

А. М. Лукашевич

КАК РОЖДАЛИСЬ ПОГРАНИЧНЫЕ МИФЫ: ВОЗДУШНЫЕ ИНЦИДЕНТЫ НА СОВЕТСКО-ГЕРМАНСКОЙ ГРАНИЦЕ (ОКТАБРЬ 1939 – ИЮНЬ 1941 г.)

В статье показано формирование «исторического мифа» про пять немецких самолетов, сбитых советскими пограничниками в марте 1940 г. Одновременно раскрываются причины инцидентов, связанные с нарушением германскими самолетами советской границы (близость расположения военно-летных школ и аэродромов, чрезвычайные происшествия, разведывательная деятельность). Анализируется секретная Конвенция между СССР и Германией о порядке расследования и разрешения пограничных инцидентов и конфликтов (17 апреля 1940 г.). Делается вывод, что в условиях подготовки сторон к войне, конвенция не решила проблему, а сами пограничники становились заложниками ситуации. Желание И. В. Сталина максимально долго «не провоцировать» Германию обрекало «зеленые фуражки» на роль пассивных статистов.

Ключевые слова: исторические мифы; пограничные войска; пограничные конфликты; пограничные инциденты; авиация; военная разведка; советско-германские отношения.

Сведения об авторе: Лукашевич Андрей Михайлович, доктор исторических наук, профессор кафедры истории Беларуси нового и новейшего времени, Белорусский государственный университет; 220030, Республика Беларусь, г. Минск, пр. Независимости, 4; e-mail: lukashevand@mail.ru.

Andrei M. Lukashevich

HOW THE BORDER MYTHS WERE BORN: AIR INCIDENTS AT THE SOVIET-GERMAN BORDER (OCTOBER 1939 – JUNE 1941)

The article shows the formation of a “historical myth” about five German aircraft shot down by Soviet border guards in March 1940. At the same time, the reasons for incidents related to the violation of the Soviet border by German aircraft (proximity to the location of military flight schools and airfields, emergencies, reconnaissance activities) are revealed. The secret Convention between the USSR and Germany on the procedure for the investigation and resolution of border incidents and conflicts (April 17, 1940) is analyzed. It is concluded that in the conditions of preparation of the parties for war, the convention did not solve the problem, and the border guards themselves became hostages of the situation. J. V. Stalin’s desire to “not provoke” Germany as long as possible doomed “green caps” to the role of passive extras.

Keywords: historical myths; border troops; border conflicts; border incidents; aviation; military intelligence; Soviet-German relations.

About the author: Andrei M. Lukashevich, Doctor of History, Professor of the Department of Modern and Contemporary History of Belarus, Belarusian State University, Minsk, Belarus.

В 1971 г. отдел военно-научной работы и военно-учебных заведений Главного управления пограничных войск КГБ при Совете Министров СССР подготовил к печати историко-мемуарный сборник «На страже границ Советского государства». В него вошли и мемуары полковника в отставке Г. К. Здорного под заголовком «Пали смертью храбрых...».

В них бывший начальник 86-го Августовского пограничного отряда рассказал об одном из наиболее громких инцидентов на советской границе, который в дальнейшем приобрел «легендарную славу». Так, по словам Г. К. Здорного, в «начале 1941 г.» (события произошли 17 марта 1940 г. – *А. Л.*) группа немецких самолетов, которая шла со стороны Восточной Пруссии на Сувалки на высоте 200–300 метров нарушила границу на участке 13-й погранзаставы. По сигналу «воздух» все заставы этого направления изготавились к ведению огня по воздушным целям. На обратном пути самолеты вышли к городку 11-й заставы, располагавшемуся у шоссе Августов-Сувалки. «Ружейно-пулеметным огнем, управляемым начальником заставы лейтенантом Фалдиным, было сбито пять самолетов, – утверждал Г. К. Здорный. – Три самолета упали на нашей, стороне, а два – вблизи границы на стороне немцев» [Здорный 1971: 374-375].

По словам командира отряда, он опасался, что этот случай приведет к конфликту или к каким-то ответным действиям со стороны немецких властей. Однако представитель немецкого командования при встрече на границе в тот же день принес свои извинения и попросил передать немецкой стороне сбитые самолеты и летчиков [Здорный 1971: 375].

В настоящее время легенда про «пять сбитых самолетов» активно распространяется в сети Интернет и формирует искаженное представление о действительности [см.: Погранец]. Поэтому в данной статье поставлена цель установить реальные события воздушного инцидента, который случился 17 марта 1940 г. в зоне ответственности 86-го пограничного отряда, а также в целом рассмотреть проблему пограничных конфликтов на советско-германской границе в октябре 1939 – июне 1941 г.

После установления советско-германской границы в октябре 1939 г. [Вестник Архива Президента: XXXIV-XLVI] довольно частым явлением на ней стали различные инциденты. В основном они происходили на сухопутной границе (нелегальный переход границы, стрельба на сопредельную территорию, повреждение пограничных знаков, и т. д.). Однако впоследствии частым явлением стали нарушения границы германскими самолетами. С декабря 1939 г. по март 1940 г. имело место 12 подобных случаев. В одном из них в воздух поднялся совет-

ский самолет, который попытался посадить нарушителя. При выполнении этого задания самолет разбился, а пилот погиб [Пограничные войска СССР: 291].

Причины подобных пограничных инцидентов были разными, и они менялись в зависимости от места и времени. *Одной из причин* являлось близкое расположение к границе германских *военно-летных школ и аэродромов*. Это приводило к тому, что неопытные летчики зачастую сбивались с курса или не справлялись с управлением и нарушали советскую границу.

Например, 23 февраля 1940 г. в Маньковском районе Белостокской области в 4 км от крепости Осовец совершил вынужденную посадку немецкий одномоторный учебный военный самолет. На нем не было вооружения. Им управлял летчик Альфред Кох. В ходе его опроса было установлено, что самолет принадлежал военно-летной школе, расположенной вблизи Кенигсберга. Осуществляя учебно-тренировочный полет, А. Кох в пути потерял ориентировку, сбился с курса и, не имея горючего, совершил посадку. Самолет повреждений не получил. После приземления он был взят под охрану. Летчика доставили в Белостокское управление НКВД [Москва – Берлин: 441].

В каждом подобном случае судьбу нарушителя решали в Кремле. 25 февраля 1940 г. нарком внутренних дел СССР Л. П. Берия доложил Секретарю ЦК ВКП(б) И. В. Сталину о вынужденной посадке немецкого учебного самолета и предложил вернуть его. «НКВД СССР считает необходимым самолет возвратить, – говорилось в документе, – снабдив его горючим, и разрешить пилоту вылететь на германскую территорию» [Москва – Берлин: 441]. И. В. Сталин одобрил это предложение и наложил резолюцию «Правильно» [Там же].

Второй причиной нарушений границы СССР германскими самолетами являлись *чрезвычайные происшествия*, которые создавали угрозу жизни летчику.

Так, 29 февраля 1940 г. немецкий самолет «Юнкерс 34» получил повреждение и совершил вынужденную посадку на советской территории. Сотрудники НКВД доставили самолет для ремонта в 66-ю авиабригаду, а экипаж – унтер-офицеров Герберта Регольта и Зигмунда Юзифа – в управление НКВД в г. Бресте [Там же: 444].

В представленной 9 марта 1940 г. И. В. Сталину и Председателю СНК СССР В. М. Молотову записке Л. П. Берия также предлагал вернуть самолет германской стороне. «НКВД СССР считает необходимым разрешить экипажу самолета возвратиться на немецкую сторону, – говорилось в документе, – а также передать немцам самолет после окончания ремонта» [Там же]. И. В. Сталин и В. М. Молотов снова наложили резолюцию «Правильно» [Там же]. 15 марта 1940 г. этот вопрос был рассмотрен на заседании Политбюро ЦК ВКП(б), члены которого утвердили предложение НКВД о летчике и самолете [Там же: 443].

Однако наиболее резонансный случай, имевший серьезные последствия, произошел 17 марта 1940 г. Именно этот инцидент и стал основой для последующего «пограничного мифа».

В этот день на участке 86-го Августовского погранотряда в районе н. п. Стренковизна (101–103-й погранзнаки) было зафиксировано групповое нарушение советской границы. 32 германских бомбардировщика и разведчика пролетели до г. Августов, сделали круг и пошли обратно. В этот момент пограничный наряд с 10-й заставы, расположенный в районе д. Щерба, открыл по германским самолетам ружейно-пулеметный огонь [Пограничные войска СССР: 290-291, 302]. В результате один из самолетов (разведчик) был сбит. Он упал на советской территории в 50 м от границы (в районе 115-го погранзнака). Один летчик (Гангнер) погиб на месте, второй был тяжело ранен. Раненому летчику оказали медицинскую помощь (его отвезли в Августовский госпиталь), однако от полученных травм он скончался следующей ночью [Там же: 302]. Возле сбитого самолета пограничники выставили караул. В свою очередь, германская сторона направила в район происшествия взвод пехоты [Там же: 290-291].

В таком виде информация об инциденте была доложена руководству НКВД СССР и впоследствии в 1970 г. опубликована в сборнике документов и материалов «Пограничные войска СССР. 1939 – июнь 1941».

Несколько иное изложение происшествия дается в оперативной сводке 86-го погранотряда, занесенной в исторический формуляр части: «В 13 часов 20 минут 07.3.40 на стыке 9 и 10 застав нарушила границу германская эскадрилья (эскадра) типа “Бомбовоз” и “Разведчик” в количестве 32 самолетов, углубившихся на нашу территорию до 7 км. При обратном возвращении эскадрилья (эскадра) была обстреляна ружейно-пулеметным огнем 10 заставы, в результате обстрела 1 самолет типа “Разведчик” сбит и упал на нашей территории в 50 м от линии государственной границы. Три самолета сделали вынужденную посадку 800 м от линии государственной границы на сопредельной территории и 200 м от шоссе Августов – Сувалки на сопредельной территории. Один самолет – по словам немецкого представителя сделал вынужденную посадку в районе Сувалки» [Пограпец].

Итак, на лицо несовпадение некоторых моментов. С одной стороны, это расхождения в дате – 17 и 7 марта 1940 г., с другой – в опубликованном документе речь шла о стрельбе по самолетам пограничным нарядом, а в оперативной сводке – о стрельбе всем личным составом. Кроме того, исторический формуляр не содержит сведений о гибели экипажа самолета на участке 86-го погранотряда. Однако в остальном информация совпадает, особенно количество самолетов, нарушивших границу, так и место нарушения. Поэтому несомненно, что речь идет об одном и том же инциденте.

Поскольку во время инцидента начальник 86-го погранотряда майор Г. К. Здорный и начальник политотдела отряда батальонный комиссар И. Г. Герасименко находились на окружном партактиве в Минске, в переговоры с представителями германского командования вступил оставшийся за командира начальника штаба отряда капитан И. А. Янчук [Слободянюк 2021].

Не удивительно, что в мемуарах, записанных через 30 лет после происшествия, полковник в отставке Г. К. Здорный существенно искажил суть инцидента. Именно это обстоятельство и *породило миф* о пяти сбитых германских самолетах, из которых 3 упали на советской стороне, а еще 2 – на немецкой.

Для разрешения инцидента 17 марта в 20.00 состоялась первая встреча пограничных представителей. Германский пограничный комиссар Бек принял от И. Я. Янчука труп летчика и выдал об этом расписку [Пограничные войска СССР: 301].

Переговоры продолжились 18 марта. В 12.30 германский пограничный комиссар Бек, сославшись на отсутствие полномочий, отказался подписать акт, предложенный капитаном И. А. Янчуком. В то же время он согласился с фактом нарушения границы германскими самолетами и предложил передать ему разбитый самолет и труп второго летчика. Назначенная на вечер 18 марта встреча не состоялась [Там же: 301-302].

И только спустя сутки, 19 марта в 12.30 на встрече пограничных представителей (И. А. Янчук и подполковник пограничной охраны Германии Рентш) был подписан итоговый акт. Германская сторона признала нарушение границы, принимала сбитый самолет и труп второго летчика [Там же: 302]. При этом подполковник Рентш устно заявил, что он «приносит глубокое извинение по поводу нарушения границы германскими самолетами 17 марта и заверяет, что больше таких нарушений со стороны Германии не повторится» [Там же]. По его словам, нарушившие границу самолеты летели с аэродрома Лыкк на Сувалки и сбились с курса. В заключение Рентш заявил, что с германской стороны нет претензий к советской стороне, после чего принял труп второго летчика и разбитый самолет [Там же].

Несмотря на три громких инцидента, случившихся в феврале – марте 1940 г., в руководстве НКВД СССР сочли, что нарушения границы германскими самолетами «носят не преднамеренный характер». Поэтому пограничным войскам было указано: впредь по германским самолетам «оружия не применять» [Пограничные войска СССР: 291]. «Нам, пограничникам, вменялось в обязанность только фиксирование времени и места нарушения границы немецкими самолетами с соответствующим донесением в штаб погранокруга и армейским узлам службы ВНОС», – вспоминал Г. К. Здорный [Здорный 1971: 375].

29 марта 1940 г. был издан соответствующий приказ НКВД СССР. В нем предписывалось руководствоваться следующим: «1) при

нарушении советско-германской границы самолетами или воздухоплавательными аппаратами огня не открывать, ограничиваясь составлением акта о нарушении государственной границы; 2) о каждом нарушении границы германскими самолетами или воздухоплавательными аппаратами немедленно заявлять в устной и письменной форме протест соответствующим представителям германского командования по линии пограничной службы» [Пограничные войска СССР: 303].

Впрочем, стрельба по германским самолетам продолжалась. Это было связано с тем, что руководство Красной армии не отменило свой аналогичный приказ. Еще в январе 1940 г. командование Белорусского особого военного округа (БОВО) разработало план мероприятий по борьбе с самолетами, нарушающими государственную границу. В нем предусматривалось немедленное открытие огня в случаях нарушения границы. 20 января 1940 г. этот план и мероприятия были санкционированы начальником оперативного отдела Генерального штаба РККА комбригом А. В. Василевским и военкомом Генштаба РККА комбригом Н. И. Гусевым [Там же: 307].

17 апреля 1940 г. начальник Управления пограничных войск (УПВ) НКВД Молдавского округа комбриг Н. П. Никольский, по поручению заместителя народного комиссара внутренних дел СССР по войскам комкора И. И. Масленникова, провел переговоры с начальником штаба пограничных войск НКВД БССР полковником С. А. Сухаревым. Тот выяснил в штабе БОВО, что «приказ, отданный в январе 1940 г., остается в силе». Документ был подписан заместителем начальника Генштаба РККА командармом 2-го ранга И. В. Смородиновым и комбригом Н. И. Гусевым [Там же: 306-307].

В тот же день, 17 апреля 1940 г., было принято секретное Постановление СНК СССР № 546-188с о заключении «Конвенции между Союзом ССР и Германией о порядке расследования и разрешения пограничных инцидентов и конфликтов». В нем СНК СССР одобрил представленный Народным комиссариатом иностранных дел (НКВД) СССР проект «Конвенции между Союзом Советских Социалистических Республик и Германией о порядке расследования и разрешения пограничных инцидентов и конфликтов», а также уполномочил советскую делегацию в Центральной смешанной СССР и Германии пограничной комиссии (А. М. Александров и А. М. Леонтьев) на ведение переговоров с германской стороной [Москва – Берлин: 447].

Секретная Конвенция состояла из 19 статей [Там же: 447-455], к ней прилагались два Протокола – Заключительный [Там же: 455-456] и Дополнительный [Там же: 457-458].

В преамбуле Конвенции объяснялось, что она заключена Правительством СССР исходя из желания «наилучшим образом обеспечить быстрое рассмотрение и разрешение споров, инцидентов и конфликтов, могущих возникнуть на границе, установленной “Германо-

советским договором о дружбе и границе между СССР и Германией”, заключенным 28 сентября 1939 г., а также – предотвратить возникновение таких споров, инцидентов и конфликтов» [Там же: 447-448].

С этой целью стороны назначили своих уполномоченных по пограничным делам (ст. 1). Число представителей, районы их деятельности и пункты пребывания устанавливались дополнительным протоколом (ст. 2). Представители по пограничным делам получили право назначать заместителей и уполномоченных. Заместители пользовались всеми правами, предоставленными конвенцией представителям по пограничным делам; объем прав уполномоченных определялся представителем по пограничным делам. Письменные полномочия этим лицам выдались: Представителям по пограничным делам СССР – начальником пограничных войск НКВД СССР, заместителям и уполномоченным представителям по пограничным делам – представителем по пограничным делам СССР (ст. 3) [Там же: 448-449].

Основные обязанности представителей по пограничным делам определялись в ст. 4 Конвенции. Они должны были: «наблюдать за тем, чтобы пограничные власти договаривающихся сторон соблюдали пограничные договоры, конвенции и соглашения», поскольку в связи с ними могут возникнуть «пограничные споры, инциденты или конфликты»; «принимать меры для предупреждения инцидентов или конфликтов, могущих возникнуть на границе»; а также «расследовать и разрешать инциденты или конфликты, возникающие на границе» [Там же: 449].

В Конвенции определялись 15 основных случаев, которые подлежали расследованию и разрешению Представителей по пограничным делам. К ним относились:

1. Обстрел лиц или территории другой договаривающейся стороны.

2. Убийства или ранения лиц, находящихся на территории другой договаривающейся стороны, а равно случаи нанесения иного телесного вреда таким лицам.

3. Нарушения границы воздушными и речными судами.

4. Неумышленный переход границы должностными или частными лицами, в каковых случаях определялся также порядок возвращения этих лиц на территорию, с которой они прибыли.

5. Перемещения или повреждения пограничных знаков, а также других пограничных сооружений.

6. Переход границы домашними животными и возникновения в связи с этим вопросов о возвращении этих животных и покрытии убытков и расходов, вызванных такими переходами.

7. Переброска местными властями на территорию другой договаривающейся стороны тех или иных лиц.

8. Переговоры через границу, если такие переговоры имели место не между лицами, на то уполномоченными.

9. Похищения домашних животных и другого имущества, злонамеренного уничтожения или повреждения имущества, совершенных лицами, прибывшими с территории другой договаривающейся стороны, и возникновения в связи с этим вопросов о возвращении этого имущества, а также об определении и возмещении нанесенных убытков.

10. Пользования коммунальными услугами, предоставляемыми другой договаривающейся стороной.

11. Возвращения рыбацких лодок и орудий лова, в силу стихийных причин, оказавшихся в водах или на территории другой договаривающейся стороны.

12. Пожаров в пограничной полосе, распространяющихся на территорию другой договаривающейся стороны.

13. Фотографирования сопредельной пограничной территории.

14. Возникновения вопросов о всякого рода возмещениях, причитающихся одной из договаривающихся сторон или лицам, находящимся на ее территории, от другой договаривающейся стороны, или лиц, находящихся на ее территории, каковые возмещения являются следствием пограничного инцидента или конфликта.

15. Всякого рода других вопросов, инцидентов или споров, возникающих в связи с нарушением пограничного режима, но не имеющих принципиального значения [Там же: 449-450].

В остальных статьях конвенции определялся подробный порядок (механизм) действия Представителей по пограничным делам по всем этим случаям [Там же: 450-455].

В *Заключительном протоколе* определялись сроки введения в действие отдельных статей конвенции. Так, по ст. 1 было установлено, что первая встреча представителей по пограничным делам для организации работ в своем районе должна произойти не позднее чем через 14 дней после вступления конвенции в силу. По ст. 3 определялось, что назначение заместителей представителей по пограничным делам и их уполномоченных, а также определение их постоянного местопребывания и районов деятельности будут произведены представителями на первом их заседании после вступления конвенции в силу. По ст. 4 определялось, что ни одна из сторон не имеет права отказываться от обратного приема лиц, относительно которых будет установлено, что они неумышленно перешли границу. Кроме того, стороны обязались возвращать друг другу через представителей по пограничным делам государственное имущество, которое могло быть незаконно или случайно перевезено или перенесено на их территорию [Там же: 455-456].

В *Дополнительном протоколе* были установлены лица, назначенные представителями по пограничным делам на 9 участках границы. В частности, советскими представителями по пограничным делам

назначались начальники пограничной охраны по участкам (с местом постоянного пребывания): Августовскому (г. Августов), Ломжинскому (г. Ломжа), Шепетовскому (ст. Шепетово), Брестскому (г. Брест), Любомльскому (г. Любомль), Владимир-Волыньскому (г. Владимир-Волынский), Рава-Рускому (г. Рава-Руска), Перемышльскому (г. Перемышль), Лисковскому (г. Лиски) районам [Там же: 457-458].

Однако подписание конвенции лишь сняло определенное напряжение во взаимоотношениях между СССР и Германией, но не решило проблему. Так, с 28 сентября 1939 г. по 16 октября 1940 г., т. е. за год после принятия под охрану границы СССР с Германией, ее нарушили 120 германских самолетов [Пограничные войска СССР: 391], что составило около 10 инцидентов в месяц.

Как отмечал 24 января 1941 г. в докладе руководству НКВД СССР начальник пограничных войск НКВД БССР И. А. Богданов, за период с 1 августа 1940 г. по 1 января 1941 г. было зафиксировано 87 случаев нарушения границы германскими самолетами. Три немецких самолета после перелета через границу были приземлены: один в Белостоке, один в районе Бреста [Там же: 351] и один в Бельске (впоследствии все они были возвращены Германии). При этом И. А. Богданов подтвердил, что один немецкий самолет 17 марта 1940 г. на участке 10-й заставы Августовского пограничного отряда (по новой дислокации на январь 1941 г. – 11-я застава) в результате применения оружия был сбит [Там же: 357].

В зимний период количество нарушений границы несколько снизилось. С 16 октября 1940 г. по 1 марта 1941 г. было зафиксировано 37 германских самолетов-нарушителей границы [Там же: 338, 340, 343-344, 348, 350, 364]. Это было даже меньше в среднем за месяц, чем за предыдущий период. За этот же период 6 советских самолетов напреднамеренно нарушили границу с Германией [Там же: 364].

Третьей причиной нарушения границы СССР германскими самолетами являлась *разведывательная деятельность*. Нарушения, обусловленные желанием получить новые разведанные о происходящем на советской территории, с марта 1941 г. стали практически регулярными.

В докладе НКВД СССР от 20 марта 1941 г. отмечалось, что полеты германских самолетов производились в большинстве случаев «*над строительством укрепленных районов, видимо, с разведывательными целями*». При этом самолеты углублялись над территорией СССР в среднем от 3 до 6 км, а в отдельных случаях до 80 км [Там же: 364].

По всем случаям нарушения границы СССР самолетами начальники пограничных отрядов заявляли протесты германским представителям по пограничным делам. Те, в свою очередь, в большинстве случаев не отрицали факты нарушения границы. Они объясняли перелеты тем, что на границе Германии и СССР находились летные школы по обучению молодых летчиков. Последние, производя полеты вблизи границы,

теряли ориентировку и нарушали государственную границу СССР. Особенно это касалось тех летчиков, которые обучались слепым полетам. По словам германских представителей, на виновных в нарушении границы накладывались дисциплинарные взыскания [Там же].

Всего за период с 16 октября 1940 г. по 10 июня 1941 г. со стороны Германии границу СССР нарушили 185 самолетов (см. таблицу 1). Особенно участились нарушения границы германскими самолетами в мае – июне 1941 г. (91 германский самолет) [Там же: 392]. При этом, как отмечалось в докладной записке НКВД СССР, нарушения границы германскими самолетами носили не случайный характер. Это подтверждалось направлением и глубиной полетов над советской территорией. В ряде случаев немецкие самолеты пролетали над территорией СССР до 100 и более километров (над районами, где велось строительство оборонительных сооружений, и над крупными гарнизонами Красной армии) [Там же].

Так, 15 апреля 1941 г. в районе г. Ровно истребителями Красной армии был приземлен германский военный самолет, который углубился на территорию СССР до 200 км. У экипажа оказались карты Черниговской области Украинской ССР, а также аэрофотосъемочные принадлежности и заснятая пленка [Пограничные войска СССР: 392].

Таблица 1

**Количество нарушений германскими самолетами
советско-германской границы в июне 1941 г.**

[Там же: 388, 389, 391-392, 394, 395, 397, 398-399, 400, 401, 403-404]

Дата инцидента	Количество нарушений	Примечание
3.06.1941	11 случаев	
9.06.1941	7 случаев	1 самолет дважды
10.6.1941	10 случаев	1 румынский
11.06.1941	1 случай	
12.06.1941	3 случая	1 самолет дважды
13.06.1941	6 случаев	1 самолет дважды
15.06.1941	6 случаев	
17.06.1941	7 случаев	
18.06.1941	6 случаев	
19.06.1941	3 случая	
20.06.1941	1 случай	
20.06.1941	3 случая	В ходе поиска и преследования 2 советских истребителя нарушили границу.
Итого	64 случая	

Изменение частоты и характера нарушений государственной границы СССР германскими самолетами не осталось без внимания пограничников. Начальники УПВ НКВД УССР, БССР, Молдавской ССР

неоднократно поднимали перед наркоматом вопрос о необходимости принятия более эффективных мер.

Например, начальник УПВ НКВД УССР генерал-майор В. А. Хоменко 4 апреля 1941 г. просил поставить вопрос о прекращении подобных нарушений по дипломатической линии. «В течение 1940 и 1941 гг. на протяжении всей германской границы систематически германские самолеты совершают нарушения границы, часто с глубокими залетами на нашу территорию, – сообщал В. А. Хоменко. – Несмотря на то, что в большинстве случаев германские представители погранделами признают эти нарушения и принимают обязательства наказания виновных и прекращения нарушений границы, последние продолжают и принимают более упорный характер» [Там же: 366]. Генерал обращал внимание на негативное влияние на ситуацию приказов НКВД и РККА: «по самолетам огня не открывать». Это *«сводит нашу роль к пассивному наблюдению и заявлению претензий, которые никакого эффективного результата не дали»*, – подытожил генерал. Поэтому он предлагал «поставить этот вопрос по линии НКВД» [Там же].

Однако эта проблема так и не была решена. Более того, за несколько дней до начала войны подобные нарушения *едва не привели к вооруженному инциденту*.

Так, 20 июня 1941 г. произошел неординарный случай, который можно рассматривать как «первый воздушный бой». В 18.15 на участке 17-го Брестского погранотряда на высоте 800 м нарушил границу СССР германский бомбардировщик. Углубившись в тыл советской территории до 200 м, он был встречен самолетом Красной армии под управлением лейтенанта Мазуренко (он поднялся в воздух еще до перелета немецкого самолета). Своими «эволюциями» Мазуренко требовал от немецкого летчика следовать за ним, но тот не подчинился. Тогда советский пилот дал очередь предупредительных выстрелов из пулемета. В ответ немецкий бомбардировщик открыл огонь по самолету Мазуренко, а затем пикированием ушел на территорию Германии. Советский летчик, не нарушая границы, приземлился на площадке в Бресте [Там же: 401].

По случаю этого инцидента начальником 17-го пограничного отряда был заявлен протест германскому представителю.

Таким образом, пограничные конфликты и инциденты, связанные с нарушением германскими самолетами советско-германской границы, носили как объективный, так и субъективный характер. Основными причинами нарушений границы являлись: близость расположения к ней военно-летных школ и аэродромов; чрезвычайные происшествия, которые создавали угрозу жизни летчику; а также разведывательная деятельность.

Снять возросшую пограничную напряженность во взаимоотношениях между СССР и Германией была призвана Конвенция о порядке

расследования и разрешения пограничных инцидентов и конфликтов (17 апреля 1940 г.). Этот документ определил механизм фиксации, расследования и разрешения конфликтных ситуаций на границе. Однако Конвенция не решила проблему: с весны 1941 г. нарушения границы приняли массовый характер. Они были связаны с желанием германской стороны получить новые разведанные. За два дня до начала войны подобные нарушения едва не привели к вооруженному инциденту.

В свою очередь, руководство пограничных войск западных округов неоднократно поднимало вопрос о необходимости принятия более эффективных мер по борьбе с нарушениями государственной границы германскими самолетами. Однако пограничники стали заложниками политической ситуации. Желание И. В. Сталина долгое время «не провоцировать» противника делало «зеленые фуражки» простыми статистами.

Что касается «исторического мифа» про пять сбитых самолетов, то он был сформирован начальником 86-го пограничного отряда полковником в отставке Г. К. Здорным и опровергнут публикацией документов еще в советское время. Однако спустя 80 лет он с новой силой распространяется в сети Интернет с целью «ретуширования истории».

Список источников и литературы

- Вестник Архива Президента** – Вестник Архива Президента Российской Федерации. СССР – Германия. 1932–1941 / гл. ред. С. В. Кудряшов. Изд. доп. и расширенное. М.: Изд-во «Историческая литература», 2019. 640 с., 32 л. ил.
- Здорный 1971** – Здорный Г. К. «Пали смертью храбрых...» // На страже границ Советского государства. Историко-мемуарный сборник. Книга 3 / ГУПВ КГБ при СМ СССР, Отдел воен.-науч. работы и воен.-учеб. заведений. М.: ГУПВ, 1971. С. 374-375.
- Москва – Берлин** – Москва – Берлин: политика и дипломатия Кремля, 1920–1941: сб. док. в 3 т. Т. 3. 1933–1941 / РАН, Отд-ние ист.-филолог. наук, Науч. совет по истории соц. реформ, движений и революций, Архив президента РФ; отв. ред. Г. Н. Севостьянов. М.: Наука, 2011. 690 с.
- Погранец** – Погранец: всесоюзный форум пограничников. URL: <http://www.pogranec.ru/showthread.php?t=32319&page=2> (дата обращения: 20.06.2021).
- Пограничные войска СССР** – Пограничные войска СССР: сборник документов и материалов / [АН СССР. Ин-т истории СССР. Гл. упр. пограничных войск. Полит. упр. пограничных войск]; [предисл. Ю. И. Кораблева и А. И. Чугунова]; [примеч. А. И. Чугунова]. – 1939 – июнь 1941 / сост. Е. В. Цыбульский, А. И. Чугунов, А. И. Юхт. М.: Наука, 1970. 811 с.: ил.
- Слободянюк 2021** – Слободянюк А. Янчук Иван Александрович. URL: <http://forum.mozohin.ru/index.php?topic=906.160;wap2> (дата обращения: 20.06.2021).

References

- Vestnik Arhiva Prezidenta** – Vestnik Arhiva Prezidenta Rossijskoj Federacii. SSSR – Germaniya. 1932–1941 / gl. red. S. V. Kudryashov. Izd. dop. i rasshirennoe. M.: Izd-vo «Istoricheskaya literatura», 2019. 640 s., 32 l. il.
- Zdornyj 1971** – Zdornyj G. K. «Pali smert'yu hrabryh...» // Na strazhe granic Sovetskogo gosudarstva. Istoriko-memuarnyj sbornik. Kniga 3 / GUPV KGB pri SM SSSR, Otdel voen.-nauch. raboty i voen.-ucheb. zavedenij. M.: GUPV, 1971. S. 374-375.
- Moskva – Berlin** – Moskva – Berlin: politika i diplomatiya Kremlya, 1920–1941: sb. dok. v 3 t. T. 3. 1933–1941 / RAN, Otd-nie ist.-filolog. nauk, Nauch. sovet po istorii soc. reform, dvizhenij i revolyucij, Arhiv prezidenta RF; otv. red. G. N. Sevost'yanov. M.: Nauka, 2011. 690 s.
- Pogranec** – Pogranec: vsesoyuznyj forum pogrannichnikov. URL: <http://www.pogranec.ru/showthread.php?t=32319&page=2> (data obrashcheniya: 20.06.2021).
- Pogranichnye vojska SSSR** – Pogranichnye vojska SSSR: sbornik dokumentov i materialov / [AN SSSR. In-t istorii SSSR. Gl. upr. pogrannichnyh vojsk. Polit. upr. pogrannichnyh vojsk]; [predisl. Yu. I. Korableva i A. I. Chugunova]; [primech. A. I. Chugunova], – 1939 – iyun' 1941 / sost. E. V. Cybul'skij, A. I. Chugunov, A. I. Yuht. M.: Nauka, 1970. 811 s.: il.
- Slobodyanyuk 2021** – Slobodyanyuk A. Yanchuk Ivan Aleksandrovich. URL: <http://forum.mozohin.ru/index.php?topic=906.160;wap2> (data obrashcheniya: 20.06.2021).

УДК 94(44).042

DOI 10.26170/2413-872X_2021_24_26

Код ВАК 07.00.03

А. А. Митрофанов

МИФ О «БЛАГОРОДНОМ РАЗБОЙНИКЕ» И РЕАЛИИ БАНДИТИЗМА В ЭПОХУ ФРАНЦУЗСКОЙ РЕВОЛЮЦИИ

В статье анализируется переход от коллективных представлений о разбойниках, характерных для XVIII в., к реальности времен Французской революции. Цель статьи – показать, что бандитизм в конце XVIII в. отличался от аналогичного явления предшествующих десятилетий. Под термином *brigandage* понимали и криминальную преступность, и массовое народное сопротивление Новому порядку.

Ключевые слова: бандитизм; разбой; Французская революция; Картуш; Мандрэн; барбэ.

Сведения об авторе: Андрей Александрович Митрофанов, кандидат исторических наук, научный сотрудник, Институт всеобщей истории РАН; 119334, Россия, г. Москва, Ленинский пр-т, 32а; e-mail: paxgallica@gmail.com.