

Организационное строительство ВВС РККА накануне Великой Отечественной войны

Д. Н. Малахов

На основе современных источников комплексно рассмотрено организационное строительство ВВС РККА накануне Великой Отечественной войны. Особое внимание уделено стратегическому использованию авиации. В хронологической последовательности представлено развитие управления и организации ВВС в конце 30-х – начале 40-х гг., проанализированы основные шаги по реформированию и преобразованию всей структуры ВВС РККА.

Ключевые слова: Военно-воздушные силы, господство в воздухе, авиационное использование, Авиация Главного командования, фронтовая, армейская, войсковая авиация

Organizational Building of the Air Forces of the Red Army on the Eve of the Great Patriotic War

D. N. Malakhov

On the basis of modern sources organizational building of the Air Forces of the Red Army on the eve of the Great Patriotic War is considered in a complex. The special attention is given to strategic use of aircraft. In a chronological consequence the development of management and organisation of the Air Forces in the late 30-s – the beginning of 40-s is presented, the basic steps on reforming and transformation of the whole structure of the Air Forces of the Red Army are analysed.

Key words: the Air Forces, domination in air, aviation use, Aviation of General Headquarters, front, army, military aircraft.

В конце 30-х и начале 40-х гг. XX века центральным местом в стратегическом использовании ВВС стала проблема достижения господства в воздухе [1]. С учетом опыта локальных войн П. П. Ионов в статье «Господство в воздухе», опубликованной в 1937 г., выделил три его вида: тактическое, оперативное и стратегическое. *Тактическое* господство означало, по его мнению, достижение господства авиации в ограниченной зоне действия наземных войск над полем боя. Под *оперативным* господством понималось временное господство в воздухе на период проведения наземной, воздушной или морской операции [2]. *Стратегическое* господство в воздухе предлагалось понимать так, как его представлял итальянский генерал Д. Дуэ, то есть как такое положение, «при котором мы, разгромив воздушные силы противника, уничтожив источники их восстановления (склады и авиационную промышленность) и не допуская восстановления этих источников, в состоянии выполнять все свои последующие задачи» [3].

Решение задачи по достижению стратегического превосходства в воздухе предполагалось возложить на воздушные армии. Такие армии, названные *авиационными армиями особого назначения* (далее – АОН), стали создаваться с января 1936 г. Однако в 1940 г. на основе опыта советско-финляндской войны был сделан вывод об их громоздкости и трудноуправляемости, поэтому в дальнейшем они были расформированы. Несмотря на это, некоторые военные теоретики считали необходимым иметь в составе ВВС стратегические воздушные армии для проведения само-

стоятельных воздушных операций стратегического назначения [4].

В декабре 1940 г. на совещании высшего командного и политического состава РККА высказывались различные точки зрения по вопросам применения ВВС. Большинство поддержали положения, выдвинутые в докладе начальника главного управления ВВС Красной армии генерал-лейтенанта авиации П. В. Рычагова. Среди основных задач авиации он особо выделял задачу по завоеванию стратегического и оперативного господства в воздухе [5]. Ее выполнение предлагалось организовать путем проведения ряда воздушных операций по уничтожению действующей авиации противника, запасов материальной части и горючего, разрушению авиационной промышленности. В оперативном масштабе господство в воздухе считалось необходимым завоевывать на период определенной операции. Отмечалось, что лучшим способом поражения авиации противника на земле является одновременный удар всех родов авиации по большому количеству аэродромов возможного базирования вражеской авиации. Фронтовую авиацию предполагалось использовать преимущественно для поддержки наземных войск, их прикрытия с воздуха, обеспечения высадки десантов, но особенно для нанесения ударов по стратегическим и оперативным резервам противника и по его тылу. Однако проблемы обеспечения живучести ВВС так и остались без достаточно обстоятельной проработки [6].

Все преобразования в армии затруднились неоднократной сменой руководства родами войск и видами Красной армии. Особенно «не повезло»

авиации. В конце 30-х – начале 40-х гг. последовательно были репрессированы четыре начальника главного управления ВВС: Я. И. Алкснис, А. Д. Локтионов, Я. В. Смушкевич и П. В. Рычагов. Все командующие ВВС военных округов и командиры авиационных соединений также были заменены. На руководящие должности в ВВС были выдвинуты в основном участники боев в Испании, 30-летние командиры авиационных звеньев и эскадрилий, ставшие генералами. Эти храбрые, мужественные люди, героически сражавшиеся в боях, заслуживали уважения и высоких правительственных наград. Однако назначать их на должности командующего ВВС военного округа или командира авиационной дивизии, как это произошло соответственно с генералом И. И. Копцом и генералом С. А. Черных, не следовало [7]. Перед войной 43 % командиров всех степеней находились на занимаемых должностях менее полугода, как и более 91 % командиров авиационных соединений [8].

Массовые репрессии в конце 30-х гг. отрицательно сказались на работе оборонной промышленности. Многие конструкторы, директора заводов были арестованы. Новые образцы военной техники и вооружения создавались и внедрялись в производство медленно [9]. В результате этого Красная армия стала отставать от немецкой не только в кадровом, но и в материальном отношении. Это убедительно показал уже завершающий этап гражданской войны в Испании, земля и воздушное пространство которой явились своего рода лабораторией для испытания боевых свойств советских и немецких танков и самолетов [10].

Особенно отставала в выполнении государственных заказов авиационная промышленность [11]. С 1938 по 1940 г. выпуск боевых самолетов увеличился всего на 19 %. При этом производили в основном самолеты старых конструкций. Новые образцы пробивали дорогу с трудом. Так, бронированный штурмовик конструкции С. В. Ильюшина (Ил-2), какого не имела ни одна армия в мире, был создан в 1939 г., а в войска стал поступать только в 1941 г. [12].

«Материальная часть ВВС Красной Армии в своем развитии за последние три года отстает по скоростям, дальностям, мощностям моторов и вооружению самолетов от авиации передовых армий других стран, – отмечалось в акте о приеме дел новым наркомом обороны С. К. Тимошенко от К. Е. Ворошилова, – наркомат обороны (управление ВВС) не проявил достаточной инициативы и настойчивости по внедрению более современных типов самолетов. Управление ВВС

не определяло направления развития военной авиации... Обработка новых образцов самолетов, испытание и доводка их проходят крайне медленно... Организация Военно-Воздушных Сил в связи со значительным ростом авиации устарела и требует пересмотра и объединения в более крупные авиационные соединения (дивизии)... Аварийность и катастрофы в авиации продолжают оставаться высокими вследствие слабой подготовки летного состава, незнания им материальной части, низкой дисциплинированности, неорганизованности летной работы и безответственности командиров частей и бригад за прошедшие аварии и катастрофы» [13].

К концу 30-х гг. по удельному весу в составе Вооруженных Сил СССР авиация занимала второе место – 9,5 %. В общей программе строительства армии на третью пятилетку развитию ВВС уделялось особое внимание. Так, в 1939 г. политбюро ЦК ВКП(б) приняло постановление «О реконструкции существующих и строительстве новых самолетных заводов». На 1940–1941 гг. намечалось построить 9 новых заводов и реконструировать 9 старых [14].

В 1940 г. организация ВВС подверглась изменениям, учитывавшим опыт начавшейся в Европе войны и военных действий на Карельском перешейке. В ноябре 1940 г. на базе расформированных авиационных армий особого назначения была образована авиация главного командования (далее – АГК) [15]. Она состояла из 5 авиационных корпусов и 3 отдельных авиационных дивизий (всего 13 авиадивизий) [16]. В главном управлении ВВС было сформировано управление АГК [17].

С этого времени устанавливается новое деление ВВС: на авиацию главного командования (дальнебомбардировочную), фронтową, армейскую и войсковую [18]. Также было принято решение о создании в ВВС более крупных соединений – *авиационных дивизий*. Авиадивизия являлась основным тактическим соединением, она включала в себя 3–4, а в некоторых случаях 5–6 авиаполков и насчитывала до 350 самолетов. Целью подобной реорганизации было обеспечение более тесного взаимодействия отдельных родов авиации с сухопутными войсками и соответствующая унификация в названии частей и соединений РККА [19].

Проводимые мероприятия сопровождалась организацией руководства авиационного тыла в АГК. Армейская авиация состояла из смешанных авиационных дивизий, а войсковая – из корпусных авиационных эскадрилий по 16 самолетов в каждой (самолеты-разведчики, корректировщики

и связи). Полки всех родов авиации делились на эскадрильи (по 12 самолетов в каждой) общим составом в 60–64 самолета [20].

В связи с нарастанием угрозы вооруженного нападения началось развертывание Красной армии, в том числе и ВВС. В соответствии с указанием СНК СССР и ЦК ВКП(б) от 25 февраля 1941 г. «О реорганизации авиационных сил Красной Армии» планировалось на базе новой техники создать 106 авиаполков и 25 авиационных дивизий, перевооружить все существующие авиачасти [21]. Осуществление этих мер намечалось на конец 1941 г. и частично на 1942 г. Развертывание ВВС проводилось энергично, но до начала Великой Отечественной войны намеченные мероприятия удалось провести только частично.

Всего к июню 1941 г. в ВВС насчитывалось 79 авиационных дивизий и 5 бригад (дальнебомбардировочная авиация – 13 бомбардировочных и 5 истребительных дивизий; ВВС округов и армий – 61 дивизия). Почти все новые полки и управления дивизий находились в стадии формирования, были недоукомплектованы самолетами, летным и техническим составом. Так, 25 авиадивизий, главным образом окружные и армейские, находились в стадии формирования и перевооружения на новые самолеты, а их летный состав проходил переподготовку [22]. В апреле 1941 г. был утвержден план наркома обороны по дальнейшему развитию ВВС. В нем намечалось увеличить численность авиации приграничных военных округов, улучшить подготовку авиационных кадров, реорганизовать авиационный тыл и провести широкие мероприятия по реконструкции и расширению аэродромной сети, способной обеспечить базированное и боевое применение новых типов самолетов. В целом к весне 1941 г. численность самолетов ВВС, по сравнению с началом 1939 г., увеличилась более чем в 2 раза, а численность авиационных полков возросла на 80 %. Штатная численность личного состава ВВС в 1938–1941 гг. выросла более чем вдвое. Строевые части ВВС были укомплектованы личным составом почти полностью. Недокомплект, достигавший 13 %, приходился главным образом на части, находящиеся в стадии формирования [23].

В начале 40-х гг. особое внимание стало уделяться подготовке кадров Красной армии, в том числе и в авиации [24]. В декабре 1940 г. был установлен новый принцип набора курсантов в военные авиационные школы – путем отбора кандидатов из очередных призывов молодежи на военную службу. Постановлением ЦК ВКП(б) и СНК СССР от 25 февраля 1941 г. «О реорганизации авиационных сил Красной Армии» устанав-

ливалась новая система подготовки летчиков, авиационных инженеров и техников [25]. Было введено три типа военных авиационных школ с сокращенными сроками обучения: школы первоначального обучения с продолжительностью учебы в мирное время – 4 и в военное время – 3 месяца; школы военных пилотов со сроком обучения в мирное время – 9 и в военное время – 6 месяцев; авиационные училища со сроком обучения в мирное время – 2 и в военное время – 1 год [26].

В связи с этим количество военных авиационных учебных заведений резко выросло. Однако существовавший до этого принцип добровольности не обеспечивал необходимого набора курсантов [27]. Таким образом, в конце 1940 г. СНК СССР и ЦК ВКП(б) приняли постановление о комплектовании авиационных училищ и школ летчиков призывниками, имеющими среднее образование [28]. При этом задавались определенные нормативы: так, партийно-комсомольская прослойка среди кандидатов в летные учебные заведения должна была составлять 100 %, в технические – 90 %, в школы авиационных механиков – 60 % [29].

Источником комплектования авиационных военных учебных заведений являлись 20 специальных школ ВВС, созданных в системе наркоматов просвещения РСФСР и УССР (постановление СНК СССР и ЦК ВКП(б) от 6 ноября 1940 г.). В эти школы военизированного типа набирались юноши с семилетним образованием, решившие посвятить себя кадровой службе в ВВС [30]. Проходя обучение, они получали среднее образование и военную подготовку с авиационным уклоном, позволяющую им впоследствии успешно осваивать программу училищ и школ ВВС.

Из-за недостатка специалистов постановлением СНК СССР и ЦК ВКП(б) от 25 февраля 1941 г. предписывалось передать в наркомат обороны Ленинградский институт гражданского воздушного флота и на его базе организовать Ленинградскую военно-воздушную академию, имеющую в составе 3 факультета: инженерный, спецоборудования и аэродромного строительства. В соответствии с этим постановлением приказом НКО СССР № 0017 от 3 марта 1941 г. была сформирована Ленинградская ВВА, которая имела факультет аэродромного строительства на 500 человек переменного состава со сроком обучения 3 года. Осенью 1941 г. академия была передислоцирована в Йошкар-Олу (первый выпуск 72 специалистов – строителей аэродромов – состоялся в декабре 1941 г.) [31].

Для подготовки специалистов аэродромной службы ВВС РККА в марте 1941 г. в Московском военно-инженерном училище (г. Болшево) был создан аэродромный батальон. Техники-аэродромщики также проходили подготовку на различных курсах повышения квалификации. Однако основное количество специалистов (инженеров и техников) по строительству и эксплуатации аэродромов составляли выпускники различных гражданских высших учебных заведений. Таким образом, постановлением СНК СССР и ЦК ВКП(б) от 24 марта 1941 г. коммунально-эксплуатационному и главному инженерному управлению Красной армии разрешалось мобилизовать из московских, ленинградских и других проектных организаций инженеров-проектировщиков и изыскателей, а также окончивших в 1941 г. соответствующие вузы молодых инженеров. Кроме того, для выполнения работ по проектированию и строительству аэродромов Военно-инженерная академия им. В. В. Куйбышева выделила более 100 слушателей, а Ленинградское военно-топографическое училище – свыше 100 топографов [32].

Служба снабжения горючим в первые годы после ее создания комплектовалась за счет командного состава и выпускников гражданских нефтяных институтов [33]. В 1939 г. при Академии механизации и моторизации РККА был создан факультет снабжения горючим, а при 1-м Саратовском танковом училище сформирован батальон курсантов по подготовке специалистов службы ГСМ со средним образованием [34].

В соответствии с постановлением СНК СССР и ЦК ВКП(б) от 10 апреля 1941 г. в Военной академии командного и штурманского состава ВВС был создан факультет авиационного тыла на 300 слушателей [35].

Все проведенные мероприятия позволили улучшить подготовку специалистов ВВС, и в частности специалистов авиационного тыла, однако быстрый рост самолетного парка и авиационных частей ставил все новые проблемы [36]. По проблеме организационной структуры авиационного тыла высказывались различные точки зрения.

Таким образом, в течение всего межвоенного периода постоянно осуществлялось организационное строительство ВВС РККА. Развитие организационных форм шло от мелких авиационных частей – отрядов и эскадрилий, к крупным авиационным соединениям и объединениям – бригадам, дивизиям, корпусам и армиям. Процесс укрупнения авиационных частей и формирования все более крупных соединений и объедине-

ний требовал совершенствования организации авиационного тыла и постоянного изменения его штатов. Что касается служб тыла ВВС РККА, то наибольшее влияние организационное строительство ВВС оказывало на развитие ее организационно-штатной структуры в авиачастях и управлениях соединений и объединений, а также центральных органов управления службой [37].

Примечание

1. Алгазин А. С. *Авиация в современной войне* [Текст] / А. С. Алгазин. – М. : Госвоениздат, 1935. – С. 175–182.
2. Там же. – С. 181.
3. Цит. по: Ионов, П. П. *Господство в воздухе* [Текст] / П. П. Ионов // *Военная мысль*. – 1937. – № 5–6. – С. 77.
4. *История военной стратегии* [Текст]. – М. : Кучково поле, 2000. – С. 244.
5. *Русский архив: Великая Отечественная. Сборник документов: в 12 т.* [Текст]. – М. , 1993. – Т. 1. – С. 176.
6. *История военной стратегии* [Текст]. – С. 244.
7. Анфилов, В. А. *Дорога к трагедии сорок первого года* [Текст] / В. А. Анфилов. – М. : Изд. Акопов, 1997. – С. 71.
8. См. : Жарков, В. В. *РККА 1920–1930 гг. : организационное строительство и идеологическая работа* [Текст] / В. В. Жарков. – Ярославль : ЯГПУ, 2008. – С. 51.
9. См. : Мухин, М. Ю. *Советская авиационная промышленность накануне Великой Отечественной войны* [Текст] / М. Ю. Мухин // *Отечественная история*. – 2003. – № 3. – С. 113–123.
10. Анфилов, В. А. *Указ. соч.* [Текст]. – С. 62.
11. См. : Мухин, М. Ю. *Указ. соч.* [Текст]. – С. 113–123.
12. Анфилов, В. А. *Указ. соч.* [Текст]. – С. 63.
13. См. : *Акт о приеме Наркомата Обороны Союза ССР тов. Тимошенко С. К. от тов. Ворошилова К. Е.* [Текст]. – С. 6–16.
14. *История Великой Отечественной войны Советского Союза 1941–1945 гг.* [Текст]. – С. 414.
15. См. : Анфилов, В. А. *Вермахт воевал по советским разработкам* [Текст] / В. А. Анфилов // *Военно-исторический журнал*. – 1996. – № 1. – С. 31.
16. См. : Шумихин, В. С. *Советская военная авиация 1917–1941 гг.* [Текст] / В. С. Шумихин. – М. , 1986. – С. 240.
17. См. : Авдеенко, П. Г. *Военно-воздушные силы Красной армии накануне и в начале Великой Отечественной войны (январь 1938 года – 10 июля 1941 года)* [Текст]: дис. ... канд. ист. наук / П. Г. Авдеенко. – Научн.-иссл. ин-т авт-х систем. – М. : 1970. – С. 291.
18. См. : Корнуков, А. М. *Военно-воздушные силы Отечества: Этапы большого пути* [Текст] / А. М. Корнуков // *Военно-исторический журнал*. – 2001. – № 8. – С. 8.

19. См. : Воздушная мощь Родины [Текст] / под ред. Л. Л. Батехина. – М. : Воениздат, 1988. – С. 154.
20. См. : Там же. – С. 150.
21. См. : Военно-воздушные силы России. Незвестные документы (1931–1967 гг.) [Текст] / сост. В. С. Михайлов и др. [Текст]. – М. : Изд. дом «Вестник Воздушного флота», 2003. – С. 134–143.
22. История Второй мировой войны 1939–1945 гг. [Текст]. – Т. 3. – С. 424.
23. См. : Воздушная мощь Родины [Текст]. – С. 150–158; Инженерно-авиационная служба в годы Великой Отечественной войны 1941–1945 [Текст] / под ред. В. З. Скубилина. – М. : ВВИА им. проф. Н. Е. Жуковского, 1985. – С. 16.
24. См. : Кот, В. С. Военное образование в Военно-Воздушных Силах: проблемы и пути решения [Текст] / В. С. Кот // Военная мысль. – 1996. – № 5. – С. 58.
25. См. : Корнуков, А. М. Указ. соч. [Текст]. – С. 8.
26. Советские Военно-Воздушные Силы в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. [Текст]. – М. , 1968. – С. 23.
27. Центральный архив Министерства обороны (далее – ЦАМО РФ). – Ф. 32. – Оп. 78405. – Д. 37. – Л. 107–119.
28. Зарецкий, В. М. История Военно-воздушных Сил России [Текст] / В. М. Зарецкий и др. – М. : ВВА, 2004. – С. 124.
29. ЦАМО РФ. – Ф. 32. – Оп. 65591. – Д. 3. – Л. 487.
30. Развитие системы подготовки летных кадров в отечественных Военно-воздушных Силах [Текст]. – Монино: ВВА, 1996. – С. 37.
31. См. : ЦАМО РФ. – Ф. 35. – Оп. 11260. – Д. 6. – Л. 10–11.
32. См. : Зарецкий, С. В. Развитие тыла ВВС Красной Армии в межвоенный период (1921–1941) [Текст] : дис. ... канд. истор. наук / С. В. Зарецкий. – Монино : ВВА, 2006. – С. 124.
33. См. : Очеретин, Г. Н. Служба горячего Вооруженных Сил: история и современность [Текст] / Г. Н. Очеретин // Военная мысль. – 2001. – № 6. – С. 66.
34. Тыл Советской Армии [Текст]. – М. : Воениздат, 1968. – С. 72.
35. ЦАМО РФ. – Ф. 35. – Оп. 11285. – Д. 5. – Л. 27.
36. См. : Афанасьев, В. Тыловой подготовке высокое качество [Текст] / В. Афанасьев // Вестник воздушного флота. – 1939. – № 1. – С. 30.
37. См. : Зарецкий, В. М. ВВС Красной Армии: накануне и в годы Великой Отечественной войны [Текст] / В. М. Зарецкий // Военно-исторический журнал. – 2001. – № 7. – С. 21.