

Тыловое обеспечение ВВС РККА в локальных войнах и военных конфликтах в 30-х гг. XX века

Д. Н. Малахов

В статье проведен анализ тылового обеспечения авиации в локальных войнах и военных конфликтах в 30-е гг. XX века, выделены положительные и отрицательные моменты участия служб тыла ВВС в боевых действиях. Исследовано отношение военно-политического руководства к результатам тылового обеспечения авиации в боевой обстановке. Рассмотрено влияние и применение на практике полученного боевого опыта в локальных войнах и военных конфликтах.

Ключевые слова: Китайско-Восточная железная дорога (КВЖД), тыловое обеспечение ВВС, снабжение, Хасан, материальное обеспечение, аэродромно-техническое, инженерно-аэродромное обеспечение, Испания, тыловое звено, авиационная инфраструктура, Халкин-Гол, авиационная база.

Rear Security of the Air Forces the Red Army in Local Wars and Military Conflicts in 30-s of the XX-th century

D. N. Malakhov

In the article the analysis of rear security of the aircraft in the local wars and in the conflicts in 30-s of the XX-th century is carried out, positive and negative moments of participation of the rear services of the Air Forces in operations are allocated. The relation of a military-political management to results of the rear security of the aircraft in fighting situation is investigated. The influence and application in practice of the received fighting experience in local wars and military conflicts is considered.

Key words: Chinese-East railway, rear security of the Air Forces, supply, Hasan, material supply; aerodrome-technical, engineering-air field security, Spain, a rear link, an aviation infrastructure, Khalkin-Gol, an aviation base.

Тыловое обеспечение ВВС в локальных войнах и военных конфликтах в 30-х гг. XX века имело ряд недочетов и недоработок. Не соответствовали реалиям времени организация, управление тыловым обеспечением ВВС, структура, комплектование и т. д.

Так, единого органа, руководившего авиационным тылом в период обороны у р. Халкин-Гол, не было. В августе при штабе ВВС первой армейской группы был создан отдел тыла, в распоряжении начальника и комиссара которого находились отделения общевоинского снабжения, материально-технического снабжения, вооружения и боеприпасов, снабжения горючим и смазочными материалами, автотранспорта, ремонта, аэродромной службы.

Материальное и аэродромно-техническое обеспечение немногочисленных авиационных частей, входивших в состав группы в боях на КВЖД, осуществлялось без особых затруднений силами и средствами тыла, находящимися на месте и переброшенными по железной дороге вместе с 40-й авиационной эскадрильей. Архивные документы об итогах каждой военной кампании убедительно свидетельствуют, что организация работы тыла в боевой обстановке была наиболее уязвимым участком военной работы. Этому способствовало централизованное управление осуществлением тылового обеспечения.

До начала 1937 г. в республиканской Испании фактически не было авиационного тыла и руководящего органа, который планировал бы тыловое обеспечение. Однако принятыми энергичными мерами тыл был вскоре сколочен: появился отдел тыла в штабе республиканской авиации, были назначены начальники обеспечения горю-

чим, боеприпасами, начальники аэродромов и транспорта из числа наиболее опытных и преданных республике людей.

Неподготовленными к ведению боевых действий оказались службы тыла ВВС: их структура, обеспечение и организация не соответствовали ни одному из предъявляемых требований.

Так, 4 августа 1938 г. К. Е. Ворошилов потребовал от всех инстанций «сделать все необходимое для полного материального обеспечения... частей фронта» [1]. Военный совет фронта в директиве № 135/оп распорядился организовать полевой аппарат армейского снабжения. Вечером 5 августа 1938 г. была выработана наиболее приемлемая схема тылового обеспечения; функции управления им взял на себя специально созданный отдел армейского снабжения, который возглавил заместитель командующего 1-й армии комдив Егоров. Фактически отдел руководил тылом корпуса, но, поскольку комдив Егоров не подчинялся корпусному командованию, вновь возникла организационная путаница [2].

В целом на Хасане тыл не справился с задачей подвоза необходимого для войск имущества, боеприпасов и материальных средств. На корпусных обменных пунктах (КОП) скопились изрядные, в чем-то даже избыточные, запасы грузов [3], но их доставка на дивизионные обменные пункты (ДОП) и в полки затруднялась нехваткой средств подвоза. ДОПы, которыми чаще всего руководили случайные люди, не знавшие тыловой работы, действовали бесконтрольно, на них не был налажен необходимый учет отпускаемых грузов; в части выдавалось все подряд по первому требованию. В результате этой бесхо-

зяйственности средства фактически разбазаривались, продукты портились и пр. [4].

«Штаб армии только 2–3 августа убедился в размахе операции и ее затяжном характере», поэтому первые приказы об организации тыла появились с опозданием (в армии – 3 августа, в корпусе – 2 августа). В них была намечена нежизненная схема устройства тыла: станция снабжения – Владивосток (150 км от фронта), КОП – Славянка (90 км от фронта), при явном недостатке средств подвоза и кадров [5]. В результате в снабжении войск возникли перебои и крайняя неразбериха.

4 августа 1938 г., проверив тыловое состояние 39-го стрелкового корпуса, соединения и части которого воевали на Хасане, командующий фронтом В. К. Блюхер сделал вывод о «безобразных, преступных упущениях» в деле снабжения и оснащения войск [6]. Действительно, район развернувшихся боевых действий был совершенно не обеспечен в тыловом отношении; органы тыла оказались не готовыми к проведению операции столь значительного размаха. Все это в репрессивной обстановке 1938 г. было списано на «заклятых предателей, врагов народа, сидевших в штабе и творивших свое гнусное дело». Не случайно к моменту начала конфликта почти все тыловые работники 39-го корпуса были заменены [7].

Основными трудностями, мешающими работе тыла, являлись бедность района в отношении воды и топлива, сложность подвоза материальных средств, недостаток тары для хранения материальных средств, а также автотранспорта. Район боевых действий был удален от ближайшей железной дороги на 750 км. Даже дрова для хозяйственных нужд приходилось доставлять за 100–700 км [8]. Вода была привозной; колодцы отстояли друг от друга на 40–50 км.

На Халхин-Голе начало боевых действий также выявило полную неподготовленность тыла. Г. М. Штерн был вынужден доложить К. Е. Ворошилову: «Никакой продуманной организации тыла ... не существовало. Была полнейшая импровизация и стихия» [9]. Отставание организации тыла от потребностей действующих частей отмечал заместитель наркома обороны Г. И. Кулик [10].

Прежде всего, большая часть неприкосновенного запаса 57-го корпуса и 70 % автотранспорта были сосредоточены на южном, а не на халхингольском направлении. Все это пришлось перебрасывать в район боевых действий (перевозка

неприкосновенного запаса была закончена лишь к началу июля 1939 г.).

После прихода к руководству 57-м корпусом комкора Г. К. Жукова порядок снабжения воевавших частей изменился. Централизованные (из Москвы) поставки были отменены. 15 июля 1939 г. Главный военный совет РККА возложил решение задач снабжения 57-го корпуса на тыл Забайкальского военного округа (соответствующие службы были созданы в управлении Читинской фронтовой группы) [11].

Были установлены бочки с топливом для заправки на каждую машину; определено твердое время рейса (5 суток), что исключало ненужную гонку в организации подвоза; установлена нумерация и график движения колонн, нормы заправки и загрузки; распределены контрольные посты и ремонтные подразделения. Для ускорения загрузки были созданы рабочие роты, работавшие в три смены, круглосуточно. Автотранспорт начал более планомерно распределяться по складам. Созданная насосная станция позволяла за 1 час загрузить колонну, состоящую из 60 автоцистерн. На этапных пунктах было переназначено руководство, на каждом сосредоточено до роты солдат и ремонтные бригады с необходимой техникой. В местах плохой проходимости расставлялись тягачи. Результаты этих изменений не замедлили сказаться: если до 10 июля в район боев ежедневно доставлялось до 600 т грузов, то после 11 июля – около 1 тыс. т [12].

На Халхин-Голе войсковое тыловое звено (дивизия и ниже) работало в основном бесперебойно (особенно на заключительной фазе конфликта) и справилось со своими задачами [13].

Важной тыловой проблемой была организация подвоза необходимых грузов в район боевых действий. Например, для создания 3-дневного запаса боеприпасов и продовольствия для войск, участвовавших в Маньчжуро-Чжэлайнорской операции (КВЖД), командованию ОДВА требовалось около 6 тыс. подвод. За 10 дней в Забайкалье и Бурятии удалось собрать около 1 тыс. подвод и 34 автомашины. Собственных транспортных средств у армии просто не было [14].

На Хасане состояние дорог и организация подвоза по грунту были неудовлетворительными. В. К. Блюхер в разговоре с партийно-советским руководством Приморья назвал его «катастрофическим». Он просил: «Окажите помощь с транспортом ... Приложите руки к исправлению дорог. Все застряло» [15]. 5 августа 1938 г. военный совет фронта издал директиву, в которой говорилось, что «все дороги в тылу корпуса преврати-

лись в месиво и кладбище автомобилей». В распоряжение командования 39-го корпуса для организации дорожного движения передавались несколько саперных и строительных батальонов, усиленных тяжелыми тракторами. Схему организации грунтового подвоза в тылу войск 1-й армии содержал приказ по тылу № 5/0137.

Во время боев на Халхин-Голе решение задач подвоза (ТВД в 750 км от железной дороги) предопределяло исход военной кампании. Вначале тыл не справлялся с организацией подвоза: соответствующие инстанции не определяли его порядок, последовательность отправки грузов, график движения колонн; транспорт не был пронумерован, ремонтные средства не распределены по маршрутам движения; этапно-дорожная служба не налажена.

Опыт войны в Испании также показал важность моторизации тыла, что позволило бы снизить размеры возимых войсками запасов, ускорить эвакуацию раненых, доставку всех видов снабжения, приблизить к войскам зону ремонта боевой техники [16].

Важной задачей тыловых органов было обеспечение воюющих войск продовольствием. Лучше всего она решалась во время боев на Халхин-Голе. Хлебопродукты, крупы, овощи и прочее доставлялись с продовольственных складов Забайкальского военного округа на армейские склады, расположенные в 40–50 км от переднего края; отсюда они направлялись в соединения и части. Мясо бесперебойно поставляла Монголия (по специальному соглашению). Наибольшей проблемой, связанной с нехваткой воды и твердого топлива, было обеспечение войск горячей пищей. В ходе подготовки и проведения августовской наступательной операции в войска были подвезены 4 тыс. т продовольствия; 7,5 тыс. т дров и 4 тыс. т воды [17].

В районе расположения авиационных баз на Халхин-Голе были организованы походные кухни и столовые. В некоторых базах были изготовлены примитивные плиты для приготовления более сложных вторых блюд, что давало возможность разнообразить меню. При организации питания наибольшие трудности встречались в водоснабжении. Вода в озерах была непригодна для питья, пользовались водой из колодцев [18].

На Хасане продовольственное снабжение осуществлялось с большими затруднениями. Войска вышли в район боевых действий без необходимого имущества продовольственной службы: укомплектованность кухнями, хозяйст-

венными универсальными вагонами, повозками и прочим не превышала 65 % нормы.

В результате до конца боевых действий в снабжении и завозе продовольствия не существовало никакой системы. Питание войск на передовой линии организовывалось только в ночное время, так как днем этого не позволял делать противник [19]. Для грузовых перевозок применялись тяжелые бомбардировщики ТБ-3. Эти самолеты доставляли в район боевых действий сухари, масло, крупу и махорку.

Наряду с другими службами в боевой обстановке проверялось вещевое снабжение РККА. В район Хасана части Красной армии вышли, не имея всего комплекта положенного вещевого имущества: на зимних квартирах оставили лагерные палатки; если летним обмундированием войска были удовлетворены на 100 %, то с теплой одеждой ситуация была намного хуже [20].

Обеспечение войск также не было организовано должным образом. Созданный в Посьете головной склад обозно-вещевого имущества был укомплектован запасниками, имевшими отдаленное представление о номенклатуре вещевого довольствия и не знавшими даже названий отдельных предметов. Зачастую на склады поступало имущество, в котором не было нужды. В нарушение уставного порядка командиры частей подавали заявки напрямую, дублировали их по несколько раз, из-за чего возникала путаница.

Одной из серьезнейших проблем тылового обеспечения ВВС в локальных войнах и военных конфликтах являлась неподготовленность аэродромно-технического обеспечения.

В проведенных боевых действиях был накоплен уникальный опыт. При перебазировании авиационных частей авиабаза выделяла на передовой аэродром для встречи перелетающих самолетов команду технических специалистов. Практика дала возможность уточнить в последующих руководящих документах состав подобных передовых команд и перечень их имущества, которое должно было не обременять личный состав, но при этом обеспечивать выполнение всех возможных задач команды.

С осени 1937 г. Советский Союз стал поставлять для китайской армии боевые самолеты; всего за 1937–1941 гг. из СССР в Китай было поставлено 1250 самолетов разных типов [21]. Для обучения китайских летчиков туда было направлено 89 авиационных специалистов [22]. Тыловое обеспечение авиации осуществлялось главным образом силами и средствами китайской армии [23]. Однако часть материальных средств, в

основном авиационные средства поражения и запасные части для самолетов, поставлялись из СССР, что в очередной раз указало на значение коммуникаций для обеспечения качественного тылового обеспечения авиации.

Авиационный тыл группировки был представлен двумя авиационными базами: 703-я авиабаза обеспечивала 70-й истребительный авиационный полк, 218-я авиабаза – 150-й смешанный авиационный полк (28 самолетов СБ и 15 самолетов Р-5). Кроме того, для решения вопросов тылового обеспечения в Монголию были доставлены 103-я авиационная база и, впервые в отечественной военной практике, команда саперов-маскировщиков для оборудования ложных аэродромов с 75 макетами самолета И-16.

Как правило, каждая авиабаза обеспечивала боевую работу авиации с одного аэроузла, состоявшего из 4–6 аэродромов (площадок). Командир авиабазы во всех отношениях был подчинен командиру авиационного полка, дислоцировавшегося на данном аэроузле.

Авиационные базы, обеспечивавшие летные части, были укомплектованы по штатам мирного времени по литеру «Б», за исключением двух авиабаз, укомплектованных по литеру «В». При этом все авиационные базы, находившиеся в Монголии, имели некомплект в личном составе и в транспортных средствах.

В процессе боевой работы они доукомплектовывались за счет прибывавших резервов, однако недостаточное количество личного состава ощущалось. Особенно это сказывалось при организации караульной службы. Были случаи, когда в дневное время объекты тыла совершенно не охранялись; ночью для охраны важнейших объектов приходилось задействовать часть младших авиационных специалистов, несмотря на их напряженную работу днем.

Успех тылового обеспечения деятельности авиации 1-й армейской группы объяснялся централизацией управления. Командир авиационной базы во всех отношениях был подчинен командиру летной части (командиру авиационного полка).

Руководство по обеспечению летной работы осуществляли комендант и комиссар точки, в распоряжении которых находились все необходимые силы и средства. В их обязанности входила оборона аэродрома, охрана материальной части, организация противовоздушной обороны и химической защиты [24].

Для хранения горючего и боеприпасов устраивались подземные хранилища и использовались железнодорожные туннели.

Опыт боевых действий в МНР указывал на необходимость применения в тыловом обеспечении авиационных группировок мощности тыла, других видов вооруженных сил. Оторванность района боевых действий от основных баз снабжения и отсутствие железных дорог обусловили основную трудность в деле обеспечения авиачастей горючим и авиационно-техническим имуществом, поэтому ГСМ и боеприпасы авиабазы, обслуживающие части истребительной авиации, получали непосредственно со складов в Тамцак-Булаке. Авиабазам, обеспечивающим части бомбардировочной авиации, боеприпасы доставлялись из головных авиационных складов (Баин-Тумэн и Соловьевское) армейскими транспортными средствами [25].

Сложности тылового обеспечения обуславливались и отсутствием на аэродромах специально оборудованных помещений для хранения боеприпасов, парашютов и другого имущества. Большая часть его складировалась под открытым небом. Из-за отсутствия тары к началу наступательной операции были созданы запасы ГСМ, обеспечивавшие лишь 15 заправок истребительной авиации. Бомбардировщики обеспечивались только 2 заправокками. В ходе боевых действий удалось имеющиеся запасы ГСМ своевременно перераспределить и пополнить. Для размещения летного состава в местах отдыха были установлены юрты, для других специалистов – палатки.

В течение всего периода боевых действий для перевозки остро дефицитных материалов и продовольствия, для эвакуации и переброски летно-технического состава и общевойсковых командиров была организована транспортная эскадрилья (15 переоборудованных для этих целей ТБ-3 и В-5 «Дуглас»). Ею было перевезено: грузов (боеприпасы, техническое имущество и продовольствие) – 2 235 т, личного состава из ЗабВО в МНР – до 2 000 человек, из МНР в ЗабВО личного состава, в том числе раненых, – 5 056 человек [26].

Всего за три месяца боевых действий в МНР частями авиационного тыла было обеспечено:

- 2047 самолетовылетов бомбардировочной авиации, 160 самолетовылетов ночных бомбардировщиков;
- 17739 самолетовылетов истребительной авиации. Поставленная задача на окружение и уничтожение противника на территории

МНР войсками первой армейской группы была выполнена полностью.

Опыт боевых действий в МНР показал необходимость

- обслуживания одного полка одной авиабазой;
- наличия подвижных емкостей и хранилищ для хранения боеприпасов, ГСМ, авиационно-технического имущества;
- усиления авиабаз автотранспортом и средствами механизации (водомаслозаправщиками, цистернами для подвоза воды и душевыми установками).

Инженерно-аэродромное обеспечение как одно из важнейших составляющих тылового обеспечения ВВС было проверено в боевых условиях. Так, с началом боевых действий на Хасане стала быстро развиваться аэродромная сеть: если к началу боевых действий имелось всего шесть аэродромов в местах постоянной дислокации авиационных частей, то с началом боевых действий аэродромная сеть стала быстро развиваться, и к концу конфликта советская авиация располагала десятью аэроузлами по 4 аэродрома в каждом [27]. Быстрому развитию аэродромной сети благоприятствовал и рельеф местности. В целях введения противника в заблуждение в районе передовых аэродромов, южнее г. Хамар-Даба, оборудовались ложные аэродромы с расположенными на них макетами самолетов И-16 [28]. Места ложных аэродромов периодически менялись и макеты на них переставлялись. По предложению начальника авиационного отдела штаба 2-й сводной воздушной флотилии капитана лейтенанта М. Гэнды стали использовать «специальные заправочные базы» ближе к линии фронта (получившие в дальнейшем название «аэродромы подскока») [29].

В боевых действиях применялись ночные полеты, соответственно, перед специалистами-аэродромщиками стояла задача по подготовке аэродромов для совершения полетов ночью. Для этого аэродром обеспечивался осветительным оборудованием, облегчавшим взлет, посадку и ориентировку во время полетов (специальное оборудование освещало поверхность летного поля в месте посадки).

Направление посадки самолету указывалось специальным расположением осветительных точек (фонари «Летучая мышь», костры, электролампы). Осветительные точки располагались в форме латинской буквы L или перевернутой кириллической буквы Г.

Перпендикулярно линии старта устанавливалась длинная стойка, указывавшая направление

ветра. При отсутствии прожекторов костры не только указывали направление посадки, но и освещали место посадки.

Все, даже отдельные высокие препятствия на подходах к аэродрому (мачты радиостанций, заводские трубы, церкви, ангары, высокие деревья и т. п.), во избежание столкновения самолета в темноте оснащались заградительными огнями (лампочки, хотя бы в 25 свечей, с красным колпаком, с сеткой и рефлектором, обращенным вверх). Границы летного поля оборудовались оградительными огнями (фонари «Летучая мышь», отдельные костры, хотя бы по углам) [30].

Большое внимание уделялось маскировке летного поля аэродромов и рассредоточению самолетов на них. Самолеты располагались на удалении один от другого на 100–120 м и более.

Для создания запасов необходимых материальных средств и их пополнения на КВЖД хватило имевшихся возможностей железнодорожной магистрали. Накопленный в ходе конфликта опыт ведения боевых действий в условиях низких температур был доведен до войск в специальном бюллетене НТК Управления ВВС в январе 1930 г. [31].

Опыт развития аэродромной сети на Халхин-Голе обогатил теоретические положения, регламентировавшие работу инженерно-аэродромной службы. Подготовке аэродромов в районе боевых действий благоприятствовали рельеф местности и климатические условия. Единственная трудность, встречавшаяся при выборе участков под оборудование аэродромов, заключалась в недостатке воды.

Авиационная инфраструктура в Китае практически отсутствовала, и большие потери авиация несла в основном из-за плохо оборудованных и маленьких по размерам китайских аэродромов. Частая смена аэродромов базирования значительно затрудняла как боевую работу, так и своевременное техническое обеспечение [32].

Удаленность от территории Советского Союза отрицательно сказывалась на снабжении запчастями и агрегатами, и начиная с конца января 1938 г. все сильнее стал ощущаться ограниченный моторесурс двигателей М-100 на самолетах СБ [33].

Для встречи японских самолетов над позициями «решили сделать то, что не было предусмотрено теорией, не встречалось в боевой практике, – выделить от каждого авиаполка эскадрилью и держать ее наготове близко от фронта. Быстро построили полевые аэродромы, которые называли “аэродромы подскока”. Воздушная обста-

новка сразу же изменилась к лучшему, потери японцев возросли» [34].

В связи с угрозой нападения принимались меры по аэродромному строительству и укреплению материально-технической базы в Дальневосточном регионе. Постановлениями СНК СССР от 27 июня 1938 г. и от 9 августа 1938 г. были приняты следующие решения:

- построить 14 сухопутных полевых аэродромов и 6 гидроаэродромов (на Сахалине, в низовьях Амура и оз. Низ), новый авиационный склад емкостью на 500 вагонов (район железнодорожной станции Молостовская), окружную авиаремонтную мастерскую с годовой производительностью 600 моторов – (район г. Читы), склад на 300 вагонов (район ст. Бурятская-Могостуй), 400 самолетов деревянной конструкции и 150 самолетов металлической конструкции;
- сформировать дополнительно один инженерно-аэродромный батальон по штату 12/701 с усилением его взводом глубокого бурения для постройки оперативных аэродромов;
- передать в ВВС ЗабВО недостроенное здание автомастерской Дальстроя [35].

Все эти мероприятия способствовали повышению «живучести» авиации на земле. К сожалению, этот опыт в последующем не был в полной мере передан и учтен в Красной армии.

Примечания

1. Российский государственный военный архив (далее РГВА.) – Ф. 35083. – Оп. 1. – Д. 112. – Л. 8.
2. Там же. – Д. 7. – Л. 1 – 2; Д. 8. – Л. 13; Д. 112. – Л. 8–15.
3. См.: Осьмачко, С. Г. Красная Армия в локальных войнах и военных конфликтах (1929–1941 гг.): боевой опыт и военная политика [Текст] : монография / ЯЗРИ ПВО. – Ярославль, 1999. – С. 84.
4. РГВА. – Ф. 35083. – Оп. 1. – Д. 7. – Л. 138.
5. Там же. – Д. 112. – Л. 42–44.
6. Там же. – Д. 1. – Л. 76–77.
7. Там же. – Д. 112. – Л. 1, 83–84.
8. См.: Тыл Вооруженных Сил: 300 лет [Текст]. – С. 277.
9. РГВА. – Ф. 32113. – Оп. 1. – Д. 1. – Л. 19.
10. Там же. – Ф. 4. – Оп. 14. – Д. 2648. – Л. 15.
11. Там же. – Оп. 18. – Д. 48. – Л. 16.
12. Там же. Ф. 32113. – Оп. 1. – Д. 74. – Л. 48–54.
13. Там же. – Д. 2. – Л. 164.
14. Там же. – Ф. 4. – Оп. 1. – Д. 1399. – Л. 6–8.
15. РГВА. – Ф. 35083. – Оп. 1. – Д. 12. – Л. 43.
16. См.: Самойлов, П. И. Гвадалахара (Разгром итальянского экспедиционного корпуса) [Текст] / П. И. Самойлов. – М. : Воениздат, 1940. – С. 146.
17. Победа на реке Халхин-Гол [Текст]. – М. : Наука, 2000. – С. 121.
18. РГВА. – Ф. 29. – Оп. 56. – Д. 76. – Л. 68.
19. Там же. – Ф. 35083. – Оп. 1. – Д. 112. – Л. 22, 23, 82, 83, 85, 88.
20. Там же. – Л. 7–8.
21. Россия и СССР в войнах XX века: статистическое исследование [Текст]. – М. : Олма-пресс, 2001. – С. 167.
22. Зарецкий, В. М. Боевые действия советской авиации в локальных конфликтах и войнах 1921–1941 гг. [Текст] / В. М. Зарецкий, А. Г. Первов. – Монино: ВВА, 1991. – С. 16.
23. РГВА. – Ф. 29. – Оп. 34. – Д. 568. – Л. 9.
24. Там же. – Ф. 9. – Оп. 56. – Д. 76. – Л. 137.
25. Там же. – Ф. 29. – Оп. 56. – Д. 76. – Л. 199.
26. Зарецкий, В. М. Боевые действия советской авиации в локальных конфликтах и войнах 1921–1941 гг. Указ. соч. [Текст]. – С. 37.
27. РГВА. – Ф. 29. – Оп. 56. – Д. 76. – Л. 62.
28. Зарецкий, В. М. Боевые действия советской авиации в локальных конфликтах и войнах 1921–1941 гг. Указ. соч. [Текст]. – С. 13.
29. См.: Польшинин, Ф. П. Боевые маршруты [Текст] / Ф. П. Польшинин. – М. : Воениздат, 1981. – С. 49.
30. См.: Справочник по военно-воздушным силам [Текст]. – М. : Госвоениздат, 1933. – С. 337–339; Кузмицкий, К. В. Аэродромы. Цент. Сов. Осоавиахима СССР [Текст] / К. В. Кузмицкий. – М. : Госвоениздат, 1931. – С. 12–26.
31. РГВА. – Ф. 29. – Оп. 27. – Д. 404. – Л. 1–16.
32. См.: Осьмачко, С. Г. Указ. соч. [Текст]. – С. 84.
33. Костырченко, Г. В. Наркомат авиационной промышленности в предвоенные годы [Текст] // Авиационная промышленность. – 1986. – № 5. – С. 18.
34. Маршал Жуков. Каким мы его помним [Текст]. – М., 1989. – С. 120.
35. РГВА. – Ф. 29. – Оп. 34. – Д. 284. – Л. 142, 154–156.