

Д. Н. Малахов

**Службы тыла ВВС РККА в военном конфликте у реки Халхин-Гол (1939 г.):  
итоги и военная политика**

Рассматривается тыловое обеспечение авиации в военном конфликте у реки Халхин-Гол, 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:** аэродромно-техническое обеспечение, инженерно-аэродромное обеспечение, автотранспорт, снабжение, авиационная инфраструктура, тыловые органы, авиационная база.

D. N. Malakhov

**Rear Services of the Red Army Air Forces  
in the Military Conflict beside the Halhin-Goal River (1939): Results and Military Policy**

Rear maintenance of aircraft in the military conflict beside the Halhin-Goal river is considered, the positive and negative moments of participation of the rear services of the Air Forces in operations are allocated. The relation of military-political headquarters to the results of rear maintenance of aircraft in tactical situation is investigated. Influence and practical use of the received battle experience in local wars and military conflicts are considered.

**Key words:** aerodrome-technical maintenance, engineering-air field maintenance, motor transport, supply, aviation infrastructure, rear bodies, aviation base.

Важнейшим по значимости и полученным итогам, как для Красной армии, так и, в частности, для ВВС, явился военный конфликт у реки Халхин-Гол на территории дружественной Советскому Союзу Монголии в 1939 г.

Район боевых действий на Халхин-Голе был более выгоден японцам, так как со стороны Маньчжурии туда вели две железные дороги, проходившие в 125 и 60 км от места боев, а ближайшая советская железнодорожная станция Борзя находилась в 750 км (ближайший населенный пункт – в 130 км); сеть грунтовых дорог была развита плохо, что осложняло снабжение войск. В штабе 57-го корпуса полагали, что главным операционным направлением являлось не халхингольское, а южно-гобийское (калганское). В силу этого «никаких баз, узлов связи, линий связи, аэродромных узлов, посадочных площадок и т. д. подготовлено не было. Хуже того, никто из командования монгольской народной республиканской армии (далее – МНРА), командиров соединений и штабов в этом районе не был и не знал его. Никаких оперативных расчетов по сосредоточению и развертыванию войск не отрабатывалось» [1].

Начало боевых действий на Халхин-Голе для авиационного руководства РККА было обескураживающим. Только 22–28 мая 1939 г. было поте-

ряно 13 самолетов, 11 моторов и 10 летчиков, противник при этом потерь не имел. Кроме того, за месяц с начала боевых действий в авиационных частях произошло 4 катастрофы, 9 аварий, 13 поломок самолетов; было потеряно 15 моторов [2]. Не случайно с 29 мая полеты были временно запрещены, начали осуществляться спешные мероприятия по переподготовке авиачастей [3].

В наркомате обороны сделали вывод о том, что неудачи начала боевых действий вызваны следующими причинами: недостатком боевого опыта летчиков; плохой организованностью и дисциплиной; слабой воспитательной работой, недостатками в управлении ВВС [4].

Действительно, боевые столкновения носили разрозненный характер, совместные действия истребителей И–15 и И–16 не были отработаны, так же, как и взаимодействие истребителей и бомбардировщиков. Последние не умели применять противозенитный маневр, держать строй при атаках японских самолетов [5]. Из-за отдаленности расположения истребительная авиация запаздывала к месту боев, 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 [6].

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

Военно-политическое руководство СССР приняло спешные меры по улучшению ситуации с авиацией: в район боевых действий были отправлены новые кадры, техника [8]; авиаполки были перебазированы ближе к линии фронта. В конце мая из центра в МНР транспортными самолетами было направлено 48 опытных летчиков и инженеров, в том числе 21 Герой Советского Союза, отличившихся в воздушных боях в Испании и Китае: заместитель начальника управления ВВС Я. В. Смушкевич, летчики А. М. Гусев, Н. С. Герасимов, С. П. Денисов, С. И. Грицевец, П. Т. Коробков, Г. П. Кравченко, И. А. Лакеев и др. [9]. В течение трех недель под руководством опытных летчиков совершенствовалась боевая подготовка. До этого в частях ВВС РККА, привлеченных к боям на Халхин-Голе, боевой подготовкой занимались не более 40 % пилотов [10]. Все эти мероприятия в конечном итоге обеспечили превосходство советской авиации в воздухе, которое, по мнению Я. В. Смушкевича, было достигнуто к 20 августа 1939 г. [11].

Японские летчики, в отличие от советских, имели хорошую подготовку и неплохую технику – новые истребители И-96, И-97, бомбардировщики СБ-96 [12].

Особенно следует отметить предварительную подготовку к боевым действиям с японской стороны. В сведениях по итогам реорганизации ВВС Японии на 17 мая 1939 г. говорилось: «...организованы два авиасоединения (дивизии) – первое находится в Манчжурии. В первую авиадивизию входят части 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 и 17-го авиаполков. Истребительные отряды состоят из рот (до 4-х в полку) по 12 самолетов. В Манчжурии также дислоцируются 4 учебных отряда – 7, 8, 9, 12; 11-й полковой авиаотряд связи; 1-й и 2-й авиаотряды разведки; три полевых авиапарка (8, 9, 12); три штаба авиарайонов (7, 8 и 9) и 9 батальонов аэродромного обслуживания...» [13].

Японское руководство ВВС своевременно изучало тактические и стратегические просчеты со-

ветского командования: 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» [14].

Что касается советского военного руководства, его система оценки выглядела неэффективно. Боевой опыт часто оставался не востребуемым. Ситуация решительно менялась лишь после неудач в тех или иных военных кампаниях. Маршал Советского Союза А. И. Егоров был вынужден даже издать специальную директиву, в которой отмечалось неудовлетворительное изучение и распространение в армии ценного опыта участия в войнах, а нарком обороны подписал приказ № 110, в котором от комсостава требовалось изучать военную историю, опыт современных (в том числе испанской, японо-китайской) войн [15].

Когда в мае – июне 1939 г. авиация плохо проявила себя в боях на Халхин-Голе, военный совет РККА создал специальную группу научных работников с целью изучения боевого опыта ВВС в Испании и Китае. Выяснилось, что во 2-м отделе Генштаба скопилось значительное количество аналитических материалов, способных улучшить действия ВВС: организация и действия родов войск авиации; взаимодействие с наземными войсками; аэродромная служба и базирование; эксплуатация и ремонт материальной части; повышение ее живучести; работа штаба и тыла в боевых условиях. К 15 ноября 1939 г. итоговый материал по оперативно-тактическому применению ВВС в Испании и Китае, содержащий также выводы и предложения для РККА, был сдан в печать [16]. Но лишь в феврале 1941 г. военно-исторический отдел Генерального штаба РККА под грифом «Совершенно секретно» начал рассылать в войска материал полковника С. Н. Шишкина «Разгром японо-маньчжурских войск на реке Халхин-Гол в 1939 г.», в котором содержались некоторые аспекты боевых действий на Халхин-Голе [17].

В военном конфликте у реки Халхин-Гол выявились недочеты и недоработки в тыловом обеспечении ВВС. В очередной раз полученные результаты свидетельствовали о том, что организация работы тыла в боевой обстановке была наиболее уязвимым местом.

В период боевых действий у р. Халхин-Гол единого органа руководства авиационным тылом также не было. Только в августе 1939 г. при штабе

ВВС 1-й армейской группы был создан отдел тыла, в котором в распоряжении начальника и комиссара отдела оказались отделения общевойскового снабжения, материально-технического снабжения, вооружения и боеприпасов, снабжения горючим и смазочными материалами, автотранспорта, ремонта, аэродромной службы [18].

Г. М. Штерн был вынужден доложить К. Е. Ворошилову: «Никакой продуманной организации тыла... не существовало. Была полнейшая импровизация и стихия» [19]. Отставание организации тыла от потребностей действующих частей отмечал заместитель наркома обороны Г. И. Кулик [20]. Неподготовленными к ведению боевых действий оказались и службы тыла ВВС: их структура, обеспечение и организация не соответствовали всем предъявляемым требованиям [21].

Во время боев на Халхин-Голе решение задач подвоза предопределяло исход военной кампании. В начале тыл не справлялся с организацией подвоза: соответствующие инстанции не определяли порядок, последовательность отправки грузов, график движения колонн; транспорт не был пронумерован, ремонтные средства не были распределены по маршрутам движения; этапно-дорожная служба не налажена и т. д.

Большая часть неприкосновенного запаса 57-го корпуса и 70 % автотранспорта были сосредоточены на южном, а не на халхингольском направлении. Все это срочно 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) [22]. Также было установлено твердое время рейса (5 суток) и тем самым исключена ненужная гонка в организации подвоза; определены нумерация и график движения колонн; бочки с топливом для заправки на каждую машину; нормы заправки и загрузки; распределены контрольные посты и ремонтные подразделения. Для ускорения погрузки 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 произвели смену руководства, на каждом сосредоточили 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 [23].

Основной задачей тыловых органов было обеспечение летчиков и технического персонала продовольствием. Хлебопродукты, крупы, овощи и т. д. доставлялись с продовольственных складов Забайкальского военного округа [24]. Запасы авиационных баз пополнялись из головного склада, развернутого на конечной станции снабжения общевойсковой армии. Подвоз материальных средств со станции снабжения на склады осуществлялся штатным транспортом авиационной базы. В районе расположения авиационных баз организовывались походные кухни и столовые. На некоторых базах были изготовлены примитивные плиты для приготовления более сложных блюд, что давало возможность разнообразить меню. При организации питания наибольшие трудности встречались в водоснабжении. Вода в озерах для питья была непригодна, поэтому пользовались водой из колодцев [25], находившихся друг от друга на расстоянии 40–50 км [26].

В боях на Халхин-Голе жара резко сменялась прохладой. Летчики летали в гимнастерках и регланах, часто даже без знаков различия. Легкие авианежные комбинезоны часто надевали летом для защиты повседневного обмундирования в полете, но в холодных условиях обойтись без зимнего обмундирования было невозможно [27].

Таким образом, основными трудностями, мешающими материально-техническому обеспечению в боевых действиях у реки Халхин-Гол, являлись недостаток воды и топлива; сложность подвоза материальных средств; отсутствие тары, автотранспорта; нехватка продовольствия и обмундирования.

Наряду с этим аэродромно-техническое обеспечение выглядело на порядок лучше. Авиационный тыл группировки, участвовавшей в боевых действиях на Халхин-Голе, обеспечивался двумя авиационными базами: 703-я авиабаза обеспечивала 70-й истребительный авиаполк, 218-я авиабаза – 150-й смешанный авиаполк (28 самолетов СБ и 15 Р-5). Кроме того, для решения вопросов тылового обеспечения на Халхин-Гол 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 [28].

Как правило, каждая авиабаза обеспечивала боевую работу авиации с одного аэроузла, состоявшего из 4–6 аэродромов (площадок). Авиационные базы, обеспечивавшие летные части, были укомплектованы по штатам мирного времени по литеру «Б», за исключением двух авиабаз, укомплектованных по литеру «В». Сложностью являлось то, что все авиационные базы, находившиеся в районе реки Халхин-Гол, имели некомплект в личном составе и в транспортных средствах [29].

В процессе боевой работы они доукомплектовывались за счет прибывавших резервов, однако ощущалось недостаточное количество личного состава. 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 [30].

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 входили оборона аэродрома, охрана материальной части, организация противовоздушной обороны и химической защиты [31].

Опыт боевых действий в МНР указывал на необходимость применения в тыловом обеспечении авиационных группировок инфраструктуры других видов вооруженных сил. Оторванность района боевых действий от основных баз снабжения и отсутствие железных дорог создали основную трудность в деле обеспечения авиачастей горючим и авиационно-техническим имуществом. Таким образом, 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 [32]. Из-за недостатка тары к началу наступательной операции были созданы запасы ГСМ, обеспечивавшие лишь 15 заправок истребительной авиации. Бомбардировщики обеспечивались

только 2 заправками [33]. В ходе боевых действий удавалось имевшиеся запасы ГСМ своевременно перераспределять и пополнять [34]. Сложности тылового обеспечения обуславливались также и отсутствием на аэродромах специально оборудованных помещений для хранения боеприпасов, парашютов и другого имущества. Большая часть его складировалась под открытым небом. Для размещения летного состава были установлены юрты, для других специалистов – палатки.

На весь период боевых действий для перевозки остродефицитных материалов и продовольствия, для эвакуации и переброски летно-технического состава и общевойсковых командиров была создана транспортная эскадрилья (15 переоборудованных для этих целей ТБ-3 и В-5 «Дуглас»). Ею было перевезено 2235 т боеприпасов, технического имущества и продовольствия, 2000 человек личного состава из ЗабВО в МНР, из МНР в ЗабВО – 5056 человек, включая раненых [35].

За три месяца боевых действий в МНР частями авиационного тыла было обеспечено 2047 самолетовылетов бомбардировочной авиации, 160 самолетовылетов ночных бомбардировщиков, 17739 самолетовылетов истребительной авиации [36].

Опыт боевых действий в МНР показал необходимость обслуживания одного полка одной авиабазой; выявил потребность в своевременных поставках подвижных емкостей и хранилищ для хранения боеприпасов, ГСМ, авиационно-технического имущества; указал на необходимость усиления авиабаз автотранспортом и средствами механизации (водомаслозаправщиками, цистернами для подвоза воды и душевыми установками).

Опыт инженерно-аэродромного обеспечения и развития аэродромной сети на Халхин-Голе был использован при определении регламента работы инженерно-аэродромной службы [37].

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 [38], которые называли “аэродромы подскока”. Воздушная обстановка сразу же изменилась к лучшему, потери японцев возросли» [39].

Важной проблемой участия авиации в боевых действиях являлись небоевые потери, которые свидетельствовали о недостаточной квалификации личного состава и низкой эффективности ее применения. На Халхин-Голе 16 % всех потерь

(43 самолета) произошли не в боевых условиях. Эти цифры приобретают еще больший вес, если учесть, что за время конфликта японская зенитная артиллерия сбила лишь 12 советских самолетов [40].

Накопленный опыт тылового обеспечения боевых действий ВВС РККА у реки Халхин-Гол в определенной мере принимался на вооружение руководством военной авиации, внедрялся в структуру военно-авиационного строительства. Он позволил совершенствовать организационную структуру ВВС в целом, и тыла ВВС в частности; разработать меры по повышению качества боевой работы; принять руководящие документы, регламентирующие работу авиационного тыла и т. д.

Как показал военный конфликт, тыловое обеспечение боевых действий авиации оказалось наиболее слабым участком строительства ВВС РККА. Организация тыла зачастую была формальной, не соответствовала характеру и условиям осуществления военных кампаний; по ходу их ведения часто приходилось с запозданием менять непродуманные схемы тылового обеспечения ВВС РККА, что вело к неразберихе, потерям, тактическим просчетам.

#### Примечания

1. Российский государственный военный архив (далее – РГВА). – Ф. 32113. – Оп. 1. – Д. 235. – Л. 7.
2. Там же. – Д. 73. – Л. 2–3.
3. См.: Там же – Д. 72. – Л. 5–6.
4. См.: Там же. – Ф. 4. – Оп. 14. – Д. 2181. – Л. 234–235.
5. См.: Там же. – Оп. 18. – Д. 56. – Л. 4–5.
6. См.: Там же. – Оп. 1. – Д. 2. – Л. 92; Д. 100. – Л. 104.
7. См.: Там же. – Ф. 32113. – Оп. 1. – Д. 2. – Л. 81–82.
8. См.: РГВА. – Ф. 4. – Оп. 14. – Д. 2220. – Л. 78; История Второй мировой войны 1939–1945 гг.: в 12 т. [Текст]. – М. : Воениздат, 1974. – Т. 2. – С. 132; Новиков, М. В. В небе Халхин-Гола [Текст] / М. В. Новиков // Вопросы истории. – 1974. – № 3. – С. 202.
9. РГВА. – Ф. 29. – Оп. 37. – Д. 31. – Л. 46–48.
10. См.: Там же. – Ф. 32113. – Оп. 1. – Д. 469. – Л. 2.
11. См.: Там же. – Ф. 4. – Оп. 18. – Д. 57. – Л. 58.
12. См.: Матвеев, А. Тактика развивалась в боях [Текст] / А. Матвеев // Авиация и космонавтика. – 1972. – № 6. – С. 10, 21.
13. См.: РГВА. – Ф. 29. – Оп. 37. – Д. 22. – Л. 54.
14. См.: Там же. – Ф. 4. – Оп. 14. – Д. 237. – Л. 86.
15. См.: Сувениров, О. Ф. Против репрессий в Красной Армии (1937–1940 гг.) [Текст] / О. Ф. Сувениров // Коммунист. – 1990. – № 17. – С. 52.

16. См.: РГВА. – Ф. 4. – Оп. 14. – Д. 2020. – Л. 142–144.
17. См.: Там же. – Ф. 32113. – Оп. 1. – Д. 209. – Л. 1–206.
18. Зарецкий, В. М., Первов, А. Г. Боевые действия советской авиации в локальных конфликтах и войнах 1921–1941 гг. [Текст] / В. М. Зарецкий, А. Г. Первов. – Монино : ВВА, 1991. – С. 32.
19. РГВА. – Ф. 35083. – Оп. 1. – Д. 1. – Л. 19.
20. Там же. – Ф. 4. – Оп. 14. – Д. 2648. – Л. 15.
21. См.: Комонов, А. Некоторые вопросы работы авиационного тыла [Текст] / А. Комонов // Военная мысль. – 1937. – № 5–6. – С. 179.
22. РГВА. – Ф. 4. – Оп. 18. – Д. 48. – Л. 16; Ф. 32113. – Оп. 1. – Д. 1. – Л. 21.
23. Там же. – Ф. 32113. – Оп. 1. – Д. 74. – Л. 48–54.
24. Победа на реке Халхин-Гол [Текст]. – М. : Наука, 2000. – С. 121.
25. РГВА. – Ф. 29. – Оп. 56. – Д. 76. – Л. 68.
26. Тыл Вооруженных Сил: 300 лет [Текст]. – М. : Защитники отчизны, 2000. – С. 277.
27. См.: Липатов, П. Летчики Второй мировой войны [Текст] / П. Липатов // Родина. – 2004. – № 8. – С. 72.
28. См.: Зарецкий, С. В. Развитие тыла ВВС Красной Армии в межвоенный период (1921–1941) [Текст]: дис. ... канд. ист. наук / С. В. Зарецкий. – Монино : ВВА, 2006. – С. 191.
29. См.: Там же. – С. 192.
30. Зарецкий, В. М., Первов, А. Г. Указ. соч. [Текст]. – С. 32.
31. РГВА. – Ф. 29. – Оп. 56. – Д. 76. – Л. 137.
32. Там же. – Л. 199.
33. Боевые действия авиации в Монгольской Народной Республике [Текст]. – М. : Воениздат, 1940. – С. 38–39.
34. См.: Очеретин, Г. Н. Служба горячего Вооруженных Сил: история и современность [Текст] / Г. Н. Очеретин // Военная мысль. – 2001. – № 6. – С. 66.
35. Зарецкий, В. М., Первов, А. Г. Указ. соч. [Текст]. – С. 37.
36. См.: Зарецкий, С. В. Указ. соч. [Текст]. – С. 196.
37. См.: РГВА. – Ф. 29. – Оп. 56. – Д. 76. – Л. 62.
38. Алексеев, М. В. Справочные сведения по авиации [Текст] / М. В. Алексеев. – М. : Воениздат, 1940. – С. 128–130.
39. Маршал Жуков. Каким мы его помним [Текст]. – М., 1989. – С. 120.
40. Осьмачко, С. Г. Красная армия в локальных войнах и военных конфликтах (1929–1941 гг.): боевой опыт и военная политика [Текст] : монография / С. Г. Осьмачко. – ЯЗРИ ПВО. – Ярославль, 1999. – С. 35.