



ЛЕТАЮЩИЕ ОБОРОТНИ

(лётчики-перебежчики в Великую Отечественную войну)

□□□□ **Эта тема долгие годы оставалась запретной. Ведь речь шла о перелетевших к врагу или попавших в плен советских лётчиках, в том числе и нескольких Героев Советского Союза, которые затем плечом к плечу с асами Люфтваффе воевали против вчерашних своих боевых побратимов.**

ПОБЕГИ К сожалению, как оказалось, немцы никогда не испытывали трудностей при формировании русских авиационных частей и опробовании новейших типов советских самолётов, попадавшим к ним целыми и невредимыми. Поток лётчиков-перебежчиков, перелетевших на сторону врага на собственных машинах, не иссякал всю войну, и особенно был велик в первые годы войны.

Уже 22 июня 1941 года во время бомбардировки Кенигсберга штурман скоростного бомбардировщика СБ бросил исправную машину и выпрыгнул с парашютом над территорией Восточной Пруссии, оставив свой экипаж без штурманского обеспечения. Летом того же 1941-го экипаж бомбардировщика Су-2 из состава 735-го авиаполка во время выполнения боевого задания переметнулся на сторону врага и добровольно совершил посадку на немецком аэродроме. В результате разбирательства полк не получил гвардейское звание, хотя и был уже к нему представлен.

Необходимо признать, что это были далеко не единичные случаи дезертирства. Ярким подтверждением этого может послужить хотя бы изданный 19 августа 1941 года Приказ Наркома обороны № 229 «О мерах борьбы со скрытым дезертирством среди отдельных лётчиков».

Но ни денежные премии за боевые вылеты и сбитые самолёты противника (потом, после войны эти деньги у фронтовиков отнимут грабительской денежной реформой 1948 года, обменяв сбережения один к десяти), ни высокие правительственные награды не могли «иссушить» поток пилотов-перебежчиков.

Только за 1943 год к немцам добровольно перелетели 66 самолётов (и не только на истребителях, поэтому о количестве военнослужащих, входивших в составы экипажей приходится только гадать). А за три месяца 1944-го, казалось бы, победно-наступательного года, ещё 23 советских экипажа решили сдаться на милость терпящих поражение за поражением немецких войск.

Проверить эти цифры по материалам отечественных архивов и дать им адекватную оценку вряд ли возможно: подобных признаний в них нет, ведь для командира части согласие с фактом дезертирства своего лётчика означало бы обвинение в пособничестве или как минимум в попустительстве и крест на всей карьере. К тому же решившийся на перелёт едва ли внешне выдавал свои намерения, он попросту терялся в небе, отставая от группы и уходя на запад незамеченным, числясь затем в рапортах

«пропавшим без вести» или «не вернувшимся из боя».

Другим косвенным свидетельством множества случаев измены лётным составом служит значительное число советских самолётов, практически неповрежденными попадавшими в руки противника. Наибольшее их количество, естественно, было захвачено на аэродромах в 1941 г. Однако и в дальнейшем, в течение всей войны **и даже при отступлении немцев**

число трофейных машин, в том числе и самых современных, оставалось заметным и позволяло Люфтваффе не только проводить сравнительные испытания советской техники, знакомясь с её боевыми качествами, но и использовать десятки вполне работоспособных «пленных» машин в своём строю.

Последние эпизоды перелётов отмечались уже за считанные дни до конца войны. Хотя и сомнительно, чтобы летчики тогда выбирали германские аэродромы. Скорее всего, их целью становились нейтральные государства или авиабазы союзников. Так, последний случай дезертирства советским экипажем был зафиксирован в апреле 1945-го! Бомбардировщик Пе-2 из состава 161-го гвардейского бомбардировочного авиаполка покинул боевой строй в воздухе и, не отзываясь на окрики командира группы, скрылся в облаках. Улетевшие на нём лётчик старший лейтенант Бацунов и штурман Кодь (стрелок-радист не называется) и раньше вызвали подозрения (говорили, что простые люди в Европе живут лучше, чем в СССР, на лётных посиделках не поднимали здравицы в честь тов. Сталина и пр.), а после столкновения накануне в полете с другим самолётом их и вовсе обвинили во вредительстве и даже трусости; на стоянку к их «пешке» зачастил офицер-смершевец. Так что вопрос об их судьбе был, скорее всего, решён. Но экипаж, видимо, успел сделать выводы раньше... Больше о судьбе этого экипажа никто ничего не слышал.

Подобные случаи перелётов имели место и в других странах, пилоты которых таким нетрадиционным способом разрешали конфликты со своим командованием или общественным строем.

Попавшего в плен сбитого лётчика ожидало такое же, как и других военнослужащих, ошеломление от того, что ему дома заочно уже вынесен приговор: «имея на руках личное оружие, сдался в плен и этим изменил Родине», за что статья 58-1 предусматривала неизбежные 25 лет заключения с последующей высылкой в отдаленные места, а при отягчающих обстоятельствах и расстрел. (Что считать отягчающими обстоятельствами решали во время войны органы СМЕРШа, а потом МГБ.) Это не было выдумкой власовских эмиссаров: знаменитый побег Михаила Девятаева из плена на захваченном He111H-22 завершился «искуплением вины» пилотом и 11 спасёнными им товарищами в лагере, теперь уже родном, советском. Впрочем, потом лётчику зачли доставленную к своим немецкую секретную машину – носитель крылатых ракет Fi103, освободив досрочно, в чем немалое участие принял один из основателей советской ракетной программы и Главный конструктор ОКБ-1 Королёв С.П. (Остальные 7 человек, бежавшие с М. Девятаевым из германского плена и помогавшие ему в этом, отсидели от звонка до звонка, а четверо умерли от голода и болезней в местах заключения.)

Возможно, поэтому в августе 1942-го в лагере Осиновка под Оршей группа пленных советских лётчиков предложила немцам сформировать отдельную славянскую авиачасть в составе Люфтваффе. Инициаторами создания авиационной части выступили майор Филатов, капитан Рипушинский и лейтенант Плющев.

Авиагруппа была создана, но фашисты не торопились обеспечивать её самолётами. Дело в том, что вчерашние сталинские асы имели всего по несколько десятков часов налёта. Поэтому немцы организовали для желающих воевать плечом к плечу советских пилотов своеобразный ликбез.

Первоначально теорию полётов, штурманское дело и матчасть в группе изучали 22 человека, в том числе девять лётчиков, три штурмана и четыре стрелка-радиста. В это же время были образованы группы технического состава из числа пленных добровольцев, обслуживающих самолёты.

Но даже должным образом подготовленных к настоящему делу советских пилотов генералы Люфтваффе не спешили привлекать к выполнению боевых задач. Нужен был энтузиаст, который бы поверил в эффективность участия в боевых операциях вчерашних противников. И он нашёлся...

«ПТЕНЦЫ» ХОЛТЕРСА. ЗАКРЫТЫЕ БИОГРАФИИ Считается, что первым, кто обратил внимание на антисоветски-настроенных пленных лётчиков, был офицер штаба командования Люфтваффе «Восток» оберст-лейтенант (подполковник) Холтерс. Именно ему принадлежит идея создания боевой лётной части из русских добровольцев. Для реализации этого проекта Холтерс привлёк полковника Виктора Мальцева.

Мальцев Виктор Иванович родился в крестьянской семье 25 апреля 1895 г. в г. Гусь-Хрустальный Владимирской губернии. Полковник Красной армии (1936). Участник «власовского» движения. Генерал-майор и командующий Военно-воздушными силами Комитета освобождения народов России (КОНР, 1945).

В 1918 году добровольно вступил в Красную армию, окончил Егорьевскую школу военных лётчиков (1919), участник Гражданской войны. В 1918-1921, 1925-1938 и 1940-1941 гг. – член Коммунистической партии. В 1921 г. был исключён по подозрению в родстве с крупным предпринимателем Мальцевым, затем восстанавливался, повторно исключён в 1938 г. – в связи с арестом.

Был инструктором Егорьевской школы военных лётчиков. По некоторым источникам, являлся одним из инструкторов В.П. Чкалова и даже выпустил его в первый самостоятельный полёт. Не случайно все труды по биографии выдающегося лётчика обходят вопрос лётных учителей Валерия Павловича стороной. В 1925-1927 гг. – начальник Центрального аэродрома под Москвой, в 1927-1931 гг. – помощник начальника, с 1931 г. – начальник Управления ВВС Сибирского военного округа, затем находился в резерве. С 1936 – полковник. С 1937 – начальник Туркменского управления Гражданского воздушного флота и за высокие показатели был представлен к награждению орденом Ленина.

Однако вместо награды 11 марта 1938 г. был арестован органами НКВД по обвинению в участии в «антисоветском военном заговоре». Содержался в Ашхабадском управлении НКВД, где подвергался пыткам, но виновным себя не признал. 5 сентября 1939 г. освобождён, реабилитирован и снова восстановлен в партии. Однако месяцы в застенках НКВД, допросы и пытки оставили неизгладимый след: Мальцев стал непримиримым противником сталинского режима. Его не вернули и на значимую руководящую работу, а в декабре 1939 г. он был назначен начальником санатория «Аэрофлота» в Ялте.

В ноябре 1941 г. после занятия Ялты немецкими войсками в форме полковника ВВС Красной армии явился в немецкую комендатуру и заявил о стремлении бороться с большевиками. Некоторое время провёл в лагере военнопленных (как старший офицер

запаса), после освобождения отказался заняться выявлением советских и партийных работников, оставшихся в городе. Тогда немецкие власти поручили ему проверить работу ялтинской городской управы. В ходе проверки обнаружил в её работе большие недостатки. После этого, в марте 1942 г. согласился стать бургомистром Ялты, но уже в мае был смещён с этой должности как состоявший ранее в компартии. С сентября 1942 г. в Ялте был мировым судьёй. С декабря того же года занимался формированием антисоветских воинских формирований. Большим тиражом (50 тысяч экземпляров) была опубликована написанная им книга «Конвейер ГПУ», посвящённая своему аресту и заключению и активно использовавшаяся в немецкой пропагандистской работе.

Вскоре полковник Мальцев был представлен генерал-лейтенанту Андрею Власову, оказавшемуся в плену, обработанному немцами и уже носившемуся с идеей организации РОА.

В 1943 г. начал заниматься формированием Русской восточной авиационной группы. В частности, посещал лагеря военнопленных, агитируя лётчиков вступить в это воинское подразделение. В 1944 г. выступал с антисталинскими речами по радио и в лагерях военнопленных. В том же году руководил формированием нескольких авиационных групп из числа пленных советских лётчиков для перегонки самолётов с немецких заводов в действующие части германской армии.

Осенью 1943 г. подполковник Холтерс предложил своему начальству сформировать из пленных советских пилотов лётное боевое подразделение. Сказано – сделано. Уже в октябре в спецлагерь, расположенный близ городка Сувалок, начали свозить советских лётчиков для прохождения медицинской комиссии и проверки на профпригодность. К концу ноября в Морицфельде под Инсербургом «Авиагруппа Холтерса» была полностью укомплектована бывшими узниками лагерей и готова к выполнению боевых заданий.

«Птенцы Холтерса» занимались по программе подготовки лётчиков Люфтваффе, которая кардинально отличалась от аналогичного обучения в ВВС Рабоче-крестьянской армии. Судите сами, выпускник советского авиаучилища перед отправкой на фронт имел всего 15-20 часов налёта, кроме этого он зачастую не имел практики воздушной стрельбы. Немецкие же инструкторы считали, что их выпускники должны иметь 450 часов налёта и уметь хорошо стрелять!

Многие советские лётчики, оказавшись в плену, с самого начала с интересом отнеслись к идеям Освободительного движения. Целый ряд офицеров – от лейтенантов до полковников – заявили о своей готовности сотрудничать с «Авиагруппой Холтерса-Мальцева», как она стала называться. В их числе были такие командиры, как начальник штаба ВВС Орловского военного округа полковник А.Ф. Ванюшин, отличившийся на должности командующего авиацией 20-й армии в боях против немцев под Лепелем и Смоленском летом 1941 года; командир полка бомбардировщиков полковник П.; майор П. Суханов; капитан С. Артемьев; Герой Советского Союза капитан С.Т. Бычков; капитан А. Меттль, служивший в авиации Черноморского флота; капитан И. Победоносцев; Герой Советского Союза старший лейтенант Б.Р. Антилевский и другие. Нашла путь к соотечественникам майор-орденоносец Серафима Захаровна Ситник, начальник разведки 205-й истребительной дивизии. Её самолет был сбит и она раненой попала в немецкий плен. Мать и ребёнок Ситник жили на оккупированной территории, и лётчица не сомневалась, что немцы их убили. Какова же была её радость, когда самолёт пункта обработки разведданных «Восток» доставил её близких в Морицфельде!

Залогом благоприятной атмосферы, установившейся в авиагруппе, было отсутствие разногласий между Холтерсом и Мальцевым. Оба были убеждёнными сторонниками немецко-русского сотрудничества. Когда в начале марта 1944 года генерал-лейтенант Власов впервые посетил Морицфельде, Холтерс объяснил ему, что он «очень и очень счастлив, что судьба свела его с русскими лётчиками, и сделает всё, чтобы целиком передать авиагруппу во главе с полковником Мальцевым в состав самостоятельной Освободительной армии».

Холтерс добился того, что русских добровольцев полностью сравнивали в правах и обеспечении с немецкими пилотами, и капитан Штрик-Штрикфельдт, немецкий помощник Власова, отмечал, что сам рейхсмаршал, попади он в Морицфельде, не сумел бы отличить русских лётчиков от немецких.

Вчерашние обитатели лагерей были размещены по четыре человека в комнате. У каждого отдельная кровать с белоснежным постельным бельём. Два комплекта обмундирования. Паёк по нормам Люфтваффе. Денежное содержание – 16 марок в месяц.

В конце 1943 года в составе 1-го воздушного флота из русских была образована Вспомогательная ночная штурмовая группа «Остланд». В эскадрильи на вооружении состояли трофейные У-2, И-15, И-153.

К сожалению, о результативности деятельности «Остланда» известно немного, но его боевая работа была оценена достаточно высоко. Грудь многих лётчиков «Авиагруппы Холтерса-Мальцева» украсили Железные кресты 1-й и 2-й степени. Кроме этого, в донесениях как русского, так и германского руководства подчеркивалась высокая боеготовность русских лётчиков. В ходе боевых действий авиагруппа потеряла в боях всего три самолёта. Девять лётчиков погибли (приземлившись тяжело-ранеными на своих аэродромах), а дюжина пилотов была ранена.

О дерзости и смелости «восточных лётчиков» говорит и тот факт, что двое из них вылетали в советский тыл и, забрав своих родных, благополучно вернулись на немецкую базу. **Но ни один из «птенцов Холтерса» не перелетел на самолёте на восток! Ни один!**

□□□□□ Правда, трое пилотов в Белоруссии ушли в леса к партизанам... Почему не перелетели? Полагаем, ход их мыслей был таков: ну, перелетим к своим, что дальше? Тут же впаяют 25 лет лагерей по известному сталинскому приказу о сдавшихся в плен. А так, уйдём к партизанам, там – простые мужики, всё поймут! Мы же сами пришли! А потом покажем, что с немцами сражались на совесть, командир партизанского отряда с комиссаром напишут хорошую характеристику, родная советская власть оценит и простит... Но об этих ушедших к партизанам лётчиках с тех пор ничего неизвестно. Скорее всего, честно рассказав, кто такие, где и кем у немцев служили, они были тут же расстреляны... Чужая жизнь, чужая судьба – чего с ними церемониться? А вдруг засланы? Некогда разбираться, потом выясним... Война... На войне всё дозволено, всё можно! Можно даже с позиции бога решать, кому жить, а кому немедленно умереть. И видеть эти молящие о жизни глаза людей, которых, возможно, где-то ждут престарелые родители, жена, дети. А твоё слово здесь решает всё!.. До войны он был бухгалтером в колхозе, или торговал семечками на колхозном рынке, или продавал подтяжки в городской галантерее, а тут – бог и царь над людьми! Вот она, влааааасть!.. И никто не спросит! А спросят – скажу: предателей порешил по приказу товарища Сталина!.. Так и пионерам потом рассказывал: боролись с предателями!..

С осени 1944 г. в Хебе (протекторат Богемия и Моравия, т.е. нынешняя Чехия) В.

Мальцев формировал авиационную часть, которая в феврале 1945 г. составила основу ВВС Комитета освобождения народов России (КОНР).

19 декабря 1944 года шеф авиации Третьего рейха рейхсмаршал Герман Геринг дал «добро» на образование авиации Русской освободительной армии (РОА). По планам Мальцева, авиация РОА должна была насчитывать 4.500 человек. Поэтому он подал ходатайство Г. Герингу о призыве всех желающих из числа русских, уже проходивших службу в немецких частях. Рейхсмаршал разрешил провести призыв. Вскоре Мальцев по представлению генерала А. Власова был назначен командующим авиации Армии Народов России, а также повышен в звании до генерал-майора.

2 февраля 1945 года Г. Геринг принял Власова и Мальцева в своей резиденции. Итогом этой встречи стал приказ начальника главного штаба ВВС генерал-лейтенанта Карла Колера, который юридически подтверждал независимость ВВС РОА от Люфтваффе.

К весне 1945 г. в состав ВВС КОНР входили до 5 тысяч человек, включая авиационный полк, укомплектованный лётным составом и материальной частью (40-45 самолётов), полк зенитной артиллерии, парашютно-десантный батальон, отдельная рота связи. Командные посты в авиационном полку занимали как лётчики из числа эмигрантов, так и два попавших в плен к немцам Героя Советского Союза. Штаб ВВС КОНР располагался в Марианских Лазнях.

Истребительную эскадрилью возглавил Герой Советского Союза майор Семён Бычков, а Герой Советского Союза капитан Бронислав Антилевский – эскадрилью скоростных бомбардировщиков. Оба сталинских сокола в сентябре 1943 года были сбиты и попали в плен. Интересно, что всего за три месяца до своего пленения Семён Бычков в Кремле принимал орден Ленина из рук самого Сталина. На счету лётчика было 15 сбитых самолётов противника, Бронислав Антилевский своё звание Героя получил в финскую кампанию.

Бычков Семён Трофимович родился 15 мая 1918 года в селе Петровка Хохольского уезда Воронежской губернии. В 1936 году окончил 7 классов средней школы и Воронежский аэроклуб, после чего остался там инструктором. В сентябре 1938 года окончил Тамбовскую школу Гражданского Воздушного Флота и стал работать пилотом Воронежского аэропорта. С 16 января 1939 года – в рядах Красной Армии. Летать учился в Борисоглебском военном авиационном училище имени В.П. Чкалова. 5 ноября 1939 года выпущен пилотом истребителя И-16 и направлен в 12-й запасной авиационный полк (приказ НКО СССР № 04601). 30 января 1940 года ему присвоено воинское звание «младший лейтенант», с 16 декабря – младший лётчик 42-го истребительного авиационного полка, с декабря 1941 года по сентябрь 1942 года – пилот 287-го истребительного авиационного полка.

В июне 1941 года окончил курсы лётчиков-истребителей Конотопской военной школы. 25 марта 1942 года присвоено воинское звание «лейтенант», с 20 июля того же года – заместитель командира эскадрильи.

Упоминание о нём есть в известной книге «Войска ПВО страны в Великой Отечественной войне 1941-1945 годов», где на странице 93 помещено следующее сообщение:

«7 марта 1942 года. Части 6-го ИАК ПВО в течение дня выполняли задачи по прикрытию войск Западного и Северо-Западного фронтов, железнодорожных перевозок и объектов тыла. Произведено 184 самолёто-вылета, проведено 5 воздушных

боёв. Сбито 3 самолёта противника: младший лейтенант С.Т. Бычков (287-й иап) в районе Юхнова сбил Хе-113, а шестёрка истребителей этого же полка (ведущий – капитан Н.И. Хромов) также в районе Юхнова уничтожили 2 Ме-109». Следует лишь отметить, что в те дни под «Хе-113» подразумевали новый немецкий истребитель Ме-109F.

В газете «Красная Звезда» № 66 от 20 марта 1942 года было опубликовано фото лётчиков 287-го иап старшего лейтенанта П.Р. Гробового и младшего лейтенанта С.Т. Бычкова, сбивших накануне (то есть, 19 марта) сразу 3 немецких самолёта: Гробовой – 2 Ю-88 (по данным М.Ю. Быкова это были Ю-87) и Бычков – 1 Ме-109.

В 1942 году С.Т. Бычков был признан военным трибуналом виновным в совершении аварии самолёта и осуждён на 5 лет исправительно-трудовых лагерей, с применением примечания 2 к статье 28 УК РСФСР. Решением Военного совета № 037/44 от 1 октября 1942 года судимость снята.

С июля по ноябрь 1943 года воевал в составе 937-го авиационного полка, а затем – в 482-м авиационном полку (322-я истребительная авиационная дивизия).

28 мая 1943 года ему присвоено воинское звание «капитан». Вскоре назначен заместителем командира 482-го истребительного авиационного полка. Награждён двумя орденами Красного Знамени.

За образцовое выполнение боевых заданий командования, мужество, отвагу и геройство, проявленные в борьбе с немецко-фашистскими захватчиками, Указом Президиума Верховного Совета СССР от 2 сентября 1943 года капитан Бычков Семён Трофимович был удостоен звания Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина и медали «Золотая Звезда» (№ 1117).

Всего совершил 230 боевых вылетов. Проведя 60 воздушных боёв, сбил 15 самолётов противника лично и 1 – в группе. (М.Ю. Быков в своих исследованиях указывает на 9 личных и 5 групповых побед.) Фото С.Т. Бычкова (на групповом снимке известных советских асов датируется августом 1943 года) попало даже в известную книгу «Асы Сталина. 1918-1953 гг.» (авторы Томас Полак и Кристофер Шоурз), хотя о самом лётчике в этом издании не сказано ни слова... Возможно это один из последних фотоснимков Кольцова и Бычкова. Судьба обоих лётчиков окажется трагической: вскоре один из них погибнет в бою, а другой окажется в плену и будет расстрелян уже после войны.

10 декабря 1943 года капитан С.Т. Бычков был сбит огнём зенитной артиллерии противника в районе Орши и раненым захвачен в плен. 7 марта 1944 года приказом ГУК НКО СССР № 0739 исключён из списков РККА.

С. Бычков содержался в лагере для военнопленных лётчиков в Сувалках, который охраняли солдаты Люфтваффе, а не эсесовцы. В 1944 году в лагере Мориифельд согласился вступить в русскую авиационную группу Г. Холтерса – В. Мальцева. Принимал участие в перегоне немецких самолётов с заводов на полевые аэродромы Восточного фронта, а также в боевых операциях русской эскадрильи против партизан в районе Двинска в марте – июне 1944 года.

После расформирования группы в сентябре 1944 года прибыл в Эгер (Чехия), где принял активное участие в создании 1-го авиационного полка «Комитета освободительного движения народов России». Вместе с Героем Советского Союза старшим лейтенантом Б.Р. Антилевским и полковником В.И. Мальцевым неоднократно выступал в лагерях военнопленных и восточных рабочих с пропагандистскими

антисоветскими речами.

В декабре 1944 года капитан С.Т. Бычков возглавил формирование 5-й истребительной эскадрильи имени полковника А.А. Казакова 1-го авиационного полка, ставшей 1-й лётной эскадрилей ВВС КОНР.

4 февраля 1945 года генерал-лейтенантом А.А. Власовым награждён боевым орденом. 5 февраля произведён в чин майора ВВС КОНР.

Антилевский Бронислав Романович родился в июле 1917 г. (по другим источникам в 1916 г.) в крестьянской семье. Поляк. В 1937 году окончил техникум народно-хозяйственного учёта.

С октября 1937 года служил в РККА. В 1938 году заканчивает училище авиации особого назначения в Монино. С июля 1938 года – стрелок-радист 21-го дальнего бомбардировочного полка. Участвовал в советско-финской войне 1939-1940 гг. За образцовое выполнение боевых заданий командования на фронте борьбы с финской белогвардейщиной ему было присвоено звание Герой Советского Союза с награждением орденом Ленина и медалью «Золотая Звезда (№ 304).

В 1942 году оканчивает Качинское Краснознамённое военно-авиационное училище им. А. Мясникова. С апреля 1942 года – младший лейтенант, участвовал в Великой Отечественной войне в составе 20-го истребительного полка 303-й истребительной дивизии 1-й Воздушной Армии. Лейтенант (1942).

С 15 декабря 1942 г. – командир звена 203 иап. С 15 апреля 1943 г. – заместитель командира эскадрильи. Старший лейтенант (1943). Награждён орденом Боевого Красного знамени (03.08.1943).

28 августа 1943 г. на Як-9 был сбит в воздушном бою и вскоре взят в плен. На допросах рассказал немцам о расположении аэродромов дивизии, в которой служил и типах самолётов, состоящих на вооружении его полка. Содержался в лагере в районе Сувалок, затем в Морицфельде.

В конце 1943 г. полковник В. Мальцев убедил Б. Антилевского вступить в состав авиационной группы «Остланд». И тот участвовал в перегонах самолётов с авиазаводов на полевые аэродромы Восточного фронта, а также в антипартизанских боевых действиях в районе Двинска.

Конечно, заполучив в свои сети столь маститых лётчиков, немцы решили сполна использовать их, прежде всего, в пропагандистских целях. Совместно с другим Героем Советского Союза Семёном Бычковым Бронислав Антилевский письменно и устно обращался к пленным лётчикам с призывами сотрудничать с немцами. 29 марта 1944 года в газете власовской армии «Доброволец» было опубликовано обращение к советским пленным лётчикам, подписанное обоими Героями Советского Союза Бычковым и Антилевским:

«Сбитые в честном бою, мы оказались в плену у немцев. Нас не только никто не мучил и не подвергал пыткам, наоборот, мы встретили со стороны германских офицеров и солдат самое теплое и товарищеское отношение и уважение к нашим погоням, орденам и боевым заслугам».

А капитан Артемьев выразил свои чувства в стихотворении «Немецким летчикам, товарищам по оружию»:

«Вы встретили нас, как братья,
Вы сумели сердца нам согреть,

А сегодня единой ратью
Нам навстречу рассвету лететь.

Пусть родина наша под гнётом,
Но тучам солнца не скрыть
Мы вместе ведём самолёты
Чтоб смерть и террор победить».

Любопытно и то, что, по данным зарубежной печати, С. Быков и Б. Антилевский согласно специальному решению командования Люфтваффе имели полное право носить свои Золотые Звёзды Героев и на службе в немецких вооруженных силах. Ведь, по мнению немцев, любая награда, полученная в армии другой страны, подтверждала лишь доблесть и мужество ее обладателя.

В сентябре 1944 г. после расформирования группы «Остланд», Антилевский прибыл в Хеб, где под началом В. Мальцева принимал активное участие в формировании 1-го авиационного полка ВВС «власовского» Комитета освобождения народов России.

С 19 декабря 1944 г. был командиром 2-й штурмовой эскадрильи (на её вооружении находились 16 самолётов), которая позднее была переименована во 2-ю эскадрилью ночных штурмовиков. 5 февраля 1945 г. произведён в капитаны. Был награждён двумя медалями (в их числе немецкий знак отличия) и именными часами.

В апреле 1945 г. эскадрильи С. Бычкова и Б. Антилевского участвовали в боевых действиях на Одере против Советской армии. И за несколько недель до конца войны над Германией и Чехословакией шли ожесточенные воздушные бои. В эфире звучал треск пушечно-пулемётных очередей, отрывистые команды, проклятия лётчиков и стоны раненых, сопровождавшие поединки в воздухе. И, бывало, русская речь слышалась с обеих сторон – в небе над центром Европы в яростных воздушных схватках не на жизнь, а на смерть, сошлись русские военные лётчики... **ШТОПОР** Стремительное наступление Красной армии «приземлило» боевые действия асов Власова. Мальцев с сотоварищами прекрасно понимали, что попадись они в плен – расправы не миновать, поэтому всячески стремились уйти на запад навстречу американцам. Но переговоры с руководством 12-го корпуса 3-й армии США, на которых Мальцев просил предоставить им статус политических беженцев, закончились безрезультатно. Оставалось уповать только на милость providения.

Сдача оружия 27 апреля в Лангдорфе, между Цвизелем и Регеном, прошла организованно. Американцы немедленно отделили офицеров от рядовых и распределили военнопленных на три категории (так что военные организационные формы сразу распались).

В первую группу вошли офицеры авиаполка и часть офицеров парашютно-десантного и зенитного полков. Эта группа, состоявшая из 200 человек, после временного интернирования во французском городе Шербуре была в сентябре 1945 г. передана советским властям. В их числе оказались командир истребительной эскадрильи майор Бычков и начальник учебного штаба лётной школы, командир транспортной эскадрильи майор Тарновский (последний, будучи старым эмигрантом, не подлежал выдаче, но он настоял на том, чтобы разделить судьбу своих товарищей и был выдан СССР).

Вторая группа – около 1.600 человек – некоторое время провела в лагере для военнопленных под Регенсбургом. Третья группа – 3.000 человек – ещё до окончания

войны была переведена из лагеря для военнопленных в Каме в Нирштейн, к югу от Майнца. Очевидно, это было вызвано желанием бригадного генерала Кенина спасти русских от насильственной репатриации. Действительно, обе эти группы в большинстве своём избежали выдачи, так что судьба частей военно-воздушных сил КОНР оказалась не столь трагична, как судьба 1-й и 2-й дивизий РОА.

В руки сотрудников НКВД попал и Виктор Мальцев. «Главком ВВС РОА» дважды пытался покончить жизнь самоубийством. Во время краткого пребывания в советском госпитале в Париже он вскрывал себе вены на руках. Дабы уберечь Мальцева от попыток уйти от суда, его доставили на «Дугласе» в Москву. С 1945 г. содержался в Бутырской тюрьме (первоначально в тюремной больнице). На следствии признал себя виновным. Непредсказуемость поведения Мальцева, как и некоторых других «власовцев», привела к тому, что судебный процесс над ними был объявлен закрытым. (Существовали опасения, что подсудимые могут начать излагать свои взгляды, объективно совпадающие с настроениями определённой части населения, недовольной Советской властью.) На суде также признал себя виновным. Военной коллегией Верховного суда СССР приговорён к смертной казни. 1 августа 1946 года он был повешен во дворе Бутырской тюрьмы вместе с генералами Власовым, Шкуро, Жиленковым и другими высокопоставленными руководителями РОА в присутствии министра МГБ генерал-полковника В. Абакумова. (Генерал Шкуро перед повешением крикнул всесильному тогда министру МГБ: «Тебе недолго осталось по земле ходить! Тебя свои же кокнут! До встречи в аду!») Как известно, Виктор Абакумов ещё при Сталине был арестован, пытаем, но виновным себя не признал. Однако после смерти «отца народов» по приговору Военной коллегии Верховного суда СССР был расстрелян...)

Кстати, перед Военной коллегией Верховного Суда СССР в качестве свидетеля обвинения выступил Герой Советского Союза Семён Бычков, который рассказал, как именно в конце января 1945 года в лагере Морицфельде Мальцев вербовал пленных советских лётчиков. По словам Быčkoва, дело обстояло так.

Когда на предложение Мальцева пойти на службу в «авиацию РОА» в январе 1945 года он, Бычков, ответил отказом, то был так избит, что его отправили в лазарет, где он и пролежал две недели. Мальцев и там не оставлял его в покое. Запугивал тем, что в СССР его «всё равно расстреляют как изменника», а если всё-таки откажется служить в РОА, то он, Мальцев, позаботится о том, чтобы Быčkoва отправили в концлагерь, где он несомненно погибнет.

Однако лубянские режиссёры этого спектакля допустили несколько ошибок. Во-первых, в Морицфельде никакого лагеря для военнопленных не было: там располагался лагерь для бывших лётчиков Красной армии, которые давно уже заявили о своём добровольном согласии вступить в РОА, и, следовательно, никакой необходимости принуждать их к этому шагу никого не было. Во-вторых, в январе 1945 года Морицфельде, расположенный неподалеку от Петербурга, уже давно находился в руках Советской армии. И в-третьих, майор Бычков, Герой Советского Союза, награждённый орденами Ленина и Боевого Красного Знамени, командир истребительной эскадрильи ВВС РОА имени полковника Казакова, уже в начале 1944 года вместе с В. Мальцевым, бывшим в то время полковником, и Героем Советского Союза старшим лейтенантом Б. Антилевским выступал в лагерях военнопленных и восточных рабочих, открыто призывая к борьбе против сталинского режима, а потом в

составе Авиационной группы лично принимал участие в боевых вылетах против войск Красной армии.

Ныне священник Плющев-Власенко, бывший некогда во время войны адъютантом Мальцева, узнав о таких показаниях Бычкова, с полным основанием назвал советский судебный спектакль «явной фальшивкой». Но тут не понятно: то ли лубянские следователи требовали таких показаний, не считаясь с реальностью, то ли, согласившись выступить в качестве свидетеля против В. Мальцева, С. Бычков сам наговорил множество нелепостей, чтобы историки могли понять, что он всё врёт, однако сам факт использования таких показаний для доказательства принудительного характера создания ВВС РОА и представления их в неблагоприятном свете свидетельствует о высоком морально-политическом духе, царившем в рядах ВВС РОА, который надо было принизить любой ценой даже на закрытых процессах Военной коллегии Верховного суда СССР! Бычкову С. за дачу нужных показаний, кстати, было обещано сохранение жизни. Но 24 августа того же года военный трибунал Московского округа приговорил и самого Бычкова к расстрелу. Примечательно, что в приговоре не было ни строчки о лишении данного подсудимого званий и наград! Приговор был приведён в исполнение 4 ноября 1946 года.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 21 марта 1947 года изменивший Родине и сражавшийся на стороне врага Семён Бычков был лишён всех наград, офицерского звания и звания Героя Советского Союза. Поэтому расстрелян он был всё ещё оставаясь Героем страны, которую предал.

Несколько напутано в судьбе Бронислава Антилевского. Существует версия, что в конце апреля 1945 г. он должен был пилотировать самолёт, на котором генерал А. Власов должен был вылететь в Испанию, но Власов якобы отказался от бегства и решил не бросать свою армию. Возможно, что эта версия стала основой для легенды о том, что Антилевский всё же добрался до Испании, где прожил много лет. Версия может основываться и на том, что в уголовном деле об измене Родине, по которому Антилевский был осуждён советским судом к смертной казни, отсутствует документ о приведении приговора в исполнение. На этом основании верящие в эту легенду полагают, что Антилевский был осужден заочно, ибо он был в Испании Франко недосыгаем для советского правосудия.

По другой версии после капитуляции Германии Б. Антилевского задержали при попытке пробраться на территорию СССР. Он выехал в Советский Союз с документами на имя участника антифашистского партизанского отряда Березовского в Чехословакии. Но во время проверки в НКВД в каблуке его сапога была найдена медаль Золотая Звезда, выданная Б.Р. Антилевскому, по которой его и опознали.

Но фактически Бронислав Антилевский 30 апреля 1945 г. вместе с другими лётчиками и техниками РОА сдался солдатам 12го корпуса 3й американской армии. В сентябре 1945 г. был выдан представителям советской репатриационной комиссии.

В Москве Бронислав Антилевский неоднократно допрашивался и полностью изобличён в измене Родине. Преступная деятельность Антилевского в плену была также доказана показаниями свидетелей. 25 июля 1946 года военным трибуналом Московского ВО он был приговорён к расстрелу по статье 58-1 «б» УК РСФСР. И в тот же день был казнён.

12 июля 1950 года Указом Президиума Верховного Совета СССР Антилевский Бронислав Романович, как изменник Родины, был лишён всех званий и наград. Как

видим, и этот лётчик погиб Героем Советского Союза и офицером...

В 2001 году после повторного рассмотрения дела Антилевского, Главная военная прокуратура вынесла вердикт: Антилевский Б.Р. осуждён законно и реабилитации не подлежит. **ПРИЛОЖЕНИЕ** Россия – наша. Прошлое России – наше.

Будущее России – тоже наше. Генерал-лейтенант А.А. Власов **Структура штаба ВВС РОА / КОНР**

(Утверждена генералом Власовым 13 февраля 1945 г.)

1. Командующий ВВС
генерал-майор

РОА
(12.02.1945) В.И. Мальцев. (Полковник РККА)

2. Начальник штаба полковник А.Ф. Ванюшин. Командующий ВВС 20-й армии РККА. Отмечен приказами Ставки за бои под Смоленском летом 1941 г. Взят в плен, находился в офицерском лагере в Хаммельбург. (Расстрелян по приговору Военной коллегии Верховного суда СССР в 1946 г.)

Оперативный отдел.

Начальник майор А. Меттль.

Отдел безопасности.

Начальник майор В.Д. Тухольников.

Отдел кадров.

Начальник капитан Науменко.

Отдел пропаганды.

1. начальник: майор А.П. Альбов;
2. редактор газеты «Наши Крылья» Ар. Усов;
3. военный корреспондент подпоручик Жюно.

Юридический отдел.

Начальник капитан Крыжановский

Интенданская служба.

Начальник подпоручик интенданской службы Г.М. Голеевский.

Санитарная служба.

Начальники подполковник д-р В.А. Левицкий, затем генерал-майор П.Х. Попов

Взвод особого назначения.

Кадеты 1-го русского кадетского корпуса им. Великого князя Константина Константиновича. Командир поручик Фатьянов.

1-й авиационный полк

1. командир (12.1944-01.1945): полковник Л.Г. Байдак. Командир 5-го авиаполка ВВС Югославии. Начальник гарнизона полка в г. Эгер (01.-20.04.1945). Начальник учебной части авиационного центра в Эгере (11.-12.1944).

2. НШ майор С.К. Шебалин.

3. адъютант командира полка лейтенант Г. Школьный.

1-я истребительная эскадрилья имени полковника Казакова

Командир аэ майор С.Т. Бычков. Капитан 937-го истребительного авиаполка РККА, Герой Советского Союза. Дислоцировалась в Карлсбаде. 14.01.1945 г. эскадрилья в составе 16 самолётов Me109-Г-10 получила технику, подготовила её к полету и на инспекционной проверке генерала Ашенбреннера показала высокую боеготовность. Бычков получил благодарность от Власова.

2-я эскадрилья скоростных бомбардировщиков. 12 лёгких бомбардировщиков

Ю-88.

Командир аэ капитан Б.Р. Антилевский, Герой Советского Союза. Старший лейтенант РККА. Получил благодарность от Власова.

3-я разведывательная эскадрилья. 2 Ме109, 2 Ju88, 2 Fi 156, 2 У-2, 1 He 111, 1 Do 17.

Командир аэ капитан С. Артёмов.

4-я транспортная эскадрилья

Командир аэ майор М. Тарновский. Капитан РИА. В эмиграции проживал в Чехословакии. Член НТС. Настоял на своей выдаче. Расстрелян.

Эскадрилья связи.

Резервная эскадрилья.

Школа лётчиков.

Начальник: полковник Л.И. Байдак.

Инженерно-техническая служба.

Рота связи.

Командир майор Лантух

Служба аэродромного обслуживания.

Полк зенитной артиллерии.

2.800 чел., пройдя подготовку в качестве зенитчиков были перепрофилированы по курсу пехоты.

1. командир подполковник Васильев.

2. офицер РИА Лягин. В эмиграции проживал в Югославии.

3. офицер РИА Филатьев. В эмиграции проживал в Югославии.

Парашютно-десантный батальон.

Личный состав был вооружен советскими и немецкими автоматами, холодным оружием и укомплектован наиболее физически развитыми добровольцами, в основном из числа полицейских.

1. командир: подполковник Козарь.

ССЫЛКИ 1. ЦАМО, ф. 33, оп. 682525, ед. хр. 159.

2. ЦАМО, ф. 33, оп. 682526, д. 723.

3. Катусев А.Ф., Оппок В.Г. «Движение, которого не было», «Военно-исторический журнал», 1991 г. № 12, стр. 31-33.

4. Конев В.Н. «Герои без Золотых Звёзд. Прокляты и забыты». Москва, 2008 г., изд. «Яуза ЭКСМО», стр. 28.

5. «Войска ПВО страны в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.» Москва, Воениздат, 1968 г., стр. 93.

6. Бортаковский Т.В. «Расстрелянные Герои Советского Союза». Серия «Военные тайны XX века». Москва, изд. Вече, 2012 г. Глава «Сталинские соколы генерала Власова», стр. 304.

7. Звягинцев В.Е. «Трибунал для Героев». Серия «Досье». Москва, изд. «ОЛМА-ПРЕСС Образование», 2005 г. Глава 16 «Соколы генерала Власова», стр. 286.

8. Хоффман Й. «История Власовской армии». Paris. «Ymca-press», 1990 г. Глава 4 «Военно-воздушные силы РОА».

9. Плущов Б. «Генерал Мальцев: История ВВС РОА в годы Второй мировой войны (1942-1945 гг.)», Сан-Франциско, 1982 г.

10. Александров К. «Офицерский корпус армии генерал-лейтенанта А.А. Власова

1944-1945 гг.» СПб, 2009 г.

11. Антилевский М. «Авиация генерала Власова». Электронная версия на сайте <http://airwar.ru>

12. Надзорное производство Главной Военной прокуратуры № 1958-01.

13. Журнал «История авиации», 2000 г. № 2

14. Коллектив авторов, сборник «Неотвратимое возмездие», Москва, Воениздат 1975 г., стр. 232.

[Продолжение разговора о летающих перебежчиках см. «Летающие боротни-2» \(об угонщиках МиГов\).](#)



Напоминаем, что оценить представленный материал вы можете не только в комментариях, но и с помощью выставления оценки

«ЛУЧШИЙ-ХУДШИЙ» (по пятибалльной шкале) и нажав клавишу РЕЙТИНГ вверху страницы. Для авторов и администрации сайта ваши оценки чрезвычайно важны!