

## Боевое применение советской авиации в локальных войнах и военных конфликтах в 30-е гг. XX века

*Д. Н. Малахов*

Проведен анализ боевого применения авиации в локальных войнах и военных конфликтах в 30-е гг. XX века, выделены положительные и отрицательные моменты участия ВВС в боевых действиях. Исследовано отношение военно-политического руководства к результатам боевого применения авиации.

**Ключевые слова:** Китайско-Восточная железная дорога, авиация, операция, Хасан, воздушные бои, боевое командование, авиационные эскадрильи, Испания, летчики, боевой опыт, Халхин-Гол, бомбардировки.

## Battle Usage of Soviet Aviation in the Local Wars and Military Conflicts in the 30<sup>th</sup> of the XX Century

*D. N. Malakhov*

Battle usage of aviation in the local wars and military conflicts in the 30<sup>th</sup> of the XX century was analyzed, media exposures and drawbacks of participation of aviation in the combat operations were picked out. The attitude of government to the results of usage of military aviation is studied.

**Key words:** Chinese-East Railway, aviation, operation Khasan, air clashes, combat command, air squadron of Spain, pilots, battle experience, Khalkhin-Gol, bombings.

В 30-е годы XX века блок фашистских государств во главе с Германией развернул непосредственную подготовку к новой мировой войне. Большую опасность представляла фашистская Германия, которая стала одной из крупнейших в авиационном отношении капиталистических стран. С каждым годом все больше наращивали свою авиационную мощь Италия и Япония.

Обстановка вблизи государственной границы с Китаем была беспокойной. Постоянно происходили проникновения малочисленных группировок, иногда в нескольких районах одновременно.

Более активно боевые действия велись в районе Китайско-Восточной железной дороги (КВЖД) в 1929 г. К этому времени советская авиация успела перевооружиться на первые отечественные самолеты. Произошли изменения в организационной структуре: авиационной частью являлся уже не отряд, а эскадрилья.

Для оказания отпора противнику на КВЖД была образована Особая Дальневосточная армия (ОДВА), командование которой было поручено В. К. Блюхеру.

Большую роль в обеспечении успеха боевых действий играла авиация. Боевой опыт этого быстро растущего рода войск имел особое значение. Содействовать с воздуха частям ОДВА должна была специальная авиационная группировка, для создания которой из европейской части СССР были перебазированы две авиационные эскадрильи: 40-я авиационная эскадрилья (железнодорожным транспортом на Дальний Восток) и 26-я

авиационная эскадрилья, совершившая сложный перелет в Забайкалье. В течение четырех дней 18 боевых самолетов преодолели расстояние более чем в 4000 км. 26-я авиационная эскадрилья вместе с двумя авиаотрядами, базировавшимися там, образовала Забайкальскую авиационную группу, насчитывавшую около 40 самолетов.

Проведенный военный конфликт выявил ряд недостатков, которые усложняли подготовку боевого управления, хотя в ряде случаев оно в большей степени затруднялось позицией высших военно-политических инстанций. Прежде всего речь идет

а) о неопределенности военно-политической квалификации конфликтов;

б) о создании многоуровневых и дублирующих управленческих структур и т. д.

В первом случае отсутствие четких и ясных оценок сути и перспектив военного столкновения со стороны И. В. Сталина, наркоматов обороны и иностранных дел держало в напряжении военное командование на местах, сковывало его инициативу. 15 августа 1931 г. В. К. Блюхер отправил начальнику штаба РККА письмо. В нем, наряду с разбором действий Забайкальской группы войск в конфликте на КВЖД, содержались некоторые общие оценки военной кампании. В. К. Блюхер четко определил зависимость регионального военного командования от «большой политики»: «Ясности отношений, существующих между двумя противниками на войне, у ОКДВА не было. Не было войны, но не было и мира, а был “конфликт”,

крайне осложнявший каждое проявление активности армии... Армия в течение пяти месяцев находилась в исключительно нервно-напряженном состоянии... Ни одна из проводимых нами операций не давала гарантии, что в последний момент она, по соображениям наших международных отношений, не будет отменена» [1].

13 июля 1930 г. состоялось заседание РВС СССР, на котором обсуждались доклады командования ОКДВА об итогах операций. По инициативе К. Е. Ворошилова отредактированный и обобщенный доклад участников заседания рассылался на места для ознакомления начсостава.

Однако, несмотря на определенную значимость боевого опыта КВЖД, В. К. Блюхер, выступая на XVI съезде партии, уточнил, что «произошло лишь несколько боевых столкновений» [2]. Возможно, скромность оценки была предопределена соответствующим отношением военного руководства. Например, нарком обороны в докладе на собрании начсостава Московского гарнизона, говоря об итогах расширенного заседания РВС СССР по вопросам боевой подготовки РККА в 1929–1930 гг. и учебных задачах на 1931 г., ни одним словом не обмолвился о боях на КВЖД [3].

Таким образом, опыт военных действий на КВЖД был достаточно осмыслен и описан в ОКДВА и инспекторате РККА, но, по большому счету, он оказался невоспринятым высшим военным руководством.

Одним из вооруженных столкновений, которые происходили в 30-е гг., явилась национально-революционная война в Испании.

Военная авиация Испании была немногочисленна. В ней имелось до 320 боеготовых самолетов, еще 200 находилось в резерве [4]. Авиационные части располагались на семи аэродромах в метрополии, некоторые отряды базировались в колониях. На вооружении испанских ВВС состояли в основном самолеты иностранного происхождения с невысокими по тому времени тактико-техническими данными, выпущенные в 20-е гг.: истребители «Ньюпор-52», «Мартинсайд Ф-4», «Хоукер Фьюри»; бомбардировщики «Брегет-19», «Де-Хевилленд ДХ 9»; разведчик «Лоринг Р-3». Все они имели скорость полета от 300 до 400 км/ч, пулеметное вооружение и бомбовую нагрузку до 400 кг.

Опыт боевых действий авиации в Испании значим тем, что там впервые столкнулись будущие противники – СССР и Германия.

В начале боевых действий в 1937 г. советские летчики сбивали 315 самолетов противника, потери которого за первые 9 месяцев воздушных боев превышали наши в 2,6 раза (в отдельные месяцы – в 8–9 раз) [5]. До середины 1937 г. республиканская авиация сохраняла господство в воздухе.

В Испании проходили воздушные бои, где с каждой стороны участвовало от 60 до 100 самолетов. К примеру, в Брунетской операции за 25 дней 133 наших летчика совершили около 3 тыс. самолетовылетов. Но использование авиации носило преимущественно тактический характер; самостоятельных оперативных задач не ставилось, что подтвердил также опыт боев под Гвадалахарой [6].

В начале боевых действий обе стороны пытались совершать налеты на аэродромы противника. Несмотря на отдельные успехи, до 40 % этих акций были неудачными, прежде всего из-за слабостью разведки.

Немцы активно атаковали с воздуха республиканские части: при этом использовались пикирующая и планирующая бомбардировки, штурмовка позиций. Эти действия давали большой материальный и моральный эффект, что отмечал еще М. Н. Тухачевский [7].

Наши бомбардировщики также действовали достаточно активно. Эскадрилья СБ за 7 месяцев боев совершила 1128 самолетовылетов, налетов 2459 часов; было сброшено 6768 бомб, в том числе 4512 100 кг и 2256 50 кг. 25 февраля 1938 г. командир эскадрильи Сенаторов представил командованию ВВС РККА записку «О боевых действиях СБ», в которой подробно проанализировал тактико-технические показатели боев в Испании [8].

Всего с 1936 по 1939 г. Советский Союз поставил в Испанию 648 самолетов. В войсках республиканцев находились советские военные советники Я. В. Смушкевич и Г. И. Тхор, комиссаром группы советских летчиков был А. Агальцов. Кроме того, взяв себе вымышленные имена, туда отправились из Советского Союза, как и из многих других стран мира, интернационалы-добровольцы. Среди них было 770 авиационных специалистов: летчиков, штурманов, воздушных стрелков, инженеров и техников. Широко известны по испанским событиям имена Я. В. Смушкевича, бывшего советником при командующем республиканской авиацией И. И. де Сиснеросе, летчиков-истребителей И. Копца, П. Рычагова, А. Серова, С. Тархова, С. Черных; летчиков, пилотировавших бомбардировщики,

В. Баженова, Г. Туликова, И. Проскурова, В. Хальзунова, Т. Хрюкина; штурманов Б. Ергунова, Г. Прокофьева; авиационных инженеров Я. Залесского и З. Иоффе. Все они были авиаторами нового поколения, учившимися после революции и воспринявшими положения тактики родов авиации, разработанной советскими летчиками и военными теоретиками в 30-е гг.

Персональный боевой навык, полученный нашими советниками и специалистами в Испании, безусловно, имел большое значение в отношении их военной подготовленности, но, несмотря на это, испанский опыт носил ограниченный характер, так как не представлял полной картины современного боя. Подобная позиция появилась в официальном употреблении с 1940 г. и казалась бесспорной, особенно в свете итогов войны с Финляндией, сражений Второй мировой войны и т. п. Но в 1937–1940 гг. поход был несколько иным: испанский опыт во многих аспектах приобрел самодовлеющее значение, выводы из него искусственно распространились на всю военную сферу (прежде всего, на организационное строительство).

Механизм освоения опыта боевых действий в Испании имел закрытый и открытый уровни функционирования. В первом случае речь идет о секретных материалах, поступавших в адрес высшего командования от участников боев, идеи которых, в определенной мере, трансформировались в военное строительство. Во втором случае – о публикациях в открытой печати [9].

Наши советники достаточно регулярно выступали на самом высоком уровне: в марте 1938 г. на совещании командно-начальствующего состава ВВС РККА с членами правительства выступал Герой Советского Союза С. П. Денисов; 8 октября 1937 г. в зале заседаний наркомата обороны Г. М. Штерн сделал доклад о военной обстановке в Испании перед высшим комсоставом армии [10]. Кроме того, Генеральный штаб накапливал и анализировал разнообразные сведения, поступавшие от советских специалистов и добровольцев. В подобных докладах отражались наиболее важные вопросы современной войны.

20 января 1938 г. на банкете по поводу сессии Верховного Совета СССР И. В. Сталин предложил очередной (4-й) тост за «наших людей», которые в Испании «показывают образцы храбрости и бьют немецких и итальянских фашистов. Они уже выучили испанцев и учат теперь китайцев, и нет сомнения в том, что выучат» [11].

Подобное расширительное употребление испанских материалов вступало в противоречие с объективной военной реальностью. В то время особое внимание военной науки и практики было приковано к так называемым новым формам борьбы, порожденным возможностями массивного оперативного использования танков, самолетов, десантов и пр. К числу передовых достижений наших военных мыслителей можно отнести создание ими в начале 30-х гг. теории глубоких наступательных действий.

Событиям у оз. Хасан были присущи ограниченные масштабы по привлеченным силам и по времени. Однако действия авиации имели весьма большое значение, и опыт ее применения обогатил военную науку некоторыми новыми положениями.

К участию в боевых действиях было привлечено свыше 70 истребителей, около 120 средних и 60 тяжелых бомбардировщиков [12].

Советские летчики на Хасане совершили большое количество самолетовылетов (всего 1003 самолетовылета, в том числе: ТБ-3 – 41, СБ – 346, И-15 – 534, ССС – 53, Р-3 – 29, И-16 – 25), но эффективность их действий была недостаточной. Задача ВВС в основном сводилась к тому, чтобы, взаимодействуя с наземными войсками, парализовать огневую систему противника, что облегчило бы продвижение наших войск. Добиться этого не удалось, авиация бомбила площадь боевого порядка, а не конкретные цели; фугасные бомбы, врезаясь в песок, не давали должного эффекта при подрыве; высота бомбометания составляла 6–7 км [13], что не обеспечивало необходимой точности. Поэтому 8 августа 1938 г. нарком обороны передал в 39-й корпус совсекретную директиву, в которой, в частности, говорилось: «Японцы в этом столкновении своей авиации не применяют, поэтому нашей авиации негде и не на чем развернуться... Летать же скопом, без большого толка не только бесполезно, но и вредно». Нарком приказал впредь применять авиацию с его личного разрешения [14].

Г. М. Штерн сообщил К. Е. Ворошилову, что результаты бомбардировок «были чаще всего неудовлетворительными: бомбы падали впустую, в озеро и на берег» [15]. 8 августа 1938 г. в 16 часов В. К. Блюхер также докладывал наркому обороны, что высоты Заозерная и Богомольная буквально изрыты («скальпированы») авиабомбами, но уцелевший противник продолжает сопротивляться. Также наши наблюдатели сообщали, что артилле-

рия противника в местах, подвергшихся бомбардировке, не была окончательно подавлена [16].

Все эти недостатки объяснялись, прежде всего, слабой летной подготовкой летчиков, отсутствием боевого опыта, узостью аэродромной сети (на всей территории ОДВА летом 1938 г. имелось лишь 10 аэродромов, способных функционировать круглый год) [17].

Наши пилоты в Китае получили достаточный боевой опыт. К примеру, в период Уханьской операции (июль – ноябрь 1938 г.) каждый истребитель налетал 150–250 часов.

Поучительность хасанской операции, несмотря на ее небольшой пространственный размах, была велика. Вновь подтвердилось, что организация взаимодействия между родами войск есть решающая предпосылка успеха в современном бою; что хорошо подготовленная оборона живуча и преодолеть ее можно только согласованными действиями всех сил наступающих, а лобовые атаки вражеских укреплений не приносят успеха. Не случайно Л. З. Мехлис писал И. В. Сталину и К. Е. Ворошилову: «События на Заозерной многому учат. Если бы не было этого инцидента, его надо было бы выдумать» [18].

В одном из обзоров военных действий, посланном в вышестоящие инстанции, был сделан следующий вывод: «Мы теперь ... увидели те недостатки в боевой выучке Красной Армии ..., которые до хасанской операции ... не замечались ... Мы сделаем огромную ошибку, если на опыте хасанской операции не сумеем перейти в высший класс умения побеждать врага» [19].

Свидетельств значимости боевого опыта Хасана немало. Но высшее военное руководство проявило к нему двоякое отношение. С одной стороны, высказывалась официозная высокая оценка действий Красной армии (например, в итоговом приказе наркома обороны по 1938 г. «О боевой и политической подготовке войск на 1939 учебный год»). Подвиги героев Хасана активно использовала идеологическая система в воспитательных целях. С другой стороны, 4 сентября 1938 г. вышел совершенно секретный приказ наркома обороны № 0040, отличавшийся особой критичностью в отношении как воевавших соединений, так и лично В. К. Блюхера.

21–29 ноября 1938 г. в Кремле проходило заседание Главного военного совета, на котором присутствовали И. В. Сталин, В. М. Молотов, Л. М. Каганович, А. А. Жданов, А. И. Микоян и др. 26 ноября был заслушан доклад Г. М. Штерна об итогах операции на Хасане [20]. В заключи-

тельном слове К. Е. Ворошилов, во-первых, отметил, что нам пришлось иметь дело с наиболее организованной и боеспособной частью японской армии, а во-вторых, признал, что победа далась «большой кровью». «Необходимо, – говорил нарком, – извлечь все уроки из того, что мы видели и что мы пережили ... никто не может утверждать, что наша армия способна побеждать врага малой кровью» [21].

Проблемы, выявившиеся на Хасане, представлялись военному руководству нетипичными; считалось, что большая их часть порождена «предательством» В. К. Блюхера. Уже после войны с финнами Главный военный совет был вынужден признать, что «уроки боев у озера Хасан не были доведены до войск» [22]. То же самое проявилось в отношении подготовки военных кадров: учебно-воспитательный процесс в вузах не претерпел серьезных изменений в связи с Хасаном.

Опыт боевого применения авиации на р. Халхин-Гол дает примеры использования крупных ее сил как в условиях обороны (июль), так и при наступлении (август). В нем имеется много заслуживающих внимания положений, касающихся создания авиационной группировки, организации управления ею, взаимодействия с сухопутными войсками и всестороннего обеспечения ее боевых действий.

Особую роль в халхингольских боях сыграла авиация. В ходе конфликта был получен опыт создания авиационной группировки на требуемом направлении в кратчайшие сроки. Для усиления советской авиации из Забайкальского военного округа в Монгольскую Народную Республику были переброшены 2 истребительных авиаполка (И-153, И-16 и И-15), несколько эскадрилий летно-технического состава без материальной части, 1 бомбардировочный авиационный полк (СБ) и эскадрилья ТБ-3 (12 самолетов). В 70-м истребительном авиаполку было всего 24 исправных самолета, причем на И-15 полеты не производились из-за изношенности материальной части. Летчики боевой подготовкой не занимались, половина из них успевала только поддерживать летную тренированность. В 22-м истребительном авиаполку, имевшем на вооружении 23 И-16 и 41 И-15, всего 65 % процентов техники было исправно, а летчики обладали достаточными навыками боевой подготовки. В начале июня в Або-Самон был передислоцирован 150-й полк СБ, в котором до 50 % техники не поднималось в воздух.

Начало боевых действий на Халхин-Голе было обескураживающим для авиационного руководства РККА. Только 22–28 мая 1939 г. было потеряно 13 самолетов, 11 моторов М-25 и 10 летчиков. Противник потерь не имел. Кроме того, за месяц с начала боевых действий в авиационных частях произошли 4 катастрофы, 9 аварий, 13 поломок самолетов (потеряно 15 моторов) [23]. Не случайно с 29 мая полеты были временно запрещены, начали осуществляться спешные мероприятия по переподготовке авиачастей.

В наркомате обороны сделали вывод, что неудачи начала боевых действий вызваны следующими причинами: недостатком боевого опыта летчиков; плохой организованностью и дисциплиной; слабой воспитательной работой, управлением и т. д.

4 августа 1939 г. в приказе К. Е. Ворошилова отмечалось, что «летный состав ... в начале боевых действий оказался неподготовленным к ведению воздушного боя» [24].

Действительно, боевые столкновения носили разрозненный характер, совместные действия И-15, И-16 не были отработаны, как и взаимодействие истребителей и бомбардировщиков. Последние не умели применять противозенитный маневр, держать строй при атаках японских самолетов. Из-за отдаленности расположения истребительная авиация запаздывала к месту боя; летчики не умели использовать облака и солнце для внезапного удара, открывали огонь с недопустимо большого расстояния (300–400 м), плохо ориентировались на местности, не знали вероятного противника [25].

Японские летчики имели хорошую подготовку и неплохую технику: новые истребители И-96, И-97, бомбардировщик СБ-96. Их истребители были легче И-16, поэтому традиционный горизонтальный бой был более выгоден японцам. Отрабатывая атаки воздушных целей, японские летчики стреляли не по конусам, как наши, когда заход на боевой курс возможен только в задней полусфере под определенным ракурсом, а по неуправляемым воздушным шарам с разных видов маневра, поэтому их стрелковая подготовка была выше. Налеты организовывались большими группами, эшелонированными по высоте и времени; неподалеку всегда находились 3–4 аса, атаковавших выходящих из боя наших летчиков. В частях ВВС РККА, привлеченных к боям на Халхин-Голе, до мая 1939 г. боевой подготовкой занимались не более 40 % пилотов [26].

К тому же плохо было организовано управление, не хватало радиосредств. У всех японских летчиков были радики, а штаб ВВС 1-й армгруппы специальными усилиями смог организовать 7 радиосетей и 2 наземные линии управления.

Военно-политическое руководство СССР приняло спешные меры по переподготовке авиации: в район боевых действий были отправлены новые кадры, техника, авиаполки были перебазированы ближе к линии фронта. В течение трех недель под руководством опытных летчиков совершенствовалась боевая подготовка. Все это обеспечило наше превосходство в воздухе, которое, по мнению Я. В. Смушкевича, было достигнуто к 20 августа 1939 г. [27].

В донесениях военного совета и штаба 1-й армгруппы неоднократно отмечались недостатки подготовки войск к боям на Халхин-Голе. Выяснилось, что управление не было налажено; отсутствовала разведка; боевая подготовка частей оказалась не на высоте (особенно маскировка, разведка, ближний бой). Неразбериху провоцировала плохая организация учета личного состава и эвакуации раненых с поля боя. 25 декабря 1940 г. на совещании высшего командного состава Г. К. Жуков отметил, что слабая подготовка наших и абсолютная неготовность монгольских войск не позволяет до конца августа 1939 г. «провести решительные операции» [28].

4 августа 1939 г. в ходе операций на Халхин-Голе нарком обороны подписал приказ № 0120, в котором были перечислены следующие недостатки боевой подготовки наших войск: неумение организовывать разведку, действия вслепую; плохая подготовка к ближнему, ночному бою; недостатки тактико-специальной подготовки и организации взаимодействия. Вывод был неутешительным: «Наш боец, подразделения и части в целом, для действия в условиях современного боя оказались подготовленными слабо...» [29].

В феврале 1930 г. в докладе на совещании высшего начсостава ОКДВА В. К. Блюхер отмечал «крупнейшие недочеты» в подготовке ТВД к боям 1929 г. В его же выступлении на XVII съезде ВКП(б) отмечались серьезные усилия, предпринимавшие Японией в Маньчжурии (стратегическое железнодорожное, дорожное и аэродромное строительство). О наших действиях маршал сказал образно: «Мы крепко, на замок запираем наши границы. Наши границы ... опоясаны железобетоном и достаточно прочны, чтобы выдержать даже самые крепкие зубы».

Серьезной проблемой стала нехватка карт районов боевых действий, из-за чего плохо осуществлялась привязка к местности и возрастал расход боеприпасов. Это было списано на вредительство, вредителями были объявлены некоторые работники штаба 57-го корпуса.

Опыт Халхин-Гола также не был в достаточной (улучшающей боевую подготовку) степени доведен до войск. Только в феврале 1941 г. военно-исторический отдел Генерального штаба РККА под грифом «Совершенно секретно» начал рассылать в округа материал полковника С. Н. Шишкина «Разгром японо-маньчжурских войск на реке Халхин-Гол в 1939 г.».

Японцы в этом отношении оказались предсказательнее: уже в захваченных на Халхин-Голе трофейных документах имелись разведобзоры «Характерные особенности действий советской авиации (по данным наблюдения зенитных частей)», «Характерные особенности ночных нападений советских войск и борьба с ними», «Оценка артиллерии РККА». Руководство 1-й армгруппы было вынуждено с сожалением признать, что «наши штабы мало занимались этим делом».

Боевой опыт, полученный ВВС РККА в 30-е гг., показал, что большинство видов оружия и военной техники морально устарело, поэтому были приняты спешные меры по разработке и внедрению в войска более современных образцов вооружения и военной техники (истребители Як-1, МиГ-3, штурмовики Ил-2, бомбардировщики Пе-2). Таким образом, к началу Великой Отечественной войны в ВВС поступило всего 2739 современных самолетов.

### Примечания

1. Российский государственный военный архив (далее РГВА). – Ф. 33879. – Оп. 1. – Д. 4. – Л. 13, 14.

2. См.: XVI съезд ВКП(б): Стенографический отчет [Текст]. – М., 1935. – Ч. 1. – С. 33.

3. См.: Российский государственный архив социально-политической истории (далее РГАСПИ). – Ф. 74. – Оп. 2. – Д. 111. – Л. 157–158.

4. Авиация в гражданской войне в Испании [Текст] // Вестник воздушного флота – 1936. – № 10. – С. 44.

5. См.: Чернецкий В. В небе Испании [Текст] // Военно-исторический журнал. – 1976. – №8. – С. 91.

6. См.: Самойлов П. И. Гвадалахара. (Разгром итальянского экспедиционного корпуса) [Текст] / П. И. Самойлов. – М.: Воениздат, 1940. – С. 141–142.

7. См.: Тухачевский М. Н. О новом Полевом уставе [Текст] // Красная звезда. – 1937. – 6 мая.

8. См.: РГВА. – Ф. 35082. – Оп. 1а. – Д. 16. – Л. 18–37.

9. См.: Новиков М. В. СССР, Коминтерн и гражданская война в Испании 1936–1939 гг. [Текст]: монография / М. В. Новиков. – 2-е изд., испр. и доп. – Ярославль: Изд-во ЯГПУ, 2007. – С. 241–243.

10. См.: РГВА. – Ф. 35082. – Оп. 1а. – Д. 21. – Л. 1–32.

11. Цит. по: Малышев В. А. «Пройдет десяток лет, и эти встречи не восстановишь уже в памяти» [Текст] // Источник. – 1997. – № 5. – С. 106.

12. Осьмачко С. Г. Красная Армия в локальных войнах и военных конфликтах (1929–1941 гг.): боевой опыт и военная политика [Текст]: монография / С. Г. Осьмачко. – Ярославль, 1999. – С. 29.

13. 2 августа 1938 г. нарком обороны утвердил эту высоту бомбометания своим приказом. См.: РГВА. – Ф. 35083. – Оп. 1. – Д. 19. – Л. 9.

14. См.: Там же. – Д. 1. – Л. 17.

15. См.: Там же. – Д. 15. – Л. 24–25.

16. См.: Там же. – Д. 1. – Л. 325.

17. См.: Там же. – Ф. 4. – Оп. 14. – Д. 1948. – Л. 47.

18. Там же. – Ф. 33987. – Оп. 3. – Д. 1136. – Л. 10.

19. Цит. по: Катунцев, В., Коц, И. Инцидент. Подоплека хасанских событий [Текст] // Родина. – 1991. – № 6–7. – С. 17.

20. См.: РГВА. – Ф. 4. – Оп. 14. – Д. 2030. – Л. 108–112; Оп. 18. – Д. 47. – Л. 73–91.

21. Там же. – Оп. 18. – Д. 47. – Л. 104, 106, 108.

22. См.: История Великой Отечественной войны Советского Союза 1941–1945 [Текст]. – Т. 1. – М.: Воениздат, 1961. – С. 276.

23. См.: РГВА. – Ф. 32113. – Оп. 1. – Д. 73. – Л. 2–3.

24. См.: Там же. – Ф. 4. – Оп. 14. – Д. 2181. – Л. 235 об.

25. См.: Там же. – Ф. 32113. – Оп. 1. – Д. 2. – Л. 92; – Д. 100. – Л. 104.

26. См.: Там же. – Д. 469. – Л. 2.

27. См.: Там же. – Ф. 4. – Оп. 18. – Д. 57. – Л. 58.

28. См.: Там же. – Д. 56. – Л. 4, 5.

29. См.: Там же. – Оп. 14. – Д. 2181. – Л. 234–235.