

ПРЕДИСЛОВИЕ

Более шести десятилетий отделяет нас от событий горького для всей страны 1941 г., но не затихает боль утрат и не пропадает интерес широких масс читателей к тем давним событиям. Данная книга посвящена преимущественно действиям советской авиации в первые месяцы Великой Отечественной войны. Впрочем, в первой главе автор рассказывает и о предвоенном времени, освещая некоторые вопросы нашей авиационной доктрины, этапы формирования и развития советской авиации, останавливаясь на том, как собиралось использовать наши ВВС военное и политическое руководство Советского Союза.

В одной из ключевых глав книги подробно рассказывается о событиях 22 июня 1941 г., когда отобилизованные и хорошо подготовленные войска «профессиональной» германской армии, поддержанные главными силами люфтваффе, нанесли мощный удар по нашей территории и Красной Армии, находившейся в стадии развертывания, и, как показали дальнейшие события, не готовой к войне.

Большое внимание уделено описанию событий воздушной войны над Москвой и Подмосковьем летом 1941 г., проанализированы вопросы строительства и функционирования противовоздушной обороны столь крупного пункта, каким являлась столица. Обращение к воспоминаниям советских и немецких летчиков, командиров, иных участников событий позволяет лучше понять суть прошедших событий. Представляются важными сведения о потерях сторон, погибших и пострадавших при бомбардировках, разрушениях Москвы. Автор показывает, что, несмотря на различные недочеты в организации ПВО, мужество и героизм летчиков, зенитчиков, прожектористов, аэростатчиков, бойцов ВНОС и других подразделений не позволили вражеским разведчикам и бомбардировщикам хозяйничать в московском небе, разрушить советскую столицу.

Подробно рассматривается ход сражения на Юго-Западном фронте, начиная с 22 июня и заканчивая 26 сентября 1941 г., когда Киевская оборонительная операция завершилась катастрофическим поражением Красной Армии. Почти за 100 дней враг продвинулся более чем на 600 км вглубь Украины, захватил колоссальные трофеи. Описываются борьба за господство в воздухе, действия авиации в поддержку наземных войск, ведение разведки, атаки неприятельских аэродромов и переправ, другие важные вопросы.

В книге рассказывается о начале нового конфликта с Финляндией, которая вступила в войну после первой воздушной операции ВВС Красной Армии – серии авианалетов на финские аэродромы и населенные пункты с 25 по 30 июня 1941 г. Уделено место налетам на нефтепромыслы Румынии, проведенные силами ВВС ЧФ и дальнебомбардировочной авиации, вопросам организации противовоздушной обороны Ленинграда, другим аспектам войны в воздухе на советско-германском фронте.

Монография написана на основе советских и немецких архивных документов, воспоминаний участников событий. Ставшие доступными в последние годы новые материалы позволили дополнить ранее публиковавшиеся автором статьи, уточнить ряд цифр, привести более достоверные данные о составе сил и средств, а также потерях сторон, сделать более полными выводы.

Помощь при подготовке рукописи оказали М.Ю. Быков, В.Л. Голотюк, А.А. Егеров, А.В. Исаев, А.В. Котловский, А.Ю. Лашков, А.Н. Медведь, С.А. Микоян, Ю.Г. Минкевич, М.В. Михалев, М.Э. Морозов, Ю.А. Мясников, Г.П. Серов, при переводе с немецкого – С.А. Липатов и А.В. Михайлов, которым автор выражает глубокую и искреннюю благодарность. Слова признательности хочется высказать финским историкам К.-Ф. Геусту и М. Салонену, а также редактору И.В. Башниной.

Часть 1

СОВЕТСКАЯ АВИАЦИОННАЯ ДОКТРИНА В 1925–1939 ГГ.

Революция, Гражданская война, интервенция иностранных государств прервали неуклонное развитие России как индустриального государства. В начале 20-х годов XX века в народном хозяйстве и на транспорте царил разуха, не хватало современной техники и квалифицированных кадров. Предстояло в кратчайшие сроки решить множество сложнейших задач, таких, как налаживание работы национализированных фабрик и заводов, значительное (почти в 10 раз) сокращение численности армии и флота.

Одновременно требовалось восстановить и развить материально-техническую базу промышленности, в частности авиации, организационно оформить Красный Воздушный Флот, подготовить и воспитать собственные авиационные кадры. Наряду с так называемыми «красвоенлетами» видное место в Красной Армии заняли офицеры царской армии, перешедшие на сторону революции. В целом в начале 1920-х годов Советская Россия в вопросах развития авиационно-промышленной базы, подготовки кадров, научно-технических изысканий, опытного и экспериментального строительства значительно уступала ведущим капиталистическим державам — Великобритании, Франции, США. Уступала она и Германии. Хотя Версальский договор запрещал проигравшей Первую мировую войну стране иметь военную авиацию, здесь смогли сохранить традиции, кадры, ценные конструкторские наработки.

На вооружении Красного Воздушного Флота находились преимущественно импортные самолеты. Процесс становления собственного авиационного производства в разоренном войной и технически отсталом Советском Союзе протекал медленно и был сопряжен со значительными труд-

ностями. Практически до 1925 г. отрасль «топталась на месте», не наращивала объемов выпускаемой продукции. Застой авиапромышленности объяснялся не только объективными, общими для всей советской экономики той поры причинами, но и обуславливался наличием серьезных внутриотраслевых проблем — неудовлетворительным состоянием основных фондов авиастроения (нехватка производственных площадей, современного оборудования, ветхость и примитивность зданий, установок, сооружений), плохим снабжением сырьем, материалами, топливом [1].

На 1 октября 1925 г. авиазаводы располагали 2886 станками, из которых были задействованы только 1938. Износ производственных зданий составлял в самолетостроении 32%, в моторостроении 21%. Из-за нехватки материалов, сырья и энергии производственные мощности авиазаводов были использованы едва больше, чем наполовину. В это время в отрасли было занято 51 14 человек, из них 3677 рабочих, в том числе производственных — 2258 человек. Они преимущественно выпускали моторы М-5, самолеты-истребители И-2, разведчики Р-1, учебные У-1, а также ремонтировали пришедшую в негодность технику. Большая доля ручного труда и низкая энерговооруженность снижали и без того низкую производительность. Да и выпускать, по большому счету, авиазаводам было нечего [2].

Важную, во многом определяющую роль в развитии советской авиации сыграли решения XIV съезда ВКП(б), известного по учебникам истории как «съезд социалистической индустриализации». В декабре 1925 г. он наметил курс на развитие тяжелой индустрии, крупной машинной промышленности, способной оснастить фабрики, заводы, сельское хозяйство новейшей техникой. Съезд поручил Центральному Комитету партии принять все меры к укреплению обороноспособности страны и усилению мощи Красной Армии и Красного Флота — морского и воздушного.

Конкретизируя решения съезда, Совет Труда и Обороны (СТО) в следующем году заслушал доклад председателя Высшего совета народного хозяйства (ВСНХ) Ф.Э. Дзержинского о состоянии авиапромышленности. СТО принял постановление, предусматривающее дальнейшее увеличение производственных мощностей авиазаводов, в первую очередь моторостроительных и тех самолетостроительных, где производили истребители и бомбардировщики. На капитальное строительство и оборудование существующих заводов за три года выделялась огромная по тем временам сумма — 19,5 млн руб. Предусматривалось доведение годового производства до 1500 самолетов и 1800 моторов (при работе в одну смену) [3].

Выступая на следующем, XV съезде ВКП(б) в декабре 1927 г. И.В. Сталин сказал: «Наша авиационная промышленность стоит на собственных здоровых ногах... Конечно, нам предстоит еще большая работа. Партия должна будет и впредь уделять авиационной промышленности серьезное внимание. Однако авиационная промышленность, как никакая, может быть, другая отрасль советской промышленности, стоит на правильной дороге и ей нужно только уделять внимание, чтобы она и впредь продолжала свою полезную государственную работу» [4].

Действительно, в 1927 г. отечественные заводы построили 575 самолетов (из них 495 боевых), в то время как годом раньше — 469, а в 1925 г. — лишь 326 машин (264 боевые) [5]. В это же время были реорганизованы Центральный аэрогидродинамический институт (ЦАГИ) и Научно-испытательный институт (НИИ) ВВС. Получивший новые территории в Москве ЦАГИ вскоре стал важнейшей базой отечественного самолетостроения. Здесь развернулась научно-исследовательская работа по аэродинамике самолетов, устойчивости и управляемости, прочности авиационных материалов, разработан ряд новых типов самолетов с высокими характеристиками. На созданный на основе «Опытного аэродрома» НИИ ВВС возложили обязанность проведения государственных испытаний самолетов, двигателей, авиационного оборудования, включая подготовку заключений о степени их пригодности к серийному производству, разработку форм и способов боевого применения.

К середине 1920-х годов почти все советские инженерно-конструкторские силы сосредоточились в организационно сформировавшихся коллективах, руководимых А.Н. Туполевым, создававшим цельнометаллические самолеты различного назначения, Н.Н. Поликарповым, специализировавшимся на конструировании истребителей и разведчиков, Д.П. Григоровичем, строившим морские самолеты, К.А. Калинин, занимавшимся пассажирскими самолетами. Во второй половине 20-х годов эти коллективы создали ряд удачных самолетов, среди которых особого внимания заслуживают учебный самолет У-2, разведчик Р-5, бомбардировщик ТБ-1.

В те же годы получила развитие наша военная наука, которая определяла военную стратегию на случай масштабных боевых действий, активно участвовала в выработке военной доктрины советского государства. Под руководством Л.Д. Троцкого, а затем М.В. Фрунзе на основе «линейных форм» вооруженной борьбы (т. е. без глубокого эшелонирования) сформировалась теория последовательных фронтовых наступательных операций. Считалось, что эти операции продолжительностью до месяца на глу-

бину до 250 км приведут к разгрому противника при условии согласованных действий пехоты, кавалерии, артиллерии и авиации. Однако ввиду ограниченных боевых возможностей частей и соединений Красной Армии того времени допускались остановки и перегруппировки для постепенного преодоления полос неприятельской обороны.

Важная роль в систематизации боевого опыта авиации принадлежала Военной академии Рабоче-Крестьянской Красной Армии (РККА). В 1921 г. вышла в свет книга бывшего «военспеца» царской армии Н.А. Яцука «Тактика воздушного флота», где обобщался боевой опыт Первой мировой войны, материалы, опубликованные в журнале «Вестник Воздушного флота», другие источники. Считается, что в 1924–1925 гг. зародилась теория тактики советской авиации, затем она оформилась как часть военного искусства.

Советский Союз еще не успел создать современную отечественную авиапромышленность, прочную базу для подготовки и развития летных и технических кадров. Тем не менее в стране развернулась оживленная дискуссия по основам построения и развития Вооруженных сил в целом и авиации в частности. Предметами обсуждения стали такие вопросы, как роль авиации в войне, необходимые рода авиации в составе ВВС, взаимозависимость техники и тактики. Среди статей того времени следует отметить работы видного военного деятеля С.А. Меженинова: «Воздушные силы в войне и операции», «Основные вопросы применения военно-воздушных сил», «Вопросы применения и организации авиации» [6].

В середине 1920-х годов С.А. Меженинов (бывший кадровый офицер царской армии, который перешел на сторону Советской власти) занимал должность начальника штаба Воздушного Флота. Его непосредственным начальником был П.И. Баранов – активный участник революции и Гражданской войны. Не имея изначально авиационного образования, Баранов закончил курсы летчи-



П.И. Баранов беседует с французским писателем Анри Барбюсом

ков-наблюдателей и авиамехаников, что помогло ему в короткий срок стать крупным организатором авиапромышленности и советской авиации в целом.

Начальник ВВС П.И. Баранов больше занимался практическими вопросами. В области теории, несомненно, ценными оказались труды «Стратегия и тактика Красного Воздушного Флота» А.В. Сергеева (1925 г.), «Вопросы стратегии и тактики Красного Воздушного Флота» В.В. Хрипина (1925 г.), «Организация Военно-Воздушного Флота РККА» под редакцией С.Г. Хорькова (1925 г.), «Тактика авиации» А.Н. Лапчинского (1926 г.; позже эта книга выдержала еще два издания), «Обеспечение воздушных операций» А.С. Алгазина (1928 г.).

Комбриг А.Н. Лапчинский, в дальнейшем ставший одним из крупнейших военных теоретиков Советского Союза, специалистом по применению авиации, сразу после окончания Гражданской войны посвятил себя научно-педагогической деятельности. С должности начальника штаба Воздушного Флота он перешел на работу в Военную академию им. М.В. Фрунзе, затем в Военно-воздушную академию им. Н.Е. Жуковского. В монографии «Тактика авиации» в главе «Разведка» рассмотрен ряд принципиальных положений тактики разведывательной авиации.

Надо сказать, что в это время во всех странах разведчики являлись самым распространенным родом войск в составе ВВС, вопросы их боевого применения получили широкое развитие. Все они имели задачу «вскрыть намерение противника путем наблюдения расположения и движения его войск» [7]. Но в вооруженных силах различных стран по-разному разделяли разведчиков, например, на ближних и дальних либо на стратегических и тактических. Лапчинский же формулирует так: «Дальность ближней армейской разведки прямо пропорциональна скорости движения противника и обратно пропорциональна скорости своей перегруппировки» [8].

Представляют интерес вопросы глубины ведения разведки, степени ее непрерывности, общих положений постановки задачи. «Разведка – самая опасная и самая увлекательная работа авиации, – отмечал в 1926 г. комбриг, и под этим тезисом военные специалисты могут подписаться и сегодня. – Вместе с тем она предусматривает спокойствие и безопасность тысяч наземных бойцов, ставя их в известность об обстановке. Ответственность разведчика велика, а значение его работы трудно переоценить» [9].

Тем временем в связи со значительным ростом количества и качества оружия, а также военной техники в Вооруженных силах теория последова-



Слева у самолета стоит инспектор ВВС РККА П.Х. Межерауп

тельных операций перестала соответствовать требованиям будущей войны. Анализируя изменения, происходившие в военном деле, оснащение армии современной техникой и учитывая полученный на учениях и маневрах опыт, советская военная мысль пришла к выводу о необходимости выработать новые взгляды на подготовку и проведение фронтовых операций, прежде всего наступательных. Видные советские теоретики М.Н. Тухачевский, И.П. Уборевич, А.И. Корк, Б.М. Шапошников, В.К. Триандафиллов и другие выдвинули ряд новых положений по ведению операций, начали разработку теории глубокого наступательного боя. Суть его состояла в том, чтобы безостановочно преодолевать всю глубину оборонительной полосы и развивать наступление вплоть до полного уничтожения неприятеля. В качестве вероятных противников СССР в начале 30-х годов XX века рассматривались Франция, Польша, Румыния, Великобритания.

Считалось, что тактическая зона обороны неприятеля, достигавшая глубины 20–30 км, должна прорываться в первый день наступления, а темп продвижения войск должен составлять не 5 км, как полагали в конце 1920-х годов, а до 30–40 км. Для достижения столь высоких темпов наступления, полагали наши военные теоретики, необходимо иметь такое построение боевых порядков, которое бы обеспечило массированное воздействие на все элементы обороны неприятеля. И здесь роль ВВС трудно переоценить.

Крупные советские военные теоретики и авиационные командиры,

такие как В.В. Хрипин, П.П. Ионов, Б.Л. Теплинский, А.Н. Лапчинский, продолжили обобщать опыт использования авиации, итоги учений. В частности, комбриг Лапчинский в 1934 г. подготовил монографию «Воздушный бой» в трех частях, где многие вопросы были освещены впервые не только в советской, но и зарубежной печати.

Так, Александр Николаевич в работе рассуждает о конечной цели маневрирования истребителя в воздухе — занять выгодное положение для атаки неприятельского самолета. Он предугадывает крупные воздушные сражения в скором времени, когда действия летчиков будут обусловлены не только наземной, но и воздушной обстановкой; останавливается на специфике боя в воздухе, когда, как бы неудачно ни складывалась для противника схватка, «переговоров о сдаче с высылкой парламентариев осуществить нельзя; в воздушном бою пленных не берут», поэтому необходимо сбить самолет противника [10].

Лапчинский вводит понятие «уничтожение неприятельского самолета». «Самолет противника до тех пор не сбив, пока он управляется. Поэтому понятие сбития мы можем определить следующим образом: сбить самолет противника — значит нарушить его управление... — отмечал он. — В воздухе нет объектов для захвата. Выигрыш боя в воздухе с изгнанием противника не имеет самодовлеющего значения. Этот выигрыш боя должен эксплуатироваться или земными, или воздушными войсками. Выигрыш боя с уничтожением противника наносит материальный урон воздушным силам противника, подрывая их вообще. Ясно поэтому, что воздушный бой должен иметь всегда решительный результат...» [11].

Особый интерес не только у советских авиаторов, но и у летчиков-истребителей всего мира вызвали разделы, где говорилось о внезапности атаки и способах ее достижения. По мнению Лапчинского, внезапность в воздушном бою была связана, во-первых, со скрытностью подхода, а во-вторых, со стремительностью атаки. Можно добиться внезапности, используя «мертвые конусы» (по терминологии 20-х годов XX века — не простреливаемое бортовым оружием обороняемого самолета пространство), или выбрав удачное мгновение, когда неприятельский экипаж был всецело занят, скажем, наблюдением за землей, или заходя на цель со стороны солнца. В то же время комбриг предостерегал от чрезмерного стремления использовать облачность: силуэт своего самолета может хорошо проецироваться на фоне облаков, что не способствует скрытности подхода.

Несомненно, эти и многие другие положения Лапчинского были использованы немцами при разработке тактики истребительной авиации

люфтваффе. Как известно, в конце 1920 – начале 1930-х годов между Германией и СССР наблюдалась комплексная кооперация в военно-промышленной области, включая авиацию. В рамках секретного соглашения о сотрудничестве была, в частности, создана Липецкая авиашкола, где проходили переподготовку летчики, механики, мотористы, оружейники. В 1931 г. немецкие летчики впервые приняли участие в совместных маневрах с советской авиацией. В ходе этих учений отработывались действия истребителей против бомбардировщиков [12].

Получилось так, что многие положения этой работы первыми использовали на практике как раз германские асы. Забегая вперед, отметим, что после завершения войны в Испании, когда в штабах люфтваффе стали изменять и уточнять тактику авиации, особенно истребительной, немцы включили в свои уставы многое из теории Лапчинского. В то же время советский военный теоретик критиковал летчиков Первой мировой войны, «желавших сбивать противника неожиданно, а не драться с ним, старавшихся сделать его [бой] таким односторонним делом и даже проповедовавших, что если с первого неожиданного наскока сбить противника не удастся, то вторично не следует атаковать его» [13]. Комбриг называл такую манеру ведения боя «трусоватой», а многие видные немецкие асы



Во время заседания Главного Военного совета Красной Армии

положили ее в основу ведения боя, что позволило им достичь большинства побед.

При обсуждении вопросов тактики бомбардировочной авиации молодая советская авиационная наука оппонировала западным теоретикам, прежде всего итальянскому генералу Д. Дуэ, чья работа «Господство в воздухе» была переведена на русский язык и широко обсуждалась в печати [14]. После дискуссии в СССР возобладала точка зрения, что неверно переоценивать роль авиации, считать ее всемогущим видом вооруженных сил, способным в одиночку в короткий период решить исход войны путем разрушения военно-производственной базы противника и подавления его воли к сопротивлению. (Впрочем, в своих работах Дуэ подчеркивал, что его теория применима только к специфике Италии, где Альпы серьезно затрудняют переход сухопутных границ, а к моменту развертывания дискуссии в СССР он скончался.) Заочно критикуя итальянского стратега, А.Н. Лапчинский писал:

«Главным элементом вооруженных сил континентального государства является сухопутная армия, а не воздушные силы. Нельзя представить себе будущую большую войну таким образом, что воздушная армия типа Дуэ будет вести воздушную войну, а сухопутные войска будут ждать того момента, когда победа в этой воздушной войне будет достигнута полная и когда... участие сухопутных сил станет излишним и они смогут спокойно разойтись по домам» [15].

Не менее интересна другая работа А.Н. Лапчинского, изданная двумя годами ранее. В ней автор утверждает, что в период Первой мировой войны воздушный флот был по преимуществу разведывательным. Относительно малочисленные бомбардировщики не обладали мощным вооружением, тяжелая бомбардировочная авиация только зарождалась. Теперь ситуация заметно изменилась, «успехи в строительстве самолетов вызывают пересмотр старых взглядов на роль воздушных сил в будущей войне и декларацию новых доктрин» [16]. В связи с этим возникает вопрос: что необходимо бомбардировать в первую очередь и в какой последовательности?

Комбриг делит действия авиации на вспомогательные (обеспечение своего командования разведывательной информацией), самостоятельные (удары по объектам противника, связанные с ходом операции) и независимые от непосредственного хода операции (например, поражение тыловых объектов). По мнению Лапчинского, чем на большую глубину авиация наносит удар, тем через большее время скажется результат произведенных



На переднем плане Я.И. Алкснис, С.М. Буденный, И.В. Сталин (слева направо)

разрушений. Важно правильно выдержать соотношение между самостоятельными и независимыми действиями авиации, не оставив наземные войска без поддержки с воздуха [17].

«Поражая противника в его тактической глубине, мы содействуем земным войскам в выигрыше боя,— формулировалось в монографии. — Расширяя одновременно свои действия в оперативной глубине противника, мы содействуем войскам в выигрыше сражения. Воспрещая противнику осуществление крупного железнодорожного маневра... мы ускоряем проникновение своих войск в данном направлении в глубину страны противника и содействуем им в выигрыше операции большого стиля (стратегической операции, говоря современным языком. — *Прим. авт.*). Выполнение этой задачи потребует от авиации полетов от линии соприкосновения до железнодорожных узлов его государственного тыла» [18].

Необходимо отметить, что во второй половине 1930-х годов советская страна уже имела силы и средства для реализации указанных выше замыслов, что видно из табл. 1.1, показывающей рост численности парка боевых самолетов [19].

Таблица 1.1

**КОЛИЧЕСТВО САМОЛЕТОВ В СТРОЮ
НА 1 ЯНВАРЯ КАЖДОГО ГОДА**

Тип самолета	Годы				
	1929 г.	1931 г.	1933 г.	1935 г.	1937 г.
Тяжелые и средние бомбардировщики, крейсера	48	183	647	1002	2443
Легкие бомбардировщики, штурмовики, торпедоносцы	860	911	886	1876	1779
Истребители	232	408	780	1640	2255
Разведчики и другие	145	142	862	1375	1662
Итого	1285	1644	3165	5893	8139

Изменился и качественный состав авиации, в частности возросла доля современных многомоторных самолетов. К концу рассматриваемого периода СССР располагал армадой из более 800 цельнометаллических четырехмоторных кораблей ТБ-3, созданных под руководством А.Н. Туполева и серийно построенных тремя авиазаводами, – подобного флота не имела ни одна страна мира. Каждый такой самолет мог доставить 2000 кг бомб на расстояние 1100 км.

Однако наличие столь мощного флота не позволяет говорить о приверженности СССР теории генерала Дуэ. В условиях бурного роста скоростей полета, практических потолков, вооружения самолетов и других характеристик руководители государства и прежде всего Сталин считали соединения самолетов ТБ-3 дорогостоящими, но не способными самостоятельно решать стратегические задачи. В нашей стране, как и в Германии, акцент был сделан на максимально тесное взаимодействие авиации и наземных войск.

Поэтому, когда на базе авиабригад тяжелых кораблей стали формироваться мощные объединения – авиационные армии особого назначения (АОН), в них наряду с соединениями ТБ-3 вошли бригады на двухмоторных скоростных бомбардировщиках СБ. Созданию А.А. Архангельским под

руководством Туполева в начале 1934 г. этого цельнометаллического самолета предшествовал большой объем экспериментальных исследований в аэродинамических трубах ЦАГИ. В 1936 г. серийные экземпляры СБ по своим летным данным, особенно по скорости, скороподъемности и практическому потолку, превосходили лучшие образцы бомбардировщиков Германии, Италии, Великобритании, Франции, даже могли действовать днем без прикрытия истребителями.

На воздушных маневрах в августе 1936 г. проверялись оперативнo-



П.И. Баранов (справа)
и авиаконструктор С.В. Ильюшин

стратегические взгляды и положения советского командования о массированном применении тяжелобомбардировочной авиации во взаимодействии с легкой боевой авиацией и наземными средствами ПВО по завоеванию господства в воздухе в начальный период войны. В маневрах участвовали большие по тем временам силы – около 700 самолетов, входивших в АОН, ВВС четырех крупнейших военных округов, включая Московский [20].

Подобные маневры помогали развивать технику и тактику во взаимосвязи. Кроме коллектива Туполева, магистральный путь развития советской авиационной техники определяли в 1930-е годы работы

конструкторского коллектива Н.Н. Поликарпова, которому удалось создать чрезвычайно удачные истребители («маневренные» И-15 и «скоростные» И-16), коллектива С.В. Ильюшина, разработавшего семейство дальних бомбардировщиков ДБ-3, коллективов Г.М. Бериева (морские самолеты), А.С. Яковлева (учебно-тренировочные и спортивные самолеты).

Необходимо признать, что развитие самолетостроения и работу всех перечисленных выше коллективов сдерживало отставание отечественного моторостроения. Несмотря на большое число проектов и опытных разработок, получить надежно работающий советский мотор долго не удавалось. Использовались иностранные двигатели или скопированные с них

образцы. Крупным шагом в развитии отрасли стал мощный двигатель водяного охлаждения М-34, созданный под руководством А.А. Микулина, имевший в последующем много модификаций. В эти годы в деле развития двигателестроения большую роль играло освоение лицензионных двигателей: французских «Испано-Сюиза» и «Гном-Рон», американских «Райт-Циклон», на базе которых советскими конструкторами были созданы моторы семейства М-100 (В.Я. Климов), М-85 (А.С. Назаров), М-25 и М-62 (А.Д. Швецов).

В начале 1930-х годов консолидировалась административно-командная система в авиапромышленности, как и во всей промышленности, и одновременно была расширена материально-техническая база отрасли, создан ряд новых отраслей индустрии, без которых было невозможно дальнейшее развитие авиационной промышленности. Интенсивно шло новое капитальное строительство на уже действующих заводах. Изменения в те годы можно было наблюдать, что называется, невооруженным глазом. Летчик А.К. Туманский, имевший большой опыт полетов на российских кораблях «Илья Муромец» и французских самолетах «Голиаф» (фирмы «Фарман»), после посещения одного из московских авиазаводов вспоминал:

«Контраст с недавним прошлым был разительнейшим. Я шел по знакомой территории и ничего не узнавал вокруг. Цеха за цехами, я сбился уже со счета — сколько их? А мы, оказывается, не увидели еще и половины. Длинными рядами тянулись новехонькие станки. Помещение окончательной сборки поражало своими гигантскими размерами. Ежедневно отсюда на летное поле выкатывалось 10–12 самолетов. За исключением шасси и электрооборудования тут изготавливалось все, что необходимо для оснащения самолета. Завод в целом представлялся огромным единым и разумным организмом...» [21].

Научный и конструкторско-производственный потенциал советской авиапромышленности позволил ей к середине 1930-х годов создать истребители, бомбардировщики, разведчики и самолеты для достижения рекордов, выведших авиацию Красной Армии на передовые рубежи мирового технического прогресса. Эти типы машин выпускали уже в десятках и сотнях экземпляров. Несколько отставала штурмовая авиация, хотя в ряде маневров она продемонстрировала свою боевую эффективность. В Советском Союзе неоднократно предпринимались попытки создать специализированный самолет-штурмовик, но дальше опытных образцов дело не пошло. На вооружении штурмовых частей в первой половине 1930-х годов находились модификации разведчика Р-5 (Р-5Ш, Р-Z и СССР).

В это время большое внимание уделялось вопросам оптимального применения штурмовиков. Наиболее важной представляется работа полковника А.К. Медниса «Тактика штурмовой авиации», увидевшая свет в 1935 г. и несколько раз затем переиздававшаяся. Как сформулировал автор, штурмовая авиация предназначена для поражения войск и боевой техники неприятеля, значительно менее уязвимых для других родов авиации. По мнению Медниса, для достижения успеха было важно правильно распределить силы, поставить задачи, добиться систематических действий по единому плану, что превратит штурмовую авиацию в «самостоятельную боевую силу» [22].

Несмотря на многие верные положения, которые были сформулированы в этом труде, он, как мы теперь понимаем, ставил задачи весьма узко. Ведь в 1930-е годы штурмовая авиация являлась весьма малочисленной и слабой, мало кто мог предположить ее бурный рост в ближайшее время. На вооружение ВВС Красной Армии еще не был принят штурмовик Ил-2, для которого С.В. Ильюшин создал почти цельный сварной бронекорпус с двойной кривизной обводов. Боевое применение этого самолета на фронтах войны опровергло ряд положений работы Медниса, например приведенное ниже:

«Необходимо учесть, что штурмовая авиация способна наносить мощный удар лишь по целям и объектам, расположенным открыто и массивованно, а штурмовые действия по рассредоточенным и укрытым боевым порядкам войск и огневым точкам малоэффективны. Штурмовая авиация также не может вести непрерывный методический и продолжительный огонь по всей системе расположения войск противника или даже по ограниченному его участку. Поэтому применение штурмовой авиации в пределах досягаемости огневыми средствами наземных войск (т. е. в пределах поля боя) и по объектам, уже принявшим боевой порядок или ведущим бой, как правило, нецелесообразно» [23].

Как показал опыт Второй мировой войны, советские штурмовики Ил-2, выпущенные промышленностью в невиданных ранее масштабах, применялись на всех участках советско-германского фронта. Они эффективно действовали на малых высотах под огнем системы ПВО неприятеля, прежде всего малокалиберных скорострельных пушек, поражая артиллерию, танки, другие образцы бронетехники, даже «принявшие боевой порядок». Вероятно, ущерб «зарывшемуся в землю» противнику был не столь велик, как на открытой местности, но психологический эффект нельзя недооценивать. Правда, собственные потери в материальной части и личном составе оказались огромны.

Следует подчеркнуть, что проблема подготовки кадров возникла задолго до начала Второй мировой войны, а в условиях технической реконструкции особенно обострилась. Требовалось не только обеспечить ВВС необходимым количеством специалистов, но и не допустить разрыва между поступавшими в авиачасти новыми самолетами и уровнем подготовки летного и технического составов. Освоить сложные машины, формы и способы их боевого применения могли только хорошо подготовленные, грамотные и интеллектуально развитые люди. Несмотря на многочисленные советские лозунги типа «Кадры, овладевшие техникой, решают все!», было очень трудно их выполнить в стране, где многие едва умели писать и считать.

Тем не менее в середине 1930-х годов не только возросло количество учебных заведений ВВС, но и повысилось качество обучения, которое состояло из трех этапов и предусматривало для пилотов минимум 50 ч налета. В 1937 г. в стране имелось 18 летных и 6 технических заведений, в которых училось 22 707 курсантов. В этом же году была утверждена двухлетняя система подготовки кадров. Курсанты заканчивали сначала аэроклубы (где пилоты получали первичный летный опыт), летную школу (военное училище), после чего их направляли или в строевую часть, или в ГВФ, или в Осоавиахим, или в запас. В 1937 г. авиабазы располагали 3007 самолетами [24].

Среди высшего командного состава находились люди, вышедшие с самых низов и оказавшиеся способными постоянно учиться и квалифицированно учить других. Прежде всего хотелось бы остановиться на личности Я.И. Алксниса. Якова Ивановича после окончания военной академии и работы в Генеральном штабе в августе 1926 г. назначили заместителем П.И. Баранова. Когда последнего перевели на должность заместителя наркома тяжелой промышленности и начальника Главного управления авиапромышленности, Алкснис летом 1931 г. стал начальником Управления ВВС РККА и членом Реввоенсовета СССР. К этому времени он окончил краткосрочные курсы



Начальник ВВС РККА Я.И. Алкснис



Начальник ВВС РККА Я.И. Алкснис и нарком обороны К.Е. Ворошилов
на краю летного поля

летчиков, а затем часто совершал полеты на различных самолетах. С мая 1937 г. командарм 2 ранга Я.И. Алкснис возглавлял Главный Военный совет ВВС, на заседаниях которого совместно с Б.У. Троянкером, В.Г. Кольцовым, Ф.А. Агальцовым и другими решал многочисленные вопросы военного и организационного строительства, боевой и политической готовности кадров, разработки военной стратегии ВВС, оперативного искусства и тактики...

Следует осветить еще одну важную проблему, которой стали уделять значительное внимание во второй половине 1930-х годов, — борьбу за господство в воздухе. Советские военные теоретики полагали, что успех фронтовой операции, как наступательной, так и оборонительной, в значительной степени будет зависеть от исхода борьбы за господство в воздухе. На заседании Главного Военного совета Красной Армии подчеркивалось, что без завоевания господства в воздухе невозможно подготовить наступление фронта.

Как известно, в годы Первой мировой войны борьба за господство в воздухе велась в основном в тактическом масштабе и только на ее завершающей стадии начала приобретать оперативный размах. По мнению советских военных теоретиков, для успешного решения данной задачи не-

обходимо уже в мирное время развивать авиапромышленность, серийно выпускать самолеты, не уступающие по своим характеристикам самолетам вероятного противника, воспитать в достаточном количестве кадры, накопить стратегические запасы сырья, других материалов, подготовить аэродромы и т. д.

Советская теория разделяла борьбу за оперативное и стратегическое господство в воздухе по формам, масштабам и результатам (впоследствии определили также понятие «тактическое превосходство»). Предполагалось вести эту борьбу разными способами, причем основными считались уничтожение неприятельских самолетов в воздухе и на аэродромах, а главной силой этой борьбы являлась истребительная авиация. В 1936 г. была издана «Временная инструкция по самостоятельным действиям Воздушных Сил РККА», которая наряду с указанными выше формами борьбы рекомендовала проводить воздушные операции по разрушению военно-промышленных и административно-политических центров, срыву железнодорожных, морских, речных и автомобильных перевозок, разгрому крупнейших баз неприятеля [25].

В конце рассматриваемого периода представилась возможность проверить многие тезисы советской военной доктрины в ходе локальных военных конфликтов – в Китае, Монголии и Испании. СССР направил в эти



Группа военных – представители высшего и старшего командного состава РККА

страны авиационную технику, военных советников, летно-технический состав. Боевые столкновения в небе этих стран с реальными противниками: ВВС Японии, Германии и Италии — показали, что большинство теоретических положений вполне современны, самолеты в целом не уступали аналогичным машинам неприятеля, а по ряду показателей и превосходили их (например, до появления Вf109Е лучшие немецкие и итальянские истребители не обладали достаточной максимальной скоростью для успешных перехватов наших СБ). Уровень летной подготовки советских летчиков-добровольцев не всегда соответствовал требованиям тех лет. Но они компенсировали недостаток летного мастерства мужеством и самоотверженностью. Многие же зарекомендовали себя подлинными мастерами летного дела. Не случайно по результатам боев в Испании 35 наиболее отличившимся авиаторам присвоили звание Героя Советского Союза, за успехи в Китае — еще 14 авиаторам, а по итогам сражения у реки Халхин-Гол список героев страны пополнился 26 фамилиями (из общего количества 12 летчиков наградили посмертно). К лету — осени 1939 г. дважды были удостоены Золотых Звезд Героев С.И. Грицевец, Г.П. Кравченко и Я.В. Смушкевич.

Анализу опыта боевого применения авиации в этих конфликтах было посвящено несколько фундаментальных работ. Прежде всего отметим пятитомную монографию «Боевые действия ВВС в Испании и Китае. (Опыт исследования)», подготовленную группой старших командиров под руководством полковника Т.Б. Лина (общую редакцию труда осуществлял генерал-лейтенант Ф.К. Арженухин — впоследствии начальник Военной академии командного и штурманского состава ВВС Красной Армии). В этой работе подробно освещался ход боевых действий наземных войск (прежде всего в Испании), анализировалось участие авиации, делались выводы по каждому периоду. Кроме того, авторский коллектив остановился на вопросах управления авиационными частями и соединениями, подготовки кадров, материально-технического обеспечения, организации военной промышленности и авиационного тыла [26].

Участие наших летчиков в локальных конфликтах проанализировал на основе сообщений участников событий и других материалов генерал-майор П.П. Ионов в работе «Использование истребительной авиации», которая была сдана в печать в августе 1939 г., за месяц до начала Второй мировой войны. В книге утверждается, что если раньше тактика истребительной авиации строилась на опыте войны 1914–1918 гг., то теперь в результате изменения качественного состояния всех воздушных сил при-

шла пора пересмотреть практическую подготовку летного состава, прежде всего в истребительной авиации.

Некоторые положения работы Ионова вызывают практический интерес. Так, он на опыте боевых действий в Испании высказал предположение, что истребители могут успешно бороться с бомбардировщиками ночью в световых прожекторных полях, обосновал «целесообразность организации боевого порядка истребителей в двух группах: сковывающей и ударной», более высокую эффективность при налетах на аэродромы неприятеля скоростных и маневренных истребителей, чем штурмовиков со значительным бомбовым и стрелково-пушечным вооружением [27].

Большое внимание преподаватель военной академии уделил вопросам управления авиацией на земле и в воздухе. Ионов предложил вынести командный пункт командира соединения истребительной авиации на КП одного из общевойсковых объединений, действующего на главном направлении, широко использовать радиостанции для управления частями и для связи между самолетами в воздухе. Он отметил, что в ходе напряженных воздушных схваток боевые порядки сторон нарушались, начинались подлинные «собачьи свалки», известные по временам Первой мировой войны, и командиры звеньев (а советские летчики-истребители в то время вели бои звеном из трех самолетов) «не успевали собрать ведомых, которые пристраивались, сообразуясь с обстановкой, к первому попавшемуся своему самолету» [28].



Я.И. Алкснис докладывает наркому обороны К.Е. Ворошилову

Оглавление

<i>Предисловие</i>	5
Часть 1	
Советская авиационная доктрина в 1925–1939 гг.	7
Вторжение. Начало воздушной войны на советско-германском фронте	31
Первая воздушная операция советских ВВС в Великой Отечественной войне	134
Грозное московское лето	154
Налеты на Румынию	225
Часть 2	
Оборона Киева	291
Приграничное сражение	291
На дальних подступах к Киеву	338
Над Правобережной Украиной	379
Упорная оборона и трагический финал	424
Часть 3	
Воздушные налеты на Ленинград и Кронштадт.	484
Фронт еще далеко?	484
Враг у ворот	520
<i>Заключение</i>	568
<i>Приложения</i>	569