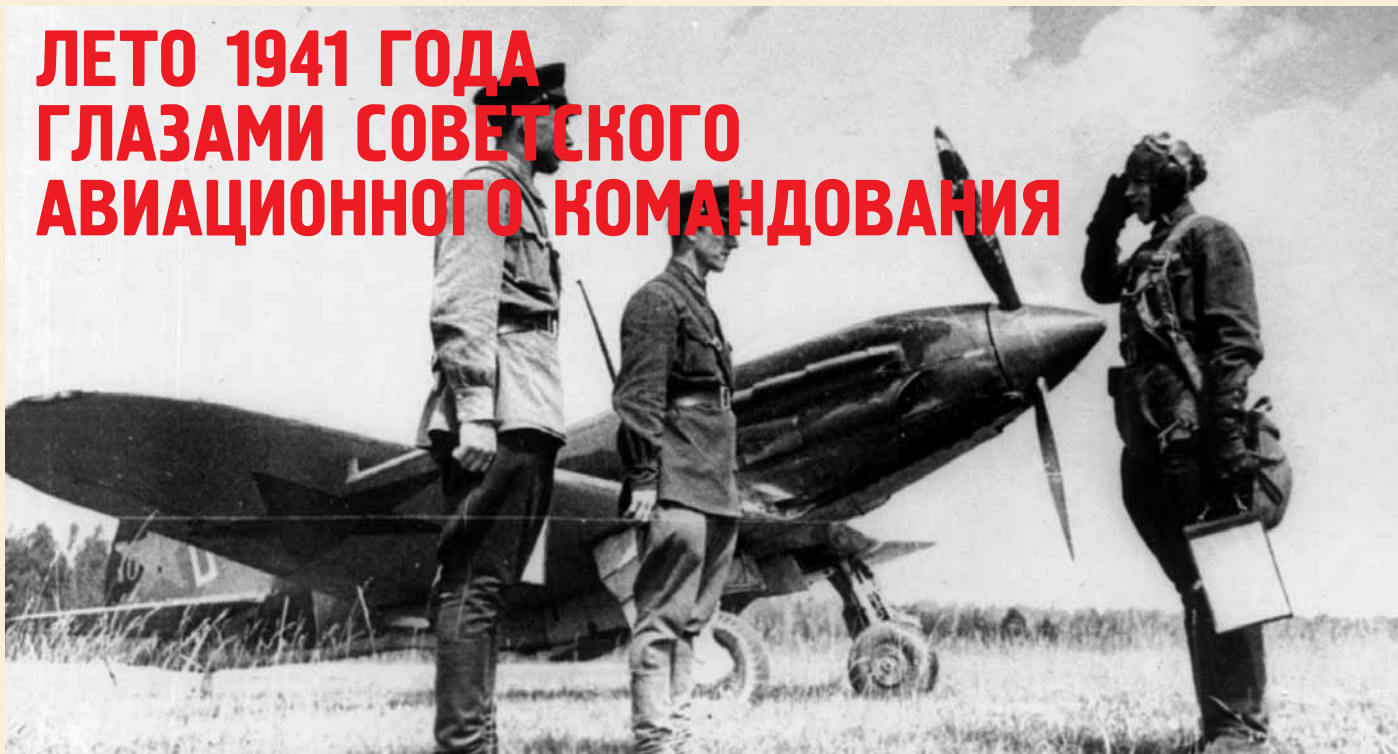


# ЛЕТО 1941 ГОДА ГЛАЗАМИ СОВЕТСКОГО АВИАЦИОННОГО КОМАНДОВАНИЯ



Все чаще россияне становятся свидетелями извращения на самых разных уровнях (от заявлений высших западных политиков до... собственных школьных учебников) исторических итогов и фактов самого трагического периода XX века – Второй мировой войны. Наиболее фальсифицируются ее события, связанные с участием и с определяющей ролью в них нашей Родины и ее Вооруженных Сил. В связи с этим и в преддверии 65-й годовщины Победы советского народа в Великой Отечественной войне 1941–1945 годов «Авиапанорама» приступила к подготовке и публикации серии материалов, проливающих свет на некоторые подвергшиеся искажению или не до конца выясненные до сих пор факты применения в этой войне отечественной авиации. Автором этой серии является Александр Николаевич Медведь, полковник, кандидат технических наук, уже более двух десятилетий известный как кропотливый и последовательный историк Второй мировой войны. Наиболее ожесточенные споры и спекуляции касаются начала войны, и мы уделим этому времени особое внимание.

**О**дним из самых болезненных вопросов в отечественной авиационной истории является вопрос о сравнительной эффективности боевого применения ВВС Красной Армии и германских люфтваффе. В последние годы написано множество книг и статей, авторы которых анализировали отечественные и западные источники, связанные с боевым использованием авиации в годы Великой Отечественной войны. Надо отметить, что успешность действий советских ВВС в большинстве современных работ оценивается невысоко, а у ряда авторов – даже уничижительно. На мой взгляд, смакование неудач отечественных Вооруженных Сил, выполнивших в годы Великой Отечественной войны неимоверную по сложности миссию – разгром гитлеровской военной машины,

представляется малодостойным занятием. У большинства из нас, жителей России и СССР, в ту войну погибли или стали инвалидами родственники. Полагаю, что им, отдавшим свою жизнь или здоровье, вряд ли понравилась бы тональность «произведенный» псевдосуворова-резуна и ему подобных. Полагаю, что при изучении истории войны надо не оскорблять память советских воинов, а попытаться достойно, «без гнева и печали» разобраться в глубинных причинах происшедших тогда событий.

### «Нам разум дал стальные руки-крылья»...

Как известно, в предвоенное десятилетие численность самолетного парка ВВС КА стремительно росла. В 1933–1934 гг. были разработаны и приняты на вооружение ранние модификации машин, которые в 1941 г. составили «становой хребет» советской авиации: истребитель И-16 (первый полет прототипа – в декабре 1933 г.) и скоростной бомбардировщик СБ (первый полет опытной машины – в октябре 1934 г.). В следующем, 1935 г., впервые поднялся в небо прототип дальнего бомбардировщика

ДБ-3. Освоение указанных машин в серии привело к ограничению выпуска самолетов в СССР в 1933–1936 гг. из-за необходимости освоения новых технологий и материалов, в то время как в Германии производство быстро росло. Данные таблицы 1 иллюстрируют динамику постройки самолетов (шт.) в некоторых странах – участницах Второй мировой войны накануне ее развязывания.

Обращает на себя внимание тот факт, что в 1939 г. выпуск самолетов в Советском Союзе едва ли не удвоился. А между тем отечественный авиапром вообще был молод: в 1934 г. вошли в строй действующих воронежский завод № 18 и тушинский завод № 81, в 1936 г. дали первую продукцию иркутский завод № 125, новосибирский завод № 153 и предприятие в Комсомольске-на-Амуре (завод № 126). В 1938 г. построили первые самолеты переоборудованный саратовский комбайновый завод (он получил № 292) и подмосковный завод № 301. В следующем году начали серийный выпуск боевых машин заводы № 99 (Улан-Удэ) и № 124 (Казань). За пять лет число самолетостроительных предприятий выросло вдвое! Несомненно, что при общей нехватке инженеров, техников и

Таблица 1  
Масштабы выпуска самолетов накануне Второй мировой войны

Год	СССР	Германия	США	Англия	Франция
1933	2952	368	1324	1102	...
1934	3109	1968	1615	1108	...
1935	2529	3183	1807	1710	...
1936	3578	5112	3010	1830	569
1937	4769	5606	500-550	2218	743
1938	5469	5235	3623	2828	1382
1939	10 382	7940	2141	7940	3163

квалифицированных рабочих в стране немедленно обеспечить высокое качество продукции вряд ли было возможно.

Резкое увеличение авиапарка потребовало столь же масштабного расширения подготовки летных экипажей. Для этого следовало обеспечить учебные заведения ВВС и Осоавиахима огромным количеством бензина, масел, а военные школы и училища – разного рода авиационными боеприпасами. Расширение сети аэроклубов, летных школ и училищ предполагало наличие немалого числа подготовленных инструкторов. Вспомним лозунг тех лет: «Даешь сто тысяч летчиков!» Кто и чему мог обучить такую гигантскую массу вчерашних рабочих и крестьян, многие из которых едва окончили семилетнюю школу? О каких таких познаниях в области техники и тактики у вчерашних курсантов можно говорить, если многие их старшие товарищи – командиры эскадрилий, полков и бригад – сами не могли похвастать хотя бы средним образованием? В те годы считалось, что главное – научить молодого человека летать, то есть для начала хотя бы поднимать самолет в небо, осуществлять посадку и выполнять какие-то действия по предназначению: истребителям – стрелять по конусу (и попадать в него), бомбардировщикам – уметь держаться в строю и по команде ведущего освобождать машину от бомб. И эта-то задача была довольно сложной. В 1940 г. в ВВС КА произошло 227 катастроф и 615 аварий (годом раньше – 160 катастроф и 414 аварий), то есть два-три летных происшествия случались ежедневно.

Еще острее проблема подготовки летных кадров встала в 1940–1941 гг., когда на вооружение начали поступать самолеты так называемых «новых типов» – истребители Як-1, ЛаГГ-3, МиГ-1 и МиГ-3, бомбардировщики Пе-2 и штурмовики Ил-2. Любопытно, что к числу «новых» советские военные историки не относили такие машины, как Су-2, Як-2 и Як-4 даже проводившие всю войну дальние бомбардировщики ДБ-3Ф (первые серийные поставки всех указанных самолетов начались в 1939 г.). С учетом итогов финской войны, поражения Польши и Франции от стремительно наращивавшей военные «мускулы» Германии, в СССР принимались меры, предусматривавшие дальнейшее увеличение выпуска самолетов и боевого состава ВВС (так, в 1941 г. намечалось развертывание 106 новых авиаполков, что означало добавку в 6000–6300 машин с соответствующим числом экипажей).

Содержать огромный корпус летчиков и штурманов на правах средних командиров (т.е. офицеров по современной терминологии) становилось немыслимо, и в декабре 1940 г. вышел приказ наркома обороны о том, что все выпускники летных школ и училищ, не выслужившие четырехлетнего ценза, переводились на положение срочнослужащих (то есть в казарму).

Впредь по выпуску из школы военных пилотов (срок обучения девять месяцев в мирное и шесть месяцев в военное время) или летного училища (срок обучения два года в мирное и один год в военное время) выпускники получали сержантские звания. Это решение резко подорвало престиж летной службы и, вероятно, могло способствовать оттоку желающих становиться пилотами. Руководство наркомата обороны решило эту проблему просто: теперь в летные школы и училища стали набирать не добровольцев, а «кандидатов из числа призывников на военную службу». Пилотом можно было стать, вовсе не испытывая такого намерения!


Как известно, во второй половине тридцатых – начале сороковых годов минувшего века по Красной Армии, как и по всей стране, прокатилась волна репрессий. Болезненно ударила она и по Военно-воздушным силам: только начальников Главного управления ВВС РККА (в то время должности командующего и тем более Главкома ВВС не было) по этой причине сменилось четверо. Арестам подверглись в основном руководители разных рангов, от командиров эскадрилий до командующих ВВС округов. Далеко не все эти люди погибли, но все же они были отстранены от прежних должностей. Быстро выдвинулись герои испанской и советско-финской войны, а также некоторые участники боев в Китае, у озера Хасан и на Халхин-Голе. Часть этих «скоростных» выдвиженцев оказалась не соответствовавшей «масштабу и сложности задач», у части закружилась голова от успехов – они бросились пить, кутить, прожигать жизнь и т.п. Но и нескольких по-настоящему талантливых крупных руководителей дала сталинская практика «непропорционального» поощрения (точно так же в Германии многие летчики, вернувшиеся из-за Пиренеев с победой, были обласканы фюрером и рейхсмаршалом и назначены с повышением; Мельдерс, к примеру, стал генерал-инспектором истребительной авиации люфтваффе).

Боевую подготовку советских авиационных частей в 1940–1941 гг. командирам всех степеней пришлось организовывать в очень сложных, полных противоречий условиях. Помимо хронического дефицита топлива ситуацию усугубляла резко негативная реакция высшего руководства страны на рост числа летных происшествий. Часть командиров стала скрывать такие ЧП, а другая – всячески упрощать полетные задания, ограничивать полеты в сложных метеоусловиях и т.п. Апофеозом стал запрет на выполнение высшего пилотажа в строевых частях со второй половины 1940 г. В результате стал заметно снижаться уровень летного мастерства большинства пилотов, но при этом со всех трибун продолжали говорить о «необходимости учить тому, что нужно на войне».



В 1940 г. началось формирование военной инфраструктуры в западных областях Белоруссии и Украины, ранее принадлежавших Польше, а во второй половине года – на территории новых союзных республик – Латвийской, Литовской и Эстонской. В переделках и дооснащении нуждались 250 аэродромов. Только в первой половине 1941 г. работы велись на 164 аэродромах, где оборудовались бетонные взлетно-посадочные полосы, создавались склады горючего, боеприпасов и пункты управления. Вследствие этого полеты на этих аэродромах временно приостанавливались или ограничивались. Холодная многоснежная зима 1940/41 г. и затянувшаяся весенняя распутица привели к неутешительному итогу: за первые три месяца 1941 г. пилоты Прибалтийского военного округа налетали в среднем по 15,5 часа, Западного особого военного округа – 9 часов, а Киевского особого военного округа – только 4 часа!

*Истребитель И-16 – наиболее массовая машина советских ВВС накануне войны*

 *Основной предвоенный фронтовой бомбардировщик СБ*

*(Продолжение следует)*

