

СРАЖЕНИЯ В ВОЗДУХЕ

ВОЕННАЯ АВИАЦИЯ XX ВЕКА

Михаил Жирохов

РОЖДЕНИЕ СОВЕТСКОЙ ШТУРМОВОЙ АВИАЦИИ



**ИСТОРИЯ СОЗДАНИЯ
«ЛЕТАЮЩИХ ТАНКОВ»**

1926—1941

Михаил Александрович Жирохов
Рождение советской
штурмовой авиации. История
создания «летающих
танков». 1926–1941
Серия «Военная авиация XX века»

Текст предоставлен правообладателем

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=9960095

*Рождение советской штурмовой авиации. История создания
«летающих танков». 1926—1941. / Жирохов М.А.: Центрполиграф;*

Москва; 2014

ISBN 978-5-227-05654-2

Аннотация

Советская штурмовая авиация сыграла выдающуюся роль в Великой Отечественной войне, став незаменимым средством авиационной поддержки наземных войск в наступательных и оборонительных операциях. В данной работе показан процесс зарождения штурмовой авиации в 1920—1930-х гг., возникновение и первая реализация идеи штурмовых действий, трудный путь, пройденный к созданию и освоению в производстве «летающего танка» – самолета-штурмовика.

В книге проанализированы особенности организационной структуры штурмовой авиации в составе ВВС в предвоенный период, показана эволюция теоретических взглядов на ее боевое применение. На конкретных примерах внешних и внутренних вооруженных конфликтов, в которых участвовал СССР, проанализированы изменения в организации и тактике использования штурмовиков.

Содержание

Введение	5
Из истории создания штурмовой авиации	7
Организационная структура и место штурмовой авиации в ВВС Красной армии	17
Подготовка кадров для частей штурмовой авиации	28
Конец ознакомительного фрагмента.	41

Михаил Александрович Жирохов Рождение советской штурмовой авиации. История создания «летающих танков». 1926–1941

Введение

Штурмовая авиация играла выдающуюся роль в Великой Отечественной войне, являясь незаменимым средством авиационной поддержки наземных войск в наступательных и оборонительных операциях. Именно штурмовые авиаполки в ходе войны понесли самые большие потери в летном составе, несмотря на то что на их вооружении находился самый совершенный для своего времени бронированный самолет-штурмовик – Ил-2. В среднем одна потеря в штурмовой авиации приходилась на 40 самолето-вылетов. Отдавая

должное вкладу летчиков-штурмовиков в достижение победы, многие историки, журналисты и литераторы уделяли им массу своего внимания, описывая их незабываемые подвиги и свершения во время Великой Отечественной войны.

Тем не менее вне сферы внимания историков остается процесс зарождения штурмовой авиации, возникновение и первая реализация идеи штурмовых действий, трудный путь, пройденный к созданию и освоению в производстве летающего танка – самолета-штурмовика. К сожалению, опыт предвоенного строительства штурмовой авиации тщательному анализу и изучению не подвергался, несмотря на его неоспоримое значение для понимания событий Великой Отечественной войны, особенно начального периода. Надеемся, что данная работа в какой-то мере сможет восполнить этот пробел.

Из истории создания штурмовой авиации

Идея создания специального самолета непосредственной авиационной поддержки сухопутных войск на поле боя возникла в 1911 году во время военных действий итальянской армии против Турции в так называемой Триполитанской войне. В числе прочего итальянцы впервые массово применили авиацию, перебросив в Северную Африку 22 самолета «Ньюпор» и «Блерио», 2 французского производства, и 6 «Эрих Таубе» и «Бристоль».

Вместе с разведывательными полетами летчики практически стали выполнять и задачи по бомбометанию расположения войск противника. Для этого чаще всего использовались самолеты «Эрих Таубе», которые с высоты 600 м сбрасывали бомбы весом до 15 кг. Хотя эти бомбардировки не наносили большого урона, однако, безусловно, деморализовали солдат противника на позициях. Менее 600 м самолеты не снижались, так как увеличивалась вероятность прицельного огня по ним.

В годы Балканской войны 1912–1913 годов также были отмечены многочисленные случаи бомбардировок войск противника. И наконец, для поддержки своих войск, ведущих боевые действия в Марокко, французы тоже широко

использовали бомбардировки мест стоянки отрядов мятежников-берберов. Однако такое использование самолетов было нерегулярным и зачастую диктовалось личной инициативой пилотов. Официальной доктрины, которая бы нацеливала авиацию на борьбу с наземными целями, не существовало вплоть до осени 1914 года.

Начало Первой мировой войны авиация встретила в роли «глаз армии». Однако уже первые бои на Западном фронте привели к тому, что зачастую авиаторы не ограничивались только разведкой, а нередко атаковали колонны противника подручными средствами, как то: ручные гранаты и личное оружие. Однако эффект от таких действий, понятное дело, был мизерным.

С установлением позиционной войны серьезно изменились и задачи авиации: ведь теперь все цели были пристреляны артиллерией обеих сторон и фактически летчикам нечего было делать. Но «траншейная война» не стала концом боевой авиации – просто ярче появились другие аспекты ее применения.

Первые два года войны стороны конфликта вырабатывали свои методики применения авиации на Западном фронте. После того как летчиков стали чаще привлекать к штурмовке наземных целей, в обиход вошла подготовка летного состава для полетов на малых высотах. И как результат – уже в ходе первого серьезного наступления на Сомме в июле 1916 года по крайней мере британские летчики получили прямой

приказ на штурмовку наземных целей.

Массовое применение авиации привело к мысли о применении самолетов для борьбы с самолетами. И уже в 1915 году в частном порядке начались опыты по вооружению самолетов, что в конце концов привело к появлению истребительной авиации. Задачей летчиков-истребителей было прикрытие собственных войск и позиций как от полетов разведчиков, так и бомбардировщиков. Вскоре у них появилась и другая роль – прикрытие собственных разведчиков и бомбардировщиков. Так начиналась долгая история войны в воздухе.

В целом можно сказать, что к концу 1916 года сложились все основные аспекты применения авиации, которые актуальны и поныне.

При этом немцы оказались прогрессивнее союзников. Весной 1918 года были созданы специальные штурмовые отряды (Schlachtstaffeln). Каждые четыре штурмовых отряда объединялись в штурмовые группы (Schlacht-staffelgrappe) с общим количеством в 24 самолета. На их вооружении состояли специализированные штурмовики «Хальбершдат» CL.II, затем CL.IV, а к концу войны и цельнометаллические «Юнкерс» J.I. Стоит сказать, что это был первый в мире цельнометаллический алюминиевый самолет, экипаж и двигатель которого были защищены 5-мм пластинами из хромоникелевой стали. Очень серьезным было и вооружение – 3 пулемета и бомбы. Немцы разработали и штурмовую тактику, когда для поражения одной цели выделялись от четырех

до шести машин.

В 1918 году германское Верховное командование подчеркивало роль «самолетов поля боя» в качестве наступательного оружия для взлома обороны противника и считало, что эти самолеты заменят недостававшие немцам танки в качестве мобильного средства мощной огневой поддержки, обеспечив шокковый эффект во время наступления первой волны штурмовых групп. В феврале 1918 года командующим воздушными силами определили систему тактической авиационной поддержки, согласно которой самолеты бы не просто вылетали для атаки запланированных наземных целей, а оставляли бы некоторые подразделения в резерве в готовности к вылету для выполнения задач непосредственной поддержки пехоты по требованию фронтовых пехотных командиров. В учебном руководстве, написанном в январе 1918-го, была определена поддержка, которую должна была оказывать пехоте штурмовая авиация, и разработана система практических совместных тренировок пехоты и авиации. Германское наступление весной 1918 года показало, насколько важной стала для имперской армии тактическая авиационная поддержка. Операции трех германских армий, перешедших в наступление 21 марта 1918 года, с воздуха обеспечивали 27 штурмовых авиаэскадрилий. Четыре эскадрильи тяжелых бомбардировщиков предприняли ночные бомбардировки штабов и аэродромов противника, а 35 истребительных эскадрилий получили задачи прикрытия бом-

бардировщиков, штурмовых и разведывательных аэропланов.

Французы, в свою очередь, стали пионерами в концентрации сил на одном направлении – именно они впервые стали объединять эскадрильи в авиадивизии. Британская система в значительной мере отличалась как от германской, так и от французской. Дело в том, что британцы основной приоритет отдавали универсальным подразделениям и самолетам.

Определенные попытки в этом направлении предпринимались и в авиации Российской империи, причем идея штурмовых действий с воздуха зародилась незадолго до начала Первой мировой войны. Так, в 1913 году на Клементьевском полигоне под Можайском были опробованы специальные средства поражения. Это были металлические стрелы-дротики весом 30 г и длиной 20–25 см. Это было достаточно грозное оружие – стрела, сброшенная с самолета, пробивала деревянный брусok толщиной 150 мм.

Примерно тогда же определились и общие подходы к форме и параметрам строя группы самолетов, которые должны были вести штурмовые действия. Если при выполнении бомбардировок с воздуха группа аэропланов, как правило, выстраивалась в глубокие построения – колонна или клин, то, применяя стрелковое вооружение, они образовывали фронт самолетов. Так, во время попытки немцев форсировать р. Буг в районе Влодавы 31 июля 1915 года пять самолетов 31-го корпусного авиационного отряда, растянувшись во фронт,

атаковали скопления вражеских войск на переправе с малой высоты, используя металлические стрелы и пулеметный огонь. Эта атака с воздуха посеяла беспорядок в наступающих частях противника и обеспечила успех контратаке русских войск.

Боевой опыт и понимание русскими авиаторами места и роли самолетов поля боя в современной войне нашли свое отражение в проекте «Наставления по применению авиации на войне», вышедшем в свет в 1916 году. К сожалению, слабая насыщенность самолетами авиации Русской армии не позволила авиаторам в полном объеме реализовать все положения «Наставления».

Несколькими годами позже, во время Гражданской войны и интервенции в России, когда из остатков старого воздушного флота формировались части Рабоче-крестьянского Красного военного воздушного флота, непрерывный ремонт старых аэропланов и двигателей, оставшихся со времен Первой мировой войны, стал главным источником поддержания максимально возможного количества боеготовых самолетов.

В связи с резко ограниченными возможностями по укомплектованию авиационных частей необходимой техникой, идея «пехотного самолета» отошла на второй план. Однако опыт ведения штурмовых действий продолжал накапливаться. Особенно эффективно штурмовка с воздуха осуществлялась по кавалерии, которая широко применялась на фронтах Гражданской войны. Действие применявшихся с возду-

ха средств поражения дополнялось потерей кавалеристами контроля над лошадьми, пугавшимися пролетающих на малой высоте аэропланов, стрелявших из пулеметов и бросавших бомбы.

В этой связи следует вспомнить широко известный факт, когда специальная авиационная группа из 17 самолетов (6 – с лучшими летчиками-инструкторами Московской авиационной школы, 3 – из состава 8-го истребительного авиационного отряда; соответственно 4 и 2 самолета – из состава 41-го и 51-го разведывательных авиационных отрядов и 2 четырехмоторных бомбардировщика «Илья Муромец») остановила в 1919 году рейд кавалерийских корпусов белой армии, возглавляемых Мамонтовым и Шкуро.

Действуя группами по пять – семь самолетов, авиация с высот 100–200 метров обстреливала конницу из пулеметов. Помимо авиабомб на врага сбрасывались металлические стрелы. В общей сложности авиационная группа налетала около 300 часов. Систематические действия авиации против белогвардейской конницы в значительной мере снизили ее активность, заставили действовать мелкими группами, сойти с основных магистралей и в конечном итоге замедлить движение.

В истории Гражданской войны есть примеры привлечения к ведению штурмовых действий и гидроавиации. Так, весной 1919 года при обороне Петрограда от войск белогвардейского генерала Юденича применялись как авиация сухопутных

войск, так и морская авиация. Объектами ее действий были суда английской эскадры, аэродромы на финской территории, войска на открытой местности и даже в укреплениях. Так, 14 июня 1919 года авиационная группа в составе семи гидросамолетов произвела налет на форт Красная Горка. Пользуясь тем, что зенитных средств у противника не было, самолеты, применяя стрелковое оружие, снизились и с малой высоты сбросили на врага 814 кг авиационных бомб, 7 тысяч стрел и значительное количество листовок.

Можно привести случаи удачного применения штурмовой авиации и с другой стороны. Это, например, хрестоматийный разгром 1-го кавалерийского корпуса Жлобы¹ летом

¹ Ж л о б а Дмитрий Петрович (3.6.1887—10.6.1938). Родился в г. Киев. Активный участник революции 1905 г., состоял в боевой рабочей дружине в Николаеве. Работал на шахтах Донбасса. В мае 1916 г. за участие в Горловско-Щербиновской стачке арестован и направлен в армию. Окончил авиашколу в Москве. В 1917 г. был избран членом Московского совета. Во время Октябрьского вооруженного восстания 1917 г. в Москве командовал красногвардейским отрядом. В конце 1917 г. направлен военным комиссаром в Донбасс, создал шахтерский красногвардейский отряд, с которым участвовал в боях при освобождении Донбасса, Киева, Ростова, и затем командовал полком, бригадой и Стальной дивизией в боях против белогвардейцев на Кубани. В октябре 1918 г. дивизия совершила 800-км поход от Невинномысской до Царицына и нанесла 15 октября удар по тылам войск генерала Краснова, оказав большую помощь защитникам Царицына. В 1919 г. командовал особым партизанским отрядом и группой войск под Астраханью, кавалерийской бригадой в составе конного корпуса Б.М. Думенко, участвуя в освобождении Новочеркасска (январь 1920 г.). С февраля 1920 г. командир 1-го конного корпуса и конной группы, действовавших летом 1920 г. против войск Врангеля. В марте 1921 г. командовал 18-й кавалерийской дивизией, совершившей трудный переход через Годерзский перевал и освободившей Бату-

1920 года.

28 июня корпус Жлобы, усиленный 2-й Ставропольской кавдивизией, артиллерией, броневиками и бронепоездом, прорвал фронт и начал стремительный марш на Мелитополь. В случае успеха этот удар рассекал армию Врангеля на две неравные части и, главное, отрезал бы ее от Крыма, обрекая на гибель в степях Северной Таврии². Не имея никаких резервов, белогвардейское командование решило прибегнуть к авиации.

Определив место ночной стоянки красных кавалеристов утром 29 июня, на них обрушилось 12 «Де Хэвиллендов» D.H.9. Атаки с неба длились целый день, и в итоге к вечеру корпус Жлобы потерял около 400 бойцов и почти 500 лошадей.

К 30 июня атаковавшая группировка красной конницы фактически перестала существовать как организованная боевая сила. Отдельные группы всадников, спасаясь от авиаударов, рассыпались по деревням и хуторам, утратив всякую связь с командованием. Большинство из них впоследствии сдалось в плен.

Как пишут современные исследователи, разгром кавалерии Жлобы стал наивысшим достижением белой авиации за всю Гражданскую войну. Даже советская военная наука при-

ми. Награжден 2 орденами Красного Знамени и золотым оружием. С 1922 г. – на хозяйственной работе. Репрессирован.

² Хайрулин М., Кондратьев В. Военлеты погибшей Империи. М., 2008. С. 360.

знала этот факт, и на его примере в 1920-х годах курсанты летных училищ РККА изучали тактику действий самолетов против конницы.

В целом можно отметить, что в ходе Первой мировой войны 1914–1918 годов произошло разделение авиации на истребительную, бомбардировочную и разведывательную, а также наметился новый род авиации – «авиация пехоты», впоследствии получившая наименование штурмовой авиации. Также был накоплен достаточно большой опыт взаимодействия с наземными частями, который требовал появления новых подходов и новой техники.

Организационная структура и место штурмовой авиации в ВВС Красной армии

В межвоенный период непрерывно развивалась организационная структура авиационных частей, уточнялся состав ВВС Красной армии и место различных родов авиации в нем.

К середине 20-х годов в процессе перевода воздушного флота на мирное положение произошло укрупнение авиационных частей. Существовавшие до военной реформы 1924 года авиационные отряды были сведены в эскадрильи трехотрядного состава. Авиационная эскадрилья и стала основной войсковой частью советских ВВС, оставаясь ею вплоть до конца 1930-х годов. Она насчитывала 18 самолетов и 367 человек личного состава. Авиационная эскадрилья подчинялась начальнику ВВС военного округа и являлась основной организационной и тактической единицей в ВВС Красной армии (КА).

Новое название военная авиация получила в соответствии с постановлением Совнаркома СССР от 15 апреля 1924 года, когда Рабоче-крестьянский воздушный флот (РККВФ) был преобразован в Военно-воздушные силы РККА, а Главное управление Воздушного флота – в Управление Военно-воздушных сил.

Год спустя было принято решение о создании пяти штурмовых авиационных эскадрилий по 27–30 самолетов, что положило начало организационному оформлению в Советском Союзе штурмовой авиации, предназначенной для поражения малоразмерных и подвижных наземных целей с малых высот. Формирование указанных эскадрилий началось в 1926 году, который и следует считать годом создания советской штурмовой авиации.

В том же 1926 году увидело свет постановление Реввоенсовета СССР, все авиационные части, расположенные в одном гарнизоне, организационно объединялись в авиационную бригаду. Однако этот шаг не преследовал далеко идущие цели – просто создание бригад облегчало задачи обеспечения. Тогда же произошла и перегруппировка сил авиации – в гарнизоне собирали части одной и той же родовой принадлежности. Все это позволяло уменьшить номенклатуру запасных частей, точнее определять потребные размеры расходного материала и топлива. Впоследствии это привело к реализации идеи создания однородных бомбардировочных, истребительных и штурмовых авиационных бригад.

На тот момент авиационная бригада состояла из штаба, трех эскадрилий, частей и подразделений обеспечения. Были установлены штаты и таблицы имущества бригад, в соответствии с которыми в бомбардировочной и штурмовой авиационной бригаде предусматривалось иметь по 50 самолетов, а в истребительной – 100. На базе авиабригад преду-

смаатривалось создание ШМАС – школ по подготовке младших авиационных специалистов и младшего командного состава ВВС (по одной на военный округ), отдельных тренировочных отрядов, предназначенных для переподготовки летчиков, имевших длительные перерывы в летной работе, и учебных полигонов. Таким образом, бригада становилась полноценным оперативно-тактическим соединением ВВС РККА.

Осенью 1926 года в соответствии с приказом Реввоенсовета СССР в Военно-воздушных силах вводится новая организация тыловых органов. Подразделения тыла были изъяты из состава авиационных эскадрилий и отрядов, а на их основе были созданы более крупные формирования – авиапарки, предназначенные для материально-технического обеспечения летных частей. На авиапарки возлагались задачи снабжения авиационных частей и соединений всеми видами довольствия, ремонта авиационного имущества, подготовки, содержания и охраны аэродромов. Авиационный парк, как самостоятельная строевая единица, включал в свой состав техническую и хозяйственную службы, аэродром, полигон, метеостанцию, мастерскую, гаражи, средства связи и противовоздушной обороны, другие службы и подразделения. В зависимости от объема работы по обслуживанию боевых авиационных частей авиапарки подразделялись на три разряда. К обеспечению штурмовой авиации предполагалось привлекать авиапарки второго разряда.

С увеличением мощности авиационной промышленности и совершенствованием самолетного парка боевой авиации постепенно менялось соотношение родов авиации в составе ВВС.

	Середина 1920-х гг.	01.10.1928	01.01.1933	01.06.1941
Разведчики	80%	50,9%	29,7%	3,2%
Истребители	20%	22,6%	25%	53,4%
Остальные	—	26,5%	—	—
Бомбардировщики	—	—	37,8%	41,2%
Штурмовики	—	—	7,5%	2,2%

Трудности, связанные с восстановлением экономики страны, дефицит бюджета и другие факторы, как объективного, так и субъективного порядка, вносили свои коррективы в процесс организационного строительства. Так, намеченные перспективы создания однородных авиационных соединений пришлось отложить на вторую половину 1930-х годов. В 1931 году из 13 имевшихся в ВВС авиационных бригад 9 являлись смешанными, состоявшими из эскадрилий различных родов авиации (истребительных, бомбардировочных, разведывательных и штурмовых).

Практика организации боевой подготовки в смешанных авиационных бригадах позволила выявить ряд сильных и слабых сторон в соединениях подобного типа. Этот опыт военного строительства пригодился в последующем, при формировании смешанных соединений в воздушных армиях фронтов летом 1942 года, когда сил штурмовой авиации еще

не хватало для создания однородных соединений штурмовиков.

Рост боевого состава штурмовой авиации осуществлялся за счет формирования новых частей и увеличения штатного числа боевых самолетов в авиационных частях и соединениях. В штурмовых авиационных эскадрильях были созданы штабы, которым подчинялись все специальные службы (вооружения, аэрофотографии, связи и аэронавигации). Одновременно были усилены транспортные возможности авиационного тыла с тем расчетом, чтобы обеспечить боевую деятельность авиации в отрыве от железнодорожных и водных путей сообщения. Следует оговориться, что потребности авиационного тыла в транспортных средствах, несмотря на предпринимаемые усилия, намного превышали имевшиеся возможности. Этот недостаток сохранял свою актуальность и в 1940-е годы.

В 1933 году в составе ВВС Красной армии имелось 77 авиационных бригад, в том числе 24 тяжелых бомбардировочных, 14 истребительных и 10 штурмовых.

Еще в ходе разработки и проведения в Советском Союзе военной реформы 1924–1925 годов был взят курс на построение трехвидовой структуры вооруженных сил. К началу 1930-х годов были созданы необходимые предпосылки для реализации этих планов, 23 марта 1932 года на заседании Реввоенсовета СССР были обсуждены положения, выработанные комиссией в составе видных военных деятелей –

А.Н. Егорова, Я.И. Алксниса и А.Я. Лапина. По результатам проведенного обсуждения было принято постановление «Об основах организации ВВС РККА», где указывалось, что произошедшие изменения в ВВС переводят их из оружия вспомогательного назначения, которое они, по существу, занимали до сих пор, на роль самостоятельного рода войск. Этим же постановлением определялось деление ВВС в соответствии со стратегическим и оперативно-тактическим назначением на тактическую, оперативную и стратегическую авиацию. Одновременно предполагалось разделить ее по принадлежности на войсковую, армейскую и фронтовую, независимо от рода авиации. Причем только тяжелая бомбардировочная авиация рассматривалась как средство Главного командования.

Не все было определено и с родами авиации, особенно бомбардировочной, которая делилась на дальнюю или ближнюю, тяжелую, среднюю или легкую. В документах того времени встречаются упоминания также о крейсерской авиации. Борьба мнений породила частые уточнения и изменения в составе, организационной структуре и подчиненности ВВС.

Важный шаг в организационном строительстве был принят в 1938 году. В то время на опыте боевых действий в Испании и Китае в качестве авиационных частей начали формироваться авиационные полки. Бомбардировочный авиационный полк состоял из пяти эскадрилий, ставших в

новой структуре подразделениями 12-самолетного состава. Полк истребительной и штурмовой авиации состоял из четырех авиационных эскадрилий по 15 самолетов в каждой. В эскадрилье бомбардировочной авиации имелось четыре, а в истребительной и штурмовой авиации – пять авиационных звеньев. Звенья всех родов авиации были трехсамолетного состава.

Новая структура значительно усиливала авиационную часть и ее подразделения, повышала их возможности по выполнению боевых задач. С такой организационной структурой авиационные части вступили в войну, сохраняя ее до августа 1941 года.

На 1 января 1941 года в ВВС Красной армии имелось 249 авиационных полков различных родов авиации, к 1 июня было сформировано еще 17 авиаполков.

Если говорить о численности самолетов в строевых частях РККА, то на 1 января 1940 года она составляла³:

Тип самолетов	По штату	В наличии
Бомбардировщики	6192	4774
Истребители	5468	4940
Штурмовики	828	733
Разведчики	563	671
Всех типов	13 051	10 818

Авиационные части всех родов авиации были сведены в

³ Составлена по: РГВА. Ф. 29. Оп. 46. Д. 340. Л. 10.

авиационные соединения. В июле 1940 года был создан новый тип соединения – авиационная дивизия. Первые авиационные дивизии были переформированы из авиационных бригад, впоследствии было одновременно начато формирование многих новых соединений. Если в 1930 году ВВС состояли из 17 бригад, то к июню 1941 года имелось 79 авиационных дивизий и 5 авиационных бригад.

Причем авиационные дивизии создавались двух типов: смешанные – для комплектования ВВС армий и однородные (истребительные или бомбардировочные) – во фронтовых группах авиации и ДБА Главного командования.

Соединения дальней бомбардировочной авиации Главного командования составляли 13,5 %, ВВС военных округов (фронтовой группы авиации) – 40,5 %, а ВВС армий (армейской авиации) – 43,7 %. Отдельные подразделения войсковой авиации, входившие в стрелковые корпуса, составляли 2,3 % от всех ВВС Красной армии⁴.

При этом части штурмовой авиации в однородные соединения не сводились. Штурмовые авиационные полки по одному входили в состав смешанной авиационной дивизии вместе с бомбардировочным и двумя истребительными авиационными полками. Во фронтовой группе авиации, а также в соединениях центрального подчинения частей штурмовой авиации не было.

Такое положение сложилось не только потому, что само-

⁴ Шумихин В.С. Советская военная авиация 1917–1941. М., 1986. С. 48.

летный парк штурмовой авиации был самым малочисленным, но еще исходя из предназначения самолета-штурмовика. Он являлся «самолетом поля боя», и, следовательно, его место было в составе «тактической» авиации, действовавшей над полем боя. В ряде документов армейская авиация именуется тактической, фронтовая группа – оперативной, а подчиненная Главному командованию – стратегической авиацией.

В ходе ограниченных по масштабам боевых действий на Карельском перешейке суровой зимой 1939/40 года советским летчикам пришлось иметь дело со слабой финской авиацией. После окончания войны в итоговом докладе в Главный военный совет РККА от 19 марта 1940 года начальник ВВС Красной армии Я.И. Смушкевич писал: «С полной несомненностью доказана необходимость подразделения ВВС на армейскую авиацию, специально предназначенную для взаимодействия с наземными войсками, и оперативную, действующую в интересах авиации в войне». Далее начальник ВВС указывает: «В состав армейской авиации должны входить разведчики, ближние бомбардировщики и некоторая часть истребителей, то есть те виды авиации, которые более всего приспособились для взаимодействия с наземными войсками».

Однако предпринятое деление авиации фронта впоследствии усугубило то трудное положение, в которое она попала в ходе войны. Но сама по себе идея выделения части сил

в состав общевойсковых армий в целях достижения тесного тактического взаимодействия с войсками заслуживает пристального внимания. При этом конечно же распыление сил штурмовой авиации отдельными полками (по одному полку на армию) было недопустимо.

Накануне войны изменилась организационная структура авиационного тыла, предназначенного для обеспечения всех родов авиации. К концу 1930-х годов, когда авиационные парки перестали справляться с непрерывно усложнявшимися задачами, встававшими перед ними, они были реформированы в авиабазы, каждая из которых придавалась одному авиационному соединению. Входя в состав авиационной дивизии, авиабаза могла обеспечить 8—10 авиационных эскадрилий истребительной и штурмовой авиации 15-самолетного состава, располагавшихся на 8—10 аэродромах.

Боевая практика, особенно опыт войны с Финляндией в 1939—1940 годах, показала, что такая структура значительно снижает маневренность как летных, так и тыловых частей.

Для устранения этого недостатка в соответствии с постановлением ЦК ВКП(б) и СНК СССР с апреля 1941 года части авиационного тыла – авиабазы – стали изыматься из состава авиационных соединений. Авиационный тыл стал организовываться по территориальному признаку. В военных округах стали создаваться районы авиационного базирования (РАБ), которые, являясь соединениями авиационного тыла, осваивали закрепленную за ними территорию в аэро-

дромном отношении и организовывали материально-техническое обеспечение авиационных частей и соединений любой принадлежности и рода авиации.

В состав РАБ входили авиационные базы, а в последние – батальоны аэродромного обслуживания (БАО) из расчета. один батальон на полк и одна база на дивизию. Помимо авиабаз район авиационного базирования включал в свой состав инженерно-аэродромный батальон и подвижную железнодорожную авиационную мастерскую.

К началу Великой Отечественной войны эта реорганизация не была завершена.

С началом Второй мировой войны в Европе резко увеличились темпы развертывания ВВС Красной армии. К концу 1941 года планировалось создать 106 авиаполков, оснащенных новой техникой, развернуть 25 дивизионных управлений. Почти все управления дивизий летом 1941 года находились в стадии формирования и были недоукомплектованными.

Планом на 1941 год предусматривалось перевооружить на новую авиационную технику все 96 истребительных, 62 их 79 бомбардировочных, 8 из 10 разведывательных и 11 имевшихся штурмовых авиационных полков. К 22 июня удалось перевооружить лишь 8 истребительных и 1 бомбардировочный авиационный полк, что составляло около 5 % к плану.

Подготовка кадров для частей штурмовой авиации

С началом 1920-х годов после окончания Гражданской войны проблема подготовки авиационных кадров не потеряла своей остроты, несмотря на начавшуюся демобилизацию Красной армии. К началу мирного строительства около 10 % летчиков были по состоянию здоровья непригодны к летной работе; 18 % могли пилотировать лишь безнадежно устаревшую технику. Интересы повышения боеготовности частей РККВВФ требовали создания квалифицированного командно-начальствующего состава, причем, что было важно в то время, однородного в социальном плане, подготовленного из среды рабочих и крестьян.

Прежде чем оптимизировать систему подготовки авиаторов, восстанавливать старую или создавать новую, требовалось всесторонне изучить состояние с авиационными специалистами в стране. Поэтому все части, учреждения и учебные заведения воздушного флота подверглись тщательному обследованию. Аттестационные комиссии военных округов обращали особое внимание на профессиональную пригодность, прежде всего преподавателей, инструкторов и руководящего состава вузов, их способность готовить квалифицированные кадры. По итогам аттестационной работы при-

нимались важные решения.

В 1920-х годах восстанавливались старые и формировались на их базе новые учебные заведения. Они часто реорганизовывались, меняли места дислокации, названия и предназначение. Однако ярко выраженной тенденцией было объединение и укрупнение родственных вузов, в которых обучались сухопутные летчики, морские летчики и летчики-наблюдатели. Летный состав для всех родов авиации, в том числе и для штурмовой, готовили вместе.

Школы, осуществлявшие их подготовку, были четко разделены на три группы:

- военно-теоретические авиационные школы;
- летные школы;
- школы высшего пилотажа и боевого применения авиации.

Сначала курсанты обучались в военно-теоретической авиационной школе. После ее окончания, ознакомившись с теоретическими основами полета, они направлялись в летные школы, где осваивали начала летного искусства. Заканчивалось обучение летчиков в школах высшего пилотажа и боевого применения. Общий налет выпускников этих школ составлял 50 часов. Учитывая небольшую сложность авиатехники, состоявшей на вооружении в то время, можно сказать, что этого было вполне достаточно.

Положительным в сложившейся системе являлось, во-первых, разделение теоретической и летной подготовки, что

позволяло командованию школ сосредоточить свое внимание на более узком круге вопросов и решать их более качественно. Во-вторых, немаловажным было и то, что выпускники в процессе обучения осваивали боевой самолет и с прибытием в строевую часть сразу включались в процесс боевой подготовки.

К концу 1928 года в ВВС Красной армии насчитывалось 11 учебных заведений, готовивших авиационные кадры различных специальностей⁵. Они вполне обеспечивали существовавшие в то время потребности авиационных частей различных родов авиации.

Однако в подготовке авиационных командных кадров, способных возглавлять авиационные соединения, организовывать их боевую подготовку, имелись определенные проблемы. Для их решения в 1923 году во вновь открывшейся Академии Воздушного флота⁶ был создан командный, а годом позже – оперативный и штурманский факультеты. На них преподавали крупные военные специалисты, авиационные теоретики и историки – прежде всего офицеры и генералы царской армии, по большей части участники Первой мировой войны, такие как А.Н. Журавченко, А.Н. Лапчинский, Ф.Ф. Новицкий, А.А. Свечин, Б.М. Шапошников, Н.А. Яцук и многие другие. А для переподготовки и совершенствования

⁵ История Военно-воздушных сил России. Монино, 1999. С. 204.

⁶ Переименованной впоследствии в Военно-воздушную инженерную академию имени профессора Н.Е. Жуковского.

ния начальствующего состава, что называется, на местах – в различных учебных заведениях – были открыты специальные курсы – Курсы усовершенствования начальствующего состава (КУНС).

Однако в 1930-х годах авиация развивалась настолько быстро, что буквально на глазах росли требования к авиаторам всех специальностей, и в первую очередь – к летному составу. В связи с этим непрерывно совершенствовалась система комплектования авиационных школ.

Одним из источников комплектования авиационных школ курсантами являлись строевые части воздушного флота. В авиашколы направлялись также молодые командиры из других родов войск: пехоты, кавалерии и артиллерии, уже имеющие военное образование и опыт работы в командных должностях. Осуществлялись в плановом порядке наборы в среде трудящейся молодежи. Однако, поскольку летное обучение все в большей степени предъявляло специфические требования к исходному материалу, был высоким процент брака среди выпускников.

Для его уменьшения предпринимались энергичные меры: так, в 1921 году на базе Московской авиационной школы по инициативе Соломона Ефимовича Минца⁷ была орга-

⁷ Минц Соломон Ефимович (1888, Витебск – 1925, Москва) – авиационный врач, физиолог. Окончил медицинский факультет Московского университета (1913). В 1914–1919 гг. служил военным врачом. В 1920 г. с его участием была разработана и разослана по всем летным отрядам первая «Статистическая карта о несчастном случае с летчиком». Исследования С.Е. Минца сыгра-

низована психофизическая лаборатория для психотехнических исследований индивидуальных качеств летчиков в интересах профессионального отбора лиц, пригодных к летной работе. В 1924 году разворачивается Центральная психофизиологическая лаборатория (ЦПФЛ) по изучению военной авиационной службы. Возглавил ее видный врач Николай Митрофанович Добротворский, который по совместительству исполнял должность инспектора медицинской службы при Главном управлении военно-воздушных сил РККА.

Единые требования к состоянию здоровья летного состава всех родов авиации, в том числе и штурмовой, регуляр-

ли большую роль в развитии врачебно-летной экспертизы гражданской авиации. Он явился инициатором внедрения психофизиологических исследований для отбора пилотов. Вместе с Н.М. Добротворским участвовал в подготовке первого в стране руководства по медицинскому освидетельствованию летного состава и лиц, поступающих в летные школы РККА (изд. в 1929). В 1921 г. организовал при Московской школе авиации психофизиологическую лабораторию, которая в 1924 г. была преобразована в Центральную психофизиологическую лабораторию Военно-воздушных сил РККА. Созданная им лаборатория авиационной школы стала ядром Центральной психофизиологической лаборатории ВВС. Воссозданная установка Кронфельда позволяла оценивать скорость реакции на зрительные раздражители, ошибки поведения. Был введен опрос по карте Отто Липпмана для выявления качеств, необходимых летчику. Проанализировав 364 катастрофы, С.Е. Минц сделал вывод, что в 90 % случаев катастрофы зависят от индивидуальных качеств летчика. Трагически погиб в 1925 г. – летчик, отстраненный от полетов, открыл стрельбу в его кабинете, смертельно его ранив. Впоследствии особым приказом Реввоенсовета лаборатории было присвоено имя доктора С.Е. Минца. В 1931 г. лаборатория С.Е. Минца была преобразована в авиационный сектор Научно-исследовательского испытательного санитарного института РККА, а затем в 1935 г. в Институт авиационной медицины, получивший вскоре имя И.П. Павлова.

но уточнялись и отражались в соответствующих приказах. В частности, в 1928 году в приказе по ВВС № 49 впервые определялась дифференциация медицинских требований к различным специальностям в авиации. Сотрудниками ЦПФЛ было составлено руководство по медицинскому освидетельствованию летного состава и лиц, поступающих в летные школы, изданное военно-санитарным управлением в 1929 году.

Вместе с тем для привлечения большего количества курсантов появилась необходимость профессиональной ориентации в летных профессиях. Эту задачу выполнял Авиахим – общественно-спортивная организация, объединявшая молодежь страны. В начале 1926 года было проведено первое комплектование летных школ абитуриентами, которые уже получили азы летной подготовки в Авиахиме.

Со становлением и усложнением программы летной подготовки в летных школах остро почувствовалась нехватка в опытных летчиках-инструкторах и преподавателях, так как в вузы нередко назначались далеко не лучшие авиаторы, оказавшиеся по состоянию здоровья или другим причинам непригодными к службе в строевых частях. В начале 1920-х годов положение выправлялось за счет использования инструкторов и педагогов дореволюционной выучки, а вот к началу 1930-х годов в летных школах выросли новые кадры постоянного состава.

Большое внимание уделялось совершенствованию мето-

дики обучения курсантов. Если в начале 1920-х годов в каждом вузе были свои сроки обучения, учебные планы, программы, а инструкторы придерживались собственных правил работы с курсантами, то к 1926 году была введена единая и методически стройная система обучения во всех летных военно-учебных заведениях, в основу которой был положен опыт работы, накопленный в предшествующие годы. Учебный план стал законом для каждого военно-учебного заведения, а его содержание согласовывалось со строевыми частями. Началась дифференциация летного обучения по сложившимся ранее родам авиации. В итоге качество подготовки летных кадров заметно улучшилось.⁸

Таким образом, 1921–1928 годы стали периодом становления новой системы подготовки летных кадров. В эти годы оформилась сеть авиационных вузов, стабилизировалась ее работа, укрепилась и усовершенствовалась внутренняя структура учебных заведений, в их жизнь и деятельность внедрялись плановые начала. Осуществление регулярных выпусков кадров различных специальностей позволило к концу 1930-х годов на 90 % обновить авиационные кадры ВВС, улучшить их профессиональную выучку, повысить боеготовность боевых частей.

В 1929–1938 годах была существенно расширена сеть, улучшено ее материально-техническое обеспечение и усо-

⁸ Развитие системы подготовки летных кадров в отечественных Военно-воздушных силах. Монино, 1996. С. 29.

вершенствована работа авиационных учебных заведений. Так, если в 1928 году система военно-учебных заведений ВВС насчитывала 11 летных и технических учебных заведений, то к 1938 году их было 24, в том числе 18 летных.

Новые школы для подготовки летчиков были открыты в Энгельсе, Сталинграде, Таганроге, Кировобаде и Чугуеве. Одновременно были расширены старые школы, что значительно увеличило их емкость и пропускную способность. В результате принятых мер число летчиков, поступивших в строевые части из военно-учебных заведений, из года в год увеличивалось. Если в 1931 году в авиационных вузах обучалось 6316 курсантов, то в 1937 году – 22 707.

Хотя штурманского училища в это время еще не существовало, однако сложившаяся система, несмотря на интенсивное формирование новых авиационных частей различных родов авиации, позволила укомплектовать все должности в ВВС Красной армии.

В 1930-х годах значительно улучшился уровень теоретической и методической подготовки преподавательского и летно-инструкторского состава, совершенствовалась техническая оснащенность летных вузов. В 1929 году учебные заведения военной авиации располагали 425 самолетами, в 1933–1935 годах – уже 3007.

Первоначальное обучение летчиков осуществлялось на едином для авиационных школ и аэроклубов Осоавиахима самолете. Поначалу это был учебный биплан У-2, на котором

приобщились к полетам летчики всех родов авиации, принявшие участие в Великой Отечественной войне.

Во второй половине 1930-х годов в военно-учебные заведения ВВС стал поступать учебно-тренировочный моноплан Ут-2. Широкое распространение получило создание в авиашколах специализированных классов, лабораторий, мастерских, а также наглядных пособий и тренажеров, позволявших на земле отрабатывать различные элементы полета, обеспечивая экономию времени и средств.

Через Авиахим, аэроклубы и школы пилотов прошли кумиры молодежи тех лет: В.П. Чкалов, Г.Ф. Байдуков, А.В. Беляков, М.М. Громов, А.Б. Юмашев, В.К. Коккинаки, М.В. Водопьянов, А.П. Каманин и сотни других летчиков. В годы Великой Отечественной войны многие из них, переодевшись в военную форму, сели в кабины самолетов-штурмовиков (Байдуков, Каманин и др.).

В августе 1933 года была утверждена разработанная Управлением ВВС «Система подготовки летно-технических кадров», которая устанавливала единые учебные планы и программы, единые сроки приема и выпуска курсантов. В 1934 году был создан первый единый для ВВС свод законов летного обучения – Курс учебно-летной подготовки (КУЛП-34).

В 1937 году была утверждена новая система подготовки летчиков различных родов авиации. При этом летчики-штурмовики могли проходить обучение по двум вариан-

там: по первому – летчик обучался в летной школе (военном училище) в течение двух лет, после чего получал звание лейтенанта и направлялся в строевые части (при этом часть переводилась в запас и ГВФ). Дальнейшее совершенствование летчиков происходило в летно-тактической школе перед назначением их на должность командиров авиационных отрядов или их заместителей.

По второму варианту летчик обучался в школе пилотов в течение одного года, после чего направлялся в запас, ГВФ или Осоавиахим⁹. Если пилот хотел остаться на так называемую «сверхсрочную службу», то через год он сдавал экзамен экстерном на звание лейтенанта и служил в ВВС КА уже как летчик.

Понятно, что более систематическую подготовку летчик получал при прохождении обучения по первому варианту, но легко заметить, что и двух лет обучения в конце 1930-х годов было явно недостаточно, чтобы подготовить полноценного военного специалиста. Поэтому кроме летных школ и школ пилотов функционировали различные курсы усовершенствования и дообучения, сеть которых создавалась и наращивалась в соответствии с возникавшими потребностями.

Как это следует из изложенного материала, созданная система подготовки летных кадров работала не только на ВВС (немногочисленные в то время), но и на другие структуры –

⁹ Так стал называться Авиахим, после объединения в 1927 г. с Обществом содействия обороне.

большое количество летчиков направлялось в запас, где они летали в гражданской авиации, летно-испытательных центрах, арктической авиации и других ведомствах.

Таким образом, совершенствование системы подготовки летчиков в 1929–1938 годах шло в направлении увеличения числа вузов, их пропускной способности, повышения плановости работы, рационализации методов подготовки летных курсов. Она справилась со своей задачей подготовки авиационных специалистов всех категорий, как в количественном, так и в качественном отношении. Несмотря на большой размах работы по формированию новых частей и соединений, начавшейся в преддверии Второй мировой войны, ВВС Красной армии своевременно получили необходимое количество летного и командного состава.

Экстренные меры, принимавшиеся в стране в 1939–1941 годах по развертыванию военно-воздушных сил, в связи с началом Второй мировой войны потребовали соответствующего увеличения сети учебных заведений. Высокими темпами начали создаваться новые учебные заведения, причем наибольшие трудности встречались при создании летных вузов. Тем не менее если в 1937 году в стране имелось 24 учебных заведения, в том числе 18 летных, то к середине 1941 года подготовкой и совершенствованием командно-начальствующего и летно-технического состава частей ВВС Красной армии занималось уже 111 военно-учебных заведений. Летные кадры готовились в 83 летных школах и авиацион-

ных училищах.

А вот при увеличении общего количества военно-авиационных заведений и произошла дифференциация в подготовке летных кадров различных специальностей и специализаций. Если раньше летные школы готовили летчиков без учета рода авиации, в которых им придется служить, то накануне войны были созданы специальные школы по подготовке летчиков трех видов авиации: истребительной, разведывательной и бомбардировочной. В штурмовую авиацию направлялись пилоты, окончившие истребительные авиационные училища.

Подготовкой кадров для частей и, как предполагалось, в недалеком будущем – для соединений штурмовой авиации, кроме авиационных школ и училищ, занимались и другие учебные заведения, в которых были открыты военные авиационные отделения, курсы и факультеты. Например, во второй половине 1930-х годов в Военной академии им. М.В. Фрунзе было открыто отделение, а при Военно-морской академии – авиационный факультет. Центры изучения воздушного боя начали действовать в военных округах. Кроме того, было дополнительно создано значительное количество курсов усовершенствования начальствующего состава.

В начале 1941 года Совнарком СССР утвердил новую систему подготовки летных кадров, которая должна была удовлетворить растущие потребности за ближайшие полтора года. Суть новой системы состояла в том, что подготовка лет-

чиков осуществлялась последовательно в учебных заведениях трех ступеней. Первой ступенью являлись военные школы первоначального обучения, которые создавались на базе аэроклубов Осоавиахима. Срок обучения в них зависел от обстановки: в мирное время он составлял один год, в военное – три месяца.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.