

значение уделялось и воспитанию детей. «Юноши должны быть непорочны во всем, заботиться о целомудрии и удерживаться от порока. Девам жить с непорочной и чистой совестью» [6; I.I; 27; V–VI].

Эпиграфические данные свидетельствуют, что в Малой Азии сохранилось много «одинокых» «нехристианских» надгробий II–III вв. Большинство из них поставлены супругами и не упоминают детей. Если же дети упомянуты, то чаще это один, два, реже три ребенка. Интересно отметить, что в «христианских» надгробиях, происходящих из тех же мест, количество упоминаемых детей увеличивается, а число «одинокых» надгробий существенно

уменьшается уже в доникейский период [12. С. 98–99]. Таким образом, несмотря на противоречивое отношение к семье и браку в раннехристианских текстах, в реальной жизни влияние христианских идей, безусловно, укрепило семью.

Любовь «небесная» и «земная» – это два пути, определяющие отношение человека к миру. Призывая следовать любви «небесной», раннехристианские тексты утверждают, что как духовная жизнь не отрицает материальную, а поднимает ее на другой, более высокий уровень, так и любовь «небесная» не отрицает любовь «земную», но преображает ее.

Библиографический список

1. Вейсмар, А. Д. Греческо-русский словарь [Текст] / А. Д. Вейсмар. – М., 1991.
2. Деяние Иуды Фомы апостола [Текст] // Мещерская, Е. С. Апокрифические деяния апостолов. – М.: Присцельс, 1997. – С. 156–300.
3. Игнатий Богоносец. Послания [Текст] // Ранние отцы и учителя церкви. – Брюссель: Жизнь с Богом, 1988. – С. 158–164.
4. История Иоханнана апостола, сына Зеведеева [Текст] // Мещерская, Е. С. Апокрифические деяния апостолов. – М.: Когелет, 1997. – С. 310–363.
5. История Феклы, ученицы Павла апостола [Текст] // Мещерская, Е. С. Апокрифические деяния апостолов. – М.: Присцельс, 1997. – С. 412–440.
6. Климент Римский. Послания [Текст] // Ранние отцы и учителя церкви. – Брюссель: Жизнь с Богом, 1988. – С. 121–134.
7. Мещерская, Е. Апокрифические деяния апостолов [Текст] / Е. Мещерская. – М.: Присцельс, 1997. – 456 с.
8. Пастырь Гермы [Текст] // Пастырь Гермы / пер. И. С. Свенцицкой. – М.: Присцельс, 1997. – 112 с.
9. Поликарп Смирнский. Послания [Текст] // Ранние отцы и учителя церкви. – Брюссель: Жизнь с Богом, 1988. – С. 5–10.
10. Реале, Д. Западная философия от истоков до наших дней [Текст] / Д. Реале, Д. Антисери. – СПб., 1994.
11. Свенцицкая, И. С. Женщина в раннем христианстве [Текст] / И. С. Свенцицкая // Женщина в античном мире. – М.: Наука, 1995. – С. 156–167.
12. Свенцицкая, И. С. Зависимое население на землях городов западной Малой Азии в период эллинизма [Текст] / И. С. Свенцицкая // ВДИ. – 1957. – № 3. – С. 91–103.

Д. Н. Малахов

АЭРОДРОМНО-ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ВВС РККА В 30-Е ГГ. XX ВЕКА

Проведен анализ основной составляющей тылового обеспечения ВВС РККА – аэродромно-технического обеспечения. Показаны его роль и место в общей системе тылового обеспечения ВВС Красной армии. Подробно рассмотрены трансформации ее отдельных элементов, а также развитие всей системы в целом. Дана оценка готовности структурных элементов аэродромно-технического обеспечения к выполнению поставленных задач.

Ключевые слова: авиационный корпус, тыл, авиация, бригадный авиапарк, авиационный парк, аэродромный узел, нормы, легкомбардировочная авиация, штурмовая авиация, истребительная авиация, авиационная база, нормативы летной работы.

AERODROM-TECHNICAL SUPPORT OF AIR FORCES OF THE RED ARMY IN THE 30-S OF THE XX-TH CENTURY

The analysis of the basic component of rear support of Air Forces of the Red Army – aerodrom-technical support is carried out. Its role and a place in the general system of rear support of the Air Forces of the Red Army are shown. Transformations of its separate elements, and also development of all system as a whole one are regarded in detail. The estimation of readiness of structural elements of aerodrom-technical support to performance of tasks is given.

Key words: the aviation corpse, rear, air force, brigade aircraft depot, aviation park, air field knot, norms, light-bombing aircraft, assault aircraft, fighters, aviation base, specifications of flight work.

По своему предназначению ВВС делились на авиацию Главного командования и фронтовую. По выполняемым задачам они подразделялись на дальнебомбардировочную, ближнебомбардировочную, истребительную, разведывательную.

В 1933 г. начинается сведение дальнебомбардировочных авиационных бригад в более крупные единицы – авиационные корпуса. Всего было создано 5 таких корпусов, которые предназначались для выполнения важных оперативно-тактических задач [1].

До 1938 г. ВВС Красной армии состояли в основном из отдельных авиационных корпусов трехбригадного состава. Такая организационная структура ВВС позволяла наносить массированные удары по оперативным и стратегическим резервам противника, его тыловым объектам, осуществлять взаимодействие с наземными войсками и с успехом вести борьбу за господство в воздухе.

Истребительная эскадрилья имела 31 самолет, бомбардировочная – 8 самолетов, разведывательная – 19. Корпусная авиация включала несколько отрядов по 6–8 самолетов в каждом [2]. Морская авиация, удельный вес которой составлял 8 % общего состава ВВС, состояла из отрядов по 12–16 самолетов в каждом [3].

В процессе совершенствования организационной структуры ВВС значительно сократились штаты обслуживающих органов авиации. Доля командного состава строевых частей возросла с 7 % в 1923 г. до 31,6 % к концу 1925 г. [4]. Число авиационных формирований увеличилось почти в 1,5 раза: в 1926 г. имелось 24 эскадрильи из 40 отрядов, к концу 1928 г. – 39 эскадрилий и 52 отряда [5].

В 1927 г., наряду с созданием новых образцов оружия и бронетехники, одновременно были разработаны, а в 1925–1928 гг. стали поступать на вооружение истребители И-2, И-2-

бис; разведчики Р-1, Р-5, бомбардировщики ТБ-1 и ТБ-2 [6].

К началу 30-х гг. на их оснащение стали поступать более совершенные истребители И-5, тяжелые бомбардировщики ТБ-2, легкие бомбардировщики Р-5 (они же самолеты-разведчики), штурмовики ТШ-2. Изменилось и соотношение родов авиации. Если в 1928 г. в составе ВВС преобладали разведывательные самолеты (82 %), то теперь соотношение изменилось в пользу бомбардировщиков, штурмовиков и истребителей.

В связи с этим особое внимание было уделено реформированию важнейшей составляющей тылового обеспечения ВВС РККА – аэродромно-технического обеспечения.

Я. И. Алкснис говорил: «Готовность авиации должна быть максимальной. Авиация в мирное время должна быть подготовлена так, чтобы вылетать не через 2–3 часа, а через 2–3 минуты, когда потребует обстановка. Поэтому в мирное время нужно создать три положения: положение нормальное, положение усиленное и положение угрожающее» [7]. Исходя из этого, он предлагал провести изменение структуры аэродромно-технического обеспечения.

Ключевой организационной составляющей, занимающейся аэродромно-техническим обеспечением, являлся авиационный парк.

В зависимости от предназначения и возможностей обеспечения авиационных соединений и частей авиационные парки подразделялись на три разряда:

- бригадный авиапарк 1-го разряда предназначался для обеспечения бригады тяжелобомбардировочной авиации;
- бригадный авиапарк 2-го разряда – для обеспечения бригады легкобомбардировочной авиации;
- бригадный авиапарк 3-го разряда был призван обеспечивать действия отдельных авиационных эскадрилий и отрядов.

История

Авиационный парк 3-го разряда был наиболее мобильным, а по количеству имевшихся сил и средств – значительно меньшим, чем бригадные авиапарки. В случае необходимости такой авиапарк из своего состава должен был выделять обслуживающий персонал и отделение походной мастерской для работы на отдельном аэродроме. В его составе не было достаточного количества складов, поэтому подвоз материальных средств парк эскадрильи производил штатным транспортом со станций снабжения стрелковых корпусов [8]. В отдельных случаях определенные авиационные эскадрильи приписывались для снабжения к ближайшему бригадному авиационному парку [9].

Бригадный парк располагался на аэродромном узле. Основные силы авиапарка размещались на главном аэродроме. Для обеспечения эскадрилий на оперативных аэродромах из состава авиапарка выделялись специальные подразделения-комендатуры (две-три), которые имели в своем составе:

- подразделения боепитания с одним боекомплектом бомб и патронов, и одной заправкой ГСМ;
- ремонтное подразделение;
- хозяйственное подразделение;
- пост медицинской помощи.

Бригадный парк создавал запасы материальных средств в следующих размерах: три комплекта боеприпасов, три комплекта ГСМ, пять суточных норм продовольствия [10].

Авиационные парки приписывались к станциям снабжения, на которых были развернуты головные склады. Подвоз материальных средств со станции снабжения на склады парка и внутри аэродромного узла (от складов парка на аэродромы) осуществлялся штатным транспортом [11].

С созданием авиационных бригад из состава тыла была выделена инженерно-авиационная служба, что способствовало дальнейшей конкретизации функций субъектов аэродромно-технического обеспечения и выделению должностей начальников служб [12].

В начале 30-х годов тенденция разделения функций снабжения и ремонта стала более отчетливой. В связи с этим состав и организационная структура бригадного авиационного парка были усовершенствованы. Из состава авиапарка были выведены авиационные мастерские и подчинены инженеру по эксплуатации авиационной бригады [13].

1 июня 1934 г. был введен в действие Устав тыла РККА, в котором были узаконены основные положения по организации и работе войскового авиационного тыла и определены следующие его задачи:

- содержание запасов боеприпасов, ГСМ и другого имущества в пределах установленных норм;
- пополнение запасов из головных авиаскладов;
- подвоз материальных средств своим транспортом;
- ремонт самолетов, моторов и вооружения;
- медицинское обеспечение личного состава;
- эвакуация на головные авиационные склады всего лишнего, негодного и требующего капитального ремонта имущества.

На случай военных действий предполагалось располагать авиацию и ее тыловые части следующим образом:

1. Истребительную авиацию базировать в зоне от 40–50 до 100 км от линии фронта, здесь же располагались ее авиационные парки в полном составе.

2. Для базирования легкомобильной и штурмовой авиации планировались две зоны:

- первая (передовая) – от 40–50 до 100 км от линии фронта, где развертывалась основная часть авиапарка;
- вторая (тыловая) – на удалении от 100 до 200 км от линии фронта, где развертывались отделения авиапарков.

3. Тяжеломобильную авиацию планировалось базировать в двух зонах:

- первая (передовая) – 100–200 км от линии фронта, где развертывались отделения авиапарков;
- вторая (тыловая) – в 200–500 км от линии фронта, где развертывались основные силы авиационного парка.

Таким образом, для новой организации авиачастей была найдена соответствующая организация войскового авиационного тыла. Это был качественный скачок в развитии тыла ВВС, определивший дальнейшее направление в развитии частей авиационного тыла [14].

По мере количественного и качественного роста советской авиации менялись организационные формы авиационных соединений и частей. В 1938–1940 гг. были сформированы авиационные полки (в каждом 4–5 эскадрилий по 12–15 самолетов). Вначале авиаполки вхо-

История

дили в состав авиабригад, а затем авиабригады были переформированы в авиационные дивизии (в каждой 3–4 авиаполка).

Авиация развивалась как наиболее маневренный род войск, и авиачасти должны были часто совершать аэродромный маневр, а авиапарки сковывали этот маневр, снижая оперативную подвижность авиачастей. Маневру авиачастей должно было предшествовать перемещение подразделений авиационного парка, что требовало много времени и транспорта, поэтому встал вопрос поиска новой организационной структуры авиационного тыла [15].

Авиационные парки не справлялись в полном объеме с решением задач тылового обеспечения авиационных соединений и частей. Возникла необходимость поддержания в постоянной боевой готовности авиации, которая требовала нового подхода к организации авиационного тыла [16].

В 1938 г. авиационные парки были упразднены и созданы авиационные базы. Авиационная база предназначалась для материального и аэродромно-технического обеспечения авиационного полка на аэродромном узле и являлась основным тыловым органом в авиационном районе. А основная часть базы должна была дислоцироваться в районе главного аэродрома, образуя ядро авиационной базы. В нем были представлены все, получавшие все более выраженное организационное оформление, основные службы тыла ВВС.

Особое значение для авиационного полка имело состояние отделений, учреждений, частей и подразделений службы материально-технического снабжения, аэродромно-технической и инженерно-аэродромной служб. В отличие от элементов других служб, подразделения аэродромного обслуживания развертывались на каждом из оперативных аэродромов, выделенных для авиационных подразделений полка. Штаб авиационной базы размещался в пункте, назначенном для расположения штаба авиационного полка [17].

Двух с половиной сотен человек авиационной базы едва хватало, чтобы обеспечить работу приписанных к ней аэродромных узлов (8–10 аэродромов). Кроме того, к авиационной базе могли прикрепляться другие аэродромные узлы, удаленные от нее не более чем на 100 км [18]. На каждом аэродроме предполагалось базировать одну эскадрилью (12–15 самолетов). Авиационные базы, расположенные на

территории авиационного района, оперативно подчинялись начальнику этого района [19].

Предполагалось, что авиационная база должна была развертываться на аэродромном узле, состоящем из нескольких аэродромов.

В ядро авиабазы входили отделения и учреждения службы продовольственного, вещевого и финансового довольствия; отделение квартирно-эксплуатационной службы, занимавшееся подготовкой и содержанием в надлежащем состоянии жилого фонда и коммунального хозяйства; медицинская служба.

Авиационные базы формировались по литерам:

- литер «А» – для обеспечения одного тяжелобомбардировочного полка, или двух полков средних бомбардировщиков, или трех истребительных полков;
- литер «Б» – для обеспечения одного полка средних бомбардировщиков или двух истребительных полков;
- литер «В» – для обеспечения одного истребительного полка.

При необходимости авиационные базы могли выделять внештатные комендатуры для обеспечения эскадрилий на отдельных аэродромах. Основными элементами структуры комендатуры являлись аэродромно-техническая команда, подчиняющаяся коменданту аэродрома, транспортное и хозяйственное подразделения [20].

Подвижные запасы в авиационных базах содержались в размерах: авиационных боеприпасов – 3–5 боекомплектов, авиационного горючего – 3–5 заправок. Подвоз материальных средств со станций снабжения (армейских складов и их отделений) до аэродромов предусматривалось осуществлять силами и средствами авиационных баз, которые при необходимости усиливались армейским транспортом [21].

Авиационные базы специализировались по родам боевой авиации. В случае, когда по условиям боевой обстановки на авиабазу возлагалось обеспечение частей другого рода авиации, распоряжением командования ВВС фронта или армии на этой авиабазе должны были предварительно сосредоточиваться запасы материальных средств, соответствующие роду авиации [22].

В соответствии с Наставлением по летной службе ВВС РККА, утвержденным приказом РВС СССР № 177 от 13 августа 1930 г., бы-

История

ли установлены типовые параметры летной работы в авиационной части, что позволило более четко нормировать и планировать рабочий день специалистов, занятых проведением аэродромно-технического обеспечения. Нормативы летной работы на каждый экипаж определялись в указанных ниже пределах:

а) в течение летного дня – один полет продолжительностью от 2 до 4 часов;

б) в течение пятидневки – от 2 до 4 полетов продолжительностью от 6 до 10 часов;

в) месячная летная работа в летний период – от 12 до 24 полетов продолжительностью от 25 до 30 часов, в зимний период – от 3 до 5 полетов продолжительностью 10–15 часов.

Несмотря на принятые меры, возникали проблемы с регламентацией рабочего дня лич-

ного состава, особенно для специалистов тыла. Представители наземных служб находились на аэродромах по 12–13 часов в сутки, при этом продуктивность их работы была низкой [23], они получали неудовлетворительное питание, жилье и медицинское обслуживание.

Процесс оптимизации состава и структуры аэродромно-технического обеспечения и складывания системы управления им сопровождался колебаниями в предпочтениях той или иной организационной формы. Это переводило направленность организационных процессов из одной крайности в другую: подразделения тыла то выводились из состава авиационных формирований, то возвращались в них с полным подчинением.

Примечания

1. РГВА. – Ф. 29. – Оп. 46. – Д. 144. – Л. 33.
2. См.: Там же. – Ф. 4. – Оп. 3. – Д. 2927. – Л. 343.
3. См.: Там же. – Оп. 1. – Д. 54. – Л. 257.
4. См.: Там же. – Оп. 3. – Д. 2681. – Л. 11–12.
5. См.: Там же. – Ф. 7. – Оп. 1. – Д. 328. – Л. 130.
6. См.: Там же. – Ф. 4. – Оп. 4. – Д. 73. – Л. 68; Советские Вооруженные силы: История строительства [Текст]. – М., 1978. – С. 162, 163, 166.
7. РГВА. – Ф. 29. – Оп. 35. – Д. 39. – Л. 109.
8. См.: РГВА. – Ф. 4. – Оп. 3. – Д. 2575. – Л. 182.
9. Там же. – Л. 195.
10. Там же. – Оп. 16. – Д. 69. – Л. 19.
11. Мякошин, В. А. Развитие авиационного тыла (1914–1990 гг.) [Текст] / В. А. Мякошин, А. А. Паршинцев. – Монино: ВВА, 1991. – С. 21.
12. РГВА. – Ф. 29. – Оп. 26. – Д. 14. – Л. 77.
13. Там же. – Оп. 35. – Д. 66. – Л. 167.
14. Мякошин, В. А., Паршинцев, А. А. Указ. соч. – С. 21.
15. Там же. – С. 25–26.
16. Развитие Тыла Советских Вооруженных сил (1918–1988) [Текст]. – М., 1983. – С. 88.
17. Нессен, Г. Д. Забота коммунистической партии об укреплении советских Военно-воздушных Сил в годы Великой Отечественной войны [Текст] / Г. Д. Нессен. – М.: ВПА, 1978. – С. 267.
18. Материалы 48-й военно-научной конференции ВВА. – Монино: ВВА, 1986. – С. 8–12.
19. См.: РГВА. – Ф. 29. – Оп. 4. – Д. 579. – Л. 34–57.
20. РГВА. – Ф. 4. – Оп. 3. – Д. 2575. – Л. 73.
21. Развитие Тыла Советских Вооруженных сил (1918–1988). Указ. соч. [Текст]. – С. 88.
22. РГВА. – Ф. 29. – Оп. 35. – Д. 66. – Л. 146.
23. См.: Там же. – Д. 13. – Л. 11.

М. В. Новиков, Т. Б. Перфилова

ТЕОРИЯ ПРОГРЕССА В МЕТОДОЛОГИЧЕСКИХ ПОСТРОЕНИЯХ Ф. Ф. ЗЕЛИНСКОГО

В статье рассматривается отношение выдающегося отечественного ученого Фаддея Францевича Зелинского к теории прогресса, отмечается, что он был ее последовательным адептом, хотя и ассоциировал преимущественно с наукой и искусством.