

Д. Н. Малахов

Тыловое обеспечение ВВС РККА в военном конфликте на КВЖД в 1929 г.

Рассмотрено тыловое обеспечение авиации в ходе боевых действий на Китайской Восточной железной дороге в 1929 г., выделены положительные и отрицательные моменты участия служб тыла Военно-воздушных сил в боевых действиях. Подробно изучены все объективные и субъективные проблемы, существовавшие в тыловом обеспечении ВВС.

Особое внимание уделено анализу управления тылом и организации работы тыла в боевой обстановке, проблемам, возникшим в управлениях и отделах тыла.

Определена роль материально-технического обеспечения, снабжения основными видами довольствия. В частности, рассмотрена организация питания летно-технического состава, основные виды пайков и норм, обеспечение обмундированием, боеприпасами, горюче-смазочными материалами.

Проанализирован опыт аэродромно-технического и инженерно-аэродромного обеспечения как важнейших составляющих тылового обеспечения ВВС.

Исследовано отношение военно-политического руководства к результатам тылового обеспечения авиации в боевой обстановке, их деятельность по принятию мер для устранения выявленных недостатков, совершенствованию системы снабжения и обеспечения. На основе широкого спектра архивных источников приведены высказывания и комментарии военно-политического руководства страны по тыловому обеспечению авиации в боевых действиях на КВЖД.

Ключевые слова: КВЖД, тыловое обеспечение ВВС, авиация, боевая подготовка, материальное обеспечение, аэродромно-техническое обеспечение, инженерно-аэродромное обеспечение, автотранспорт, снабжение, авиационная инфраструктура, тыловые органы, авиационная группировка.

D. N. Malakhov

**Rear Support of the Air Forces of the Red Army
in the Military Conflict on the Chinese East Railway in 1929**

Rear support of aircraft is considered during operations on the Chinese East Railway in 1929, positive and negative moments of participation of rear services of the Air Forces in operations are allocated. All objective and subjective problems existing in rear support of the Air Forces are studied in detail.

The special attention is paid to the analysis of management by the rear and organization of work of the rear in a war situation, to problems which appeared in bureaus and departments of the rear.

The role of material support, supply by main types of allowance is defined. In particular, catering services of flight and technical structure, main types of rations and norms, providing with regimentals, ammunition, fuels and lubricants are considered.

Experience of airfield-technical and engineering-airfield support as the most important components of rear support of the Air Forces is analysed.

Is investigated the attitude of the military-political management to results of the rear support of aircraft in a war situation, their activities on taking measures to eliminate the revealed shortcomings, to improve the system of supply and support. On the basis of a wide range of archival sources statements and comments of the military-political country leaders on the rear support of aircraft in operations on the Chinese East Railway are presented.

Keywords: the Chinese East Railway, rear support of the Air Forces, aircraft, combat training, material security, aerodrome-technical support, engineering and airfield support, motor transport, supply, aviation infrastructure, rear bodies, aviation group.

С конца 20-х гг. на восточных границах СССР обстановка была беспокойной. Постоянно происходили проникновения малочисленных вооруженных группировок, иногда в нескольких районах одновременно. В такой ситуации не было необходимости производить переброски в эти районы целой авиационной части. Чаще всего задача по ликвидации банд выполнялась частями сухопутных войск при содействии специально выделенных для этого на 2–3 недели авиационных подразделе-

ний, как правило, звеньев [12]. В этих условиях произошло быстрое приспособление авиационных частей к децентрализованному применению своих сил. Время от получения приказа о выделении авиационного подразделения и до его прибытия к месту назначения железнодорожным эшелоном занимало 12–16 часов.

Более активно велись боевые действия в районе КВЖД в 1929 г. Для оказания отпора противнику на КВЖД была образована Особая Дальневосточ-

ная армия (далее – ОДВА), командование которой было поручено В. К. Блюхеру.

Данный военный конфликт выявил ряд недостатков, связанных с боевым управлением авиацией из-за различий в позициях высших военно-политических инстанций. К их числу относятся неопределенность военно-политической идентификации конфликта; создание многоуровневых и дублирующих управленческих структур в армии и т. д.

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 международных отношений, не будет отменена» [10].

26 ноября 1938 г., выступая с заключительным словом на заседании военного совета, нарком обороны К. Е. Ворошилов нелестно оценил события почти десятилетней давности, отметив, что в штабе ОКДВА всегда существовала переоценка значимости боев и побед 1929 г. [6].

Содействовать с воздуха частям ОДВА должна была специальная авиационная группировка. К этому времени советская авиация успела перевооружиться на первые отечественные самолеты, произошли изменения в организационной структуре, авиационной частью являлся уже не отряд, а эскадрилья [13]. 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 базировавшимися там авиаотрядами образовала

Забайкальскую авиационную группу, насчитывавшую около 40 самолетов [2].

В 1929 г. впервые в мировой практике советской авиацией было осуществлено взаимодействие с кораблями и десантными частями, штурмовая поддержка пехоты и пр. Основными видами авиационной борьбы являлись нанесение бомбовых ударов по живой силе, укреплениям, огневым точкам противника и кораблям китайской Сунгарийской флотилии [3].

По итогам боев на КВЖД в феврале 1930 г. в докладе на совещании высшего начсостава ОКДВА В. К. Блюхер отмечал «крупнейшие недочеты» в подготовке театра военных действий (далее – ТВД) к боям 1929 г. [8]. В его же выступлении на XVII съезде ВКП(б) отмечались серьезные усилия, предпринимаемые 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» [14].

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 отчет участников заседания рассылался на места для ознакомления с ним начсостава [5]. Однако, несмотря на определенную значимость боевого опыта, полученного ВВС во время конфликта на КВЖД, его не принято было афишировать [1]. 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 [9].

Данная военная кампания убедительно свидетельствовала о том, что организация авиационного тыла в боевой обстановке была наиболее уязвимым участком военной работы.

Материально-техническое обеспечение немногочисленных авиационных частей, входивших в состав группы войск, участвовавших в боях на КВЖД, осуществлялось силами и средствами тыла, переброшенными по железной дороге вместе с 40-й авиационной эскадрилей.

Важной тыловой проблемой была организация подвоза необходимых грузов в район боевых действий [4]. Например, для создания 3-дневного запаса боеприпасов и продовольствия для войск, участвовавших в Маньчжуро-Чжаланьинорской операции,

командованию ОДВА требовалось около 6 тыс. подвод. За 10 дней в Забайкалье и Бурятии удалось собрать только около 1 тыс. подвод и 34 автомашины (собственные транспортные средства у армии отсутствовали) [5, Л. 6–8].

В боевых действиях был накоплен уникальный опыт аэродромно-технического обеспечения. При перебазировании авиационных частей авиабаза стала выделять команду технических специалистов для встречи перелетающих самолетов. Практика дала возможность уточнить (и закрепить в последующих руководящих документах) состав подобных передовых команд и перечень их имущества, которое не должно было обременять личный состав, но при этом позволяло обеспечивать выполнение всех необходимых задач команды [11].

Инженерно-аэродромное обеспечение, как одно из важнейших составляющих тылового обеспечения ВВС, также было проверено в боевых условиях.

На КВЖД хватило имевшихся возможностей для создания запасов необходимых материальных средств и их пополнения. Накопленный опыт во время военных действий, осуществлявшихся в условиях низких температур, был доведен до войск в специальном бюллетене управления ВВС в январе 1930 г. [7].

Полученный опыт боевого применения авиации, в том числе и опыт тылового обеспечения, уже в то время внимательно изучался и систематизировался управлением военно-воздушных сил РККА. Так, например, особое внимание уделялось подготовке самолетов к вылету в условиях низких температур, подготовке взлетных площадок и т. д. [7, л. 1–16], но, по большому счету, он оказался невосстановленным высшим военным руководством.

Библиографический список

1. Ворошилов, К. Е. Статьи и речи [Текст] / К. Е. Ворошилов. – М.: Партиздат, 1936. – С. 45–52.; XVI съезд ВКП(б): Стенографический отчет [Текст]. – М., 1935. – Ч. 1. – С. 33.
2. 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. 6.
3. Котловский, А. В. Боевое применение Р-1 [Текст] / А. В. Котловский // Авиация и время. – 1930. – № 31. – С. 10–17.
4. Осьмачко, С. Г. Красная Армия в локальных войнах и военных конфликтах: боевой опыт и военная политика [Текст] : монография / С. Г. Осьмачко. – Ярославль, 1999. – С. 85.
5. РГВА. – Ф. 4. – Оп. 1. – Д. 1399. – Л. 56.

6. РГВА. – Ф. 4. – Оп. 18. – Д. 47. – Л. 136–137.
7. РГВА. – Ф. 29. – Оп. 27. – Д. 404. – Л. 14.
8. РГВА. – Ф. 33879. – Оп. 1. – Д. 2. – Л. 8.
9. Российский государственный архив социально-политической истории (РГАСПИ). – Ф. 74. – Оп. 2. – Д. 111. – Л. 157–158.
10. Российский государственный военный архив (далее – РГВА). – Ф. 33879. – Оп. 1. – Д. 4. – Л. 13–14.
11. Чернецкий, В. Н. Зарождение и развитие оперативного искусства Советских ВВС до Великой Отечественной войны [Текст] : дис. ...канд. ист. наук / В. Н. Чернецкий. – Монино: ВВА, 1977. – С. 92.
12. Юнгерс Особенности работы авиации в условиях малой войны и горной местности [Текст] / Юнгерс // Вестник воздушного флота. – 1928. – № 1. – С. 7.
13. 50 лет Вооруженных Сил СССР [Текст]. – М.: Воениздат, 1968. – С. 181.
14. XVII съезд ВКП(б): Стенографический отчет [Текст]. – М., 1984. – С. 630.

Bibliograficheskiy spisok

1. Voroshilov, K. E. Stat'i i rechi [Tekst] / K. E. Voroshilov. – M.: Partizdat, 1936. – S. 45–52.; XVI s#ezd VKP(b): Stenograficheskiy otchet [Tekst]. – M., 1935. – Ch. 1. – S. 33.
2. Zareckij, V. M., Pervov, A. G. Boevye dejstvija sovetskoy aviacii v lokal'nyh konfliktah i vojnah 1921–1941 gg [Tekst] / V. M. Zareckij, A. G. Pervov. – Monino: VVA, 1991. – S. 6.
3. Kotlovskij, A. V. Boevoe primenenie R-1 [Tekst] / A. V. Kotlovskij // Aviacija i vremja. – 1930. – № 31. – S. 10–17.
4. Os'machko, S. G. Krasnaja Armija v lokal'nyh vojnah i voennyh konfliktah: boevoy opyt i voennaja politika [Tekst] : monografija / S. G. Os'machko. – Jaroslavl', 1999. – S. 85.
5. RGVA. – F. 4. – Op. 1. – D. 1399. – L. 56.
6. RGVA. – F. 4. – Op. 18. – D. 47. – L. 136–137.
7. RGVA. – F. 29. – Op. 27. – D. 404. – L. 14.
8. RGVA. – F. 33879. – Op. 1. – D. 2. – L. 8.
9. Rossijskij gosudarstvennyj arhiv social'no-politicheskoj istorii (RGASPI). – F. 74. – Op. 2. – D. 111. – L. 157–158.
10. Rossijskij gosudarstvennyj voennyj arhiv (dalee – RGVA). – F. 33879. – Op. 1. – D. 4. – L. 13–14.
11. Cherneckij, V. N. Zarozhdenie i razvitie operativnogo iskusstva Sovetskih VVS do Velikoj Otechestvennoj vojny [Tekst] : dis. ...kand. ist. nauk / V. N. Cherneckij. – Monino: VVA, 1977. – S. 92.
12. Jungers Osobennosti raboty aviacii v uslovijah maloj vojny i gornoj mestnosti [Tekst] / Jungers // Vestnik vozdušnogo flota. – 1928. – № 1. – S. 7.
13. 50 let Vooruzhennyh Sil SSSR [Tekst]. – M.: Voennizdat, 1968. – S. 181.
14. XVII sezd VKP(b): Stenograficheskiy otchet [Tekst]. – M., 1984. – S. 630.