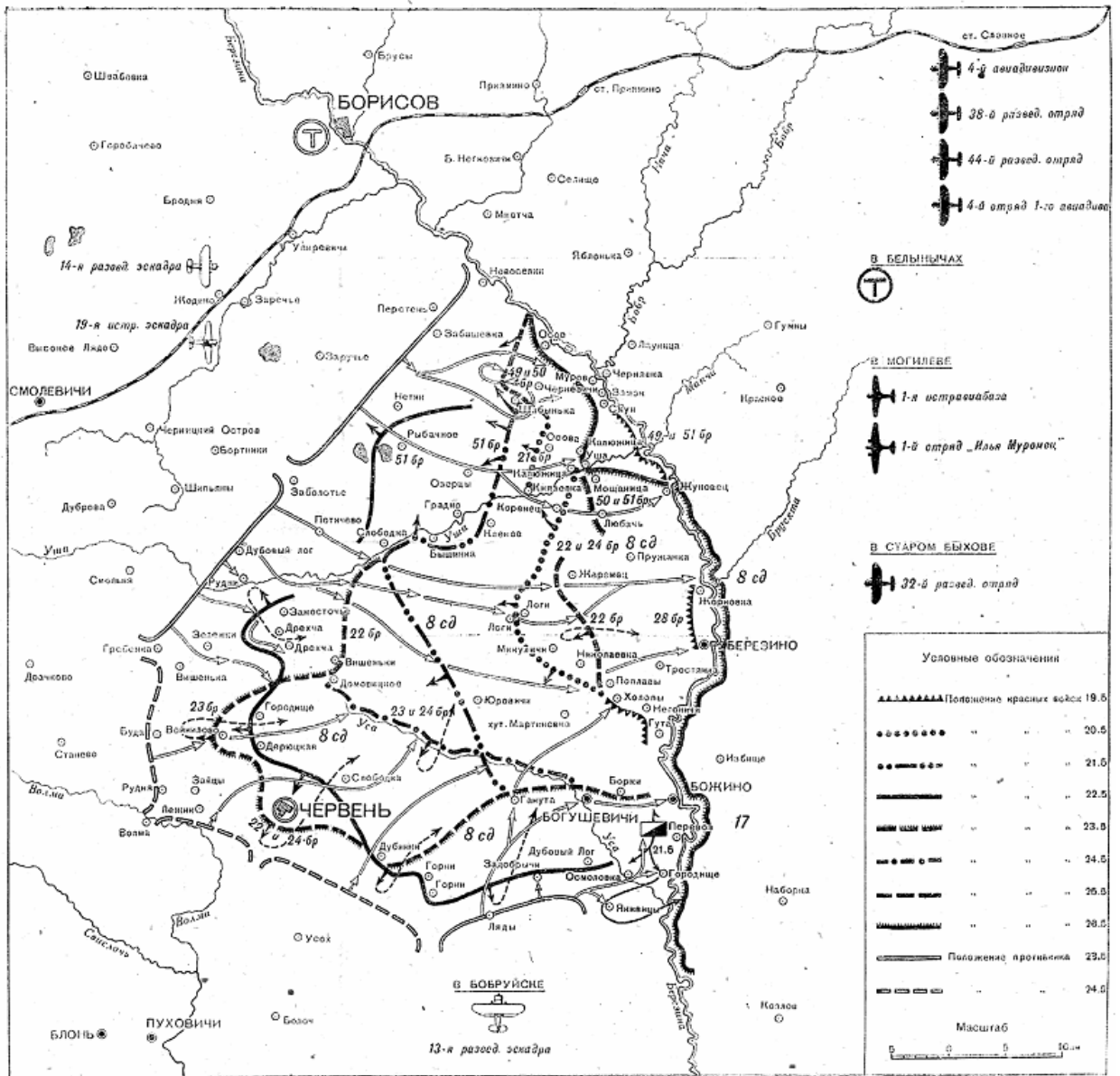


Схема 3. Майская операция

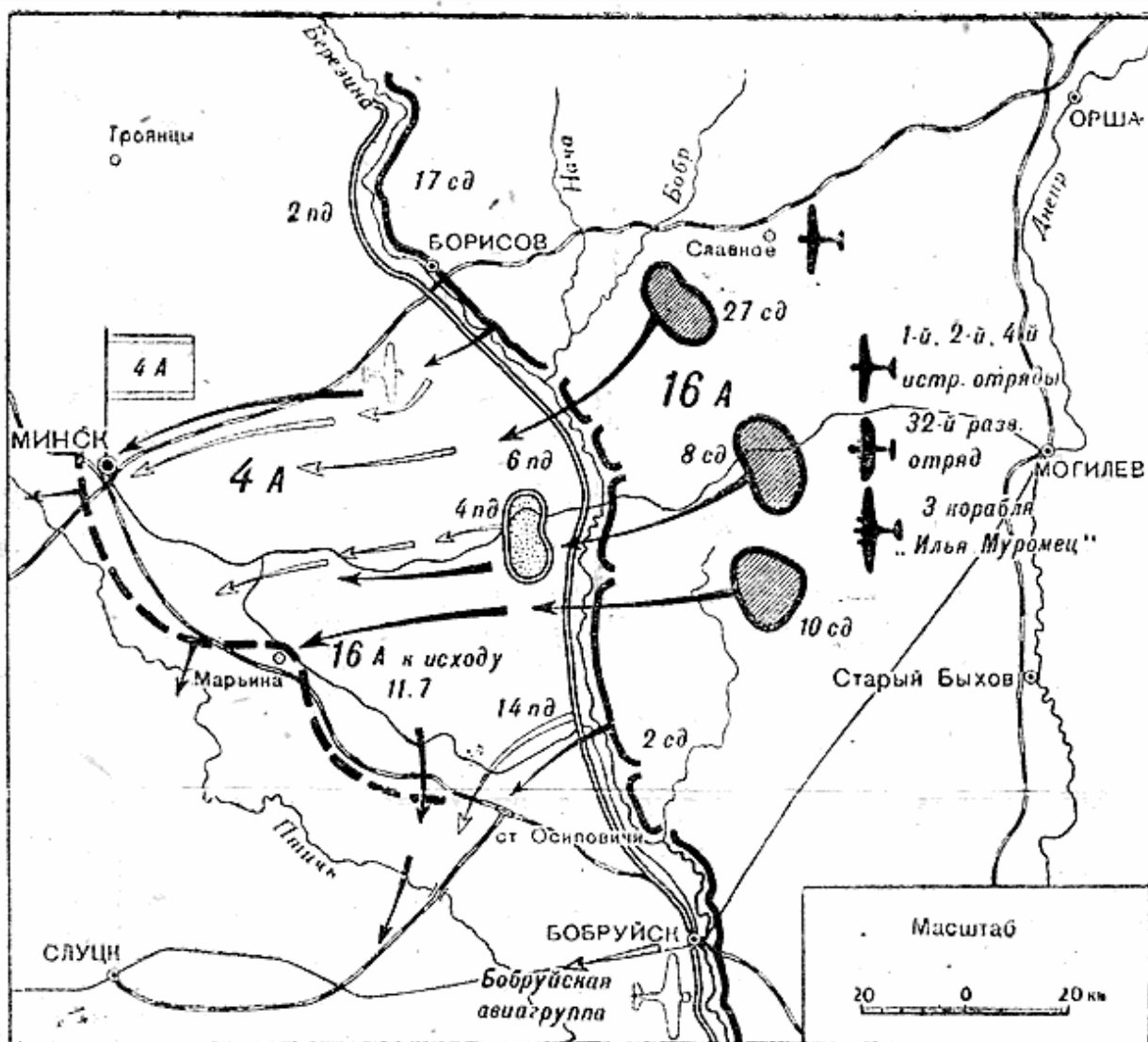


Схема 4. Июльское наступление 15-й армии Западного фронта