

ЦЕНТР ВОЕННО-СТРАТЕГИЧЕСКИХ ИССЛЕДОВАНИЙ  
ВОЕННОЙ АКАДЕМИИ ГЕНЕРАЛЬНОГО ШТАБА  
ВООРУЖЕННЫХ СИЛ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

*На правах рукописи*

ЕЛИСЕЕВ СЕРГЕЙ ПАВЛОВИЧ

ОРГАНИЗАЦИОННОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО  
ОТЕЧЕСТВЕННЫХ ВОЕННО-ВОЗДУШНЫХ СИЛ  
(1910 – 1931 гг.)

07.00.02 – отечественная история

Диссертация на соискание ученой степени

доктора исторических наук

Москва – 2016

## Содержание

<b>Введение</b> .....	4
<b>Глава 1 Историографические и источниковедческие проблемы диссертационного исследования</b> .....	18
1.1 Историографические проблемы исследования.....	18
1.2 Источниковедческие проблемы исследования.....	31
Выводы по первой главе.....	41
<b>Глава 2 Организационное строительство системы управления отечественными Военно-воздушными силами в 1910 – 1931 гг.</b> .....	42
2.1 Зарождение стратегии организационного строительства отечественной военной авиации (1910 – 1914).....	42
2.2 Стратегия организационного строительства системы управления военной авиацией России в Первую мировую войну (1914 – 1917).....	54
2.3 Стратегия организационного строительства системы управления военной авиацией Советской России накануне Гражданской войны (октябрь 1917 г. – май 1918 г.).....	70
2.4 Стратегия организационного строительства системы управления Красным Воздушным флотом в Гражданскую войну (1918 – 1920).....	87
2.5 Военное искусство Красного Воздушного флота во время Гражданской войны – главный фактор его организационного строительства (1918 – 1920).....	106
2.6 Разработка стратегии организационного строительства Красного Воздушного флота при демобилизации Красной армии (1921 – 1923).....	115
2.7 Разработка стратегии организационного строительства Военных Воздушных сил РККА в период военной реформы (1924 – 1928).....	123
2.8 Разработка стратегии организационного строительства Военных Воздушных сил РККА в послереформенный период (1928 – 1931).....	134
Выводы по второй главе.....	145
<b>Глава 3 Организационное строительство действующих (строевых) формирований отечественных Военно-воздушных сил в 1910 – 1931 гг.</b> .....	148
3.1 Организационное строительство Авиационной службы в России до Первой мировой войны (1910 – 1914).....	148
3.2 Организационное строительство авиации действующей армии России в Первую мировую войну (1914 – 1917).....	151
3.3 Организационное строительство Красного Воздушного флота действующей армии (1918 – 1920).....	163
3.4 Организационное строительство авиации военных округов и «морей» при демобилизации Красной армии (1921 – 1923).....	173
3.5 Организационное строительство авиации военных округов и «морей» в ходе военной реформы М.В. Фрунзе (1924 – 1925).....	183
3.6 Организационное строительство авиации военных округов и «морей» при переходе ее к бригадно-эскадрильной организационной структуре (1925 – 1927).....	198
3.7 Организационное строительство авиации военных округов и «морей» на завершающем этапе военной реформы (1927 – 1928).....	210
3.8 Организационное строительство военных воздушных сил военных округов и	

«морей» в послереформенный период (1928 – 1931).....	229
Выводы по третьей главе.....	244
<b>Глава 4    Организационное строительство системы авиационно-технического и тылового обеспечения отечественных Военно-воздушных сил в 1910 – 1931 гг.</b> .....	247
4.1 Зарождение системы авиационно-технического и тылового обеспечения военной авиации России (1910 – 1914).....	247
4.2 Организационное строительство системы авиационно-технического и тылового обеспечения военной авиации России в Первую мировую войну (1914 – 1917).....	251
4.3 Организационное строительство системы авиационно-технического и тылового обеспечения Красного Воздушного флота в Гражданскую войну (1918 – 1920).....	259
4.4 Организационное строительство системы авиационно-технического и тылового обеспечения Красного Воздушного флота при демобилизации Красной армии (1921 – 1923).....	267
4.5 Организационное строительство системы авиационно-технического и тылового обеспечения Военных Воздушных сил РККА в ходе военной реформы (1924 – 1928).....	274
4.6 Организационное строительство системы авиационно-технического и тылового обеспечения Военных Воздушных сил РККА в послереформенный период (1928 – 1931).....	291
Выводы по четвертой главе.....	304
<b>Глава 5    Организационное строительство системы подготовки кадров для отечественных Военно-воздушных сил в 1910 – 1931 гг.</b> .....	306
5.1 Организационное строительство системы подготовки кадров для военной авиации России до Октябрьской революции (1910 – 1917).....	306
5.2 Попытка реорганизации отечественной системы подготовки авиационных кадров после Октябрьской революции (1917 – 1918).....	320
5.3 Подготовка кадров для Красного Воздушного флота в Гражданскую войну (1918–1920).....	329
5.4 Организационное строительство системы подготовки кадров для Красного Воздушного флота при демобилизации Красной Армии (1921 – 1923).....	338
5.5 Организационное строительство системы подготовки кадров для Военных Воздушных сил РККА в ходе военной реформы (1924 – 1928).....	351
5.6 Организационное строительство системы подготовки кадров для Военных Воздушных сил РККА в послереформенный период (1928–1931).....	374
Выводы по пятой главе.....	389
<b>Заключение</b> .....	393
<b>Список использованных источников</b> .....	410
<b>Список сокращений</b> .....	436
<b>Приложения</b> .....	441

## **ВВЕДЕНИЕ**

### **Актуальность темы исследования**

Вступление человечества в начале XXI века в эпоху информационных войн требует усиления внимания государственных органов России к формированию у населения страны устойчивого патриотического мировоззрения, которое является духовной основой для противодействия деструктивному иностранному влиянию, направленному на разрушение российской государственности и морально-психологическое ослабление Вооруженных Сил Российской Федерации (ВС РФ).

Проводимая в настоящее время в Вооруженных Силах Российской Федерации работа по противодействию попыткам фальсификации и искажения истории в ущерб интересам России требует выявления и обобщения военно-исторического опыта, в том числе и опыта организационного строительства отечественных Военно-воздушных сил (ВВС) с момента их зарождения (1910 г.).

С другой стороны, исторический опыт развития и строительства ВС дает военно-политическому руководству страны прогнозный материал, чтобы строить новые и модернизировать устаревающие военные структуры, не повторяя ошибки и просчеты прошлого.

В условиях развернувшегося в России в начале XXI века энергичного военного реформирования возникла настоятельная необходимость исследования преобразований в военной области в предреволюционное и послереволюционное десятилетия XX века. В это время наша страна и все ее государственные образования переживали период ломки, разрушения и созидания. Современное строительство ВС РФ и преобразования, осуществляемые в Воздушно-космических силах (ВКС) (с 1 августа 2015 г. Военно-воздушные силы преобразованы в Воздушно-космические силы), по динамичности процессов, по нашему мнению, не уступают имевшим место 100 лет тому назад.

Из всех современных видов и родов войск на острие научно-технического прогресса в течение века находились Военно-воздушные силы. Без завоевания господства в воздухе, как показывает новейшая военная история, начиная с 1930-х



гг. и до сегодняшнего дня, невозможно было добиться победы ни в одной наземной операции. В настоящее время в вооруженных силах крупных государств идет процесс стирания границ между космическими и воздушными летательными аппаратами. На повестке дня стоит вопрос строительства нового вида вооруженных сил – ВКС, способного вести вооруженную борьбу не только в воздушной, но и космической среде. Идут преобразования сродни тем, когда вооруженная борьба с земли и воды в начале прошлого века переходила в воздух. Поэтому обобщение опыта строительства дореволюционной и советской военной авиации (особенно в методологическом аспекте), строившейся в течение двадцатилетнего периода, семь лет из которого занимала война, достаточно актуально. Выводы из исследования этого опыта, трансформированные в рекомендации и уроки, могут быть использованы в ходе реализации современной стратегии строительства ВКС.

Организационное строительство отечественных ВКС, осуществляемое сегодня, закономерно выдвигает много важных проблем, имеющих большое практическое и теоретическое значение. В этом контексте возникает необходимость сделать ретроспективный анализ, как решались проблемы организационного строительства в прошлом, стратегия которого предполагала определение приоритетов, целей, задач, а также их практическую реализацию. Поэтому представляется актуальным иметь рекомендации, полученные из исследования опыта прошлого, для стратегии организационного строительства современных ВВС как рода ВКС. Ценность предоставляемых современникам рекомендаций по строительству военной авиации обусловлена соизмеримостью стоимости ошибочных стратегических решений в строительстве ВВС как в то далекое от нас время, так и сейчас.

С точки зрения значимости работы для исторической науки исследование организационного строительства военной авиации с 1910 по 1931 г., как фрагмента отечественной истории, актуально в свете все более утверждающегося в российском обществе представления об истории Российской империи – Союза Советских Социалистических Республик (СССР) – Российской Федерации, как неразрывном процессе (в противовес бытовавшей в советское время тенденции в первую очередь

изучать и писать историю, особенно военную, послеоктябрьского периода).

Организационное строительство ВВС избрано для исследования по причине доказанной военно-историческими фактами возможности добиться победы над противником в том числе и за счет лучшей военной организации, имея подчас не особенно высокие количественно-качественные характеристики вооружения и военной техники. Кроме того, выбор данной области исследования обусловлен большой организационной работой, проводимой в последние годы в ВВС по формированию оптимальных системы управления и организационной структуры военной авиации.

**Объектом исследования** является организационное строительство отечественных ВВС в период с 1910 по 1931 год.

**Научная проблема исследования** заключается в исследовании организационного строительства отечественных ВВС в 1910 – 1931 гг. в контексте получения аналитической информации о стратегических приоритетах, целях, задачах и мерах, которые выработывались и предпринимались при создании и развитии военной авиации в нашей стране, а также в определении степени влияния военного, внешнеполитического, внутривнутриполитического, экономического и социального факторов на организационное строительство отечественных ВВС в указанный период.

В качестве **предмета исследования** рассматривается организационное строительство ВВС в период 1910 – 1931 гг., механизм определения его стратегических целей и задач (военно-политические мотивы, рычаги, стимулы и др.), включая выработку и реализацию мер для их выполнения.

**Цель исследования** – комплексное изучение опыта организационного строительства отечественных ВВС в период 1910 – 1931 гг., извлечение уроков и выработка практических рекомендаций по использованию результатов исследования в современном организационном строительстве военной авиации России.

**Задачи:**

раскрыть приоритеты, цели, задачи и меры организационного строительства ВВС в четырех их подсистемах: а) управления ВВС; б) действующей (строевой)

авиации; в) авиационно-технического и тылового обеспечения ВВС; г) подготовки авиационных кадров;

раскрыть противоречия, возникавшие в процессе определения и реализации стратегии организационного строительства отечественных ВВС;

исследовать проблемы в деятельности органов военного управления вооруженными силами и ВВС в контексте определения и реализации стратегии организационного строительства отечественных ВВС;

выявить и охарактеризовать методологию организационного строительства ВВС в подсистеме действующей (строевой) авиации;

охарактеризовать организационное строительство подсистемы авиационно-технического и тылового обеспечения ВВС в рамках решения задач по их восстановлению после Гражданской войны и дальнейшему наращиванию боеспособности авиационных частей и соединений;

показать особенности организационного строительства ВВС как сугубо технического вида вооруженных сил, призванного вести вооруженную борьбу в труднодоступной для человека сфере – воздухе и имеющего большую зависимость от степени развития авиационной инфраструктуры на земле;

отразить механизм отстаивания интересов ВВС в контексте новизны и специфики подготовки авиационных кадров, особенно кадров высшей квалификации в Военной Воздушной Академии РККА имени проф. Н.Е. Жуковского;

уяснить специфику воздействия военного, внешнеполитического, внутривнутриполитического, экономического и социального факторов на выбор стратегии организационного строительства отечественных ВВС;

изучить характер и степень влияния военно-политического руководства Российской империи – СССР, руководителей вооруженных сил и ВВС на разработку и реализацию стратегии организационного строительства отечественных ВВС (личностный фактор);

проанализировать особенности организационного строительства отечественных ВВС в Первую мировую и Гражданскую войны.

**Хронологические рамки исследования** очерчены периодом, начавшимся в мае 1910 г. и закончившимся в июне 1931 г. Начальная граница временных параметров обусловлена появлением в мае 1910 г. первого учебного подразделения военной авиации – авиационного отдела Офицерской воздухоплавательной школы. Это структурное подразделение начало подготовку первых военных летчиков для русской армии. Одновременно Военное министерство Российской империи начинает закупки самолетов за границей и поиски возможности производства самолетов и авиационных моторов на отечественных предприятиях. Вскоре созданные на базе воздухоплавательной службы авиационные структуры стали выполнять самостоятельные задачи. Назрела необходимость придания им особого статуса, и, как следствие, 31 июля (12 августа) 1912 г. была оформлена Авиационная служба, подчиненная Главному управлению Генерального штаба (состоялось рождение отечественных Военно-воздушных сил). Конец периода (июнь 1931 г.) обусловлен окончанием строительства отечественных ВВС на основе самолетов иностранных конструкций и началом их интенсивной технической реконструкции на базе отечественной авиационной техники. Ранее в военной истории России связывали начало реконструкции ВВС с началом выполнения первого пятилетнего плана. По нашему мнению, реально реконструкция ВВС началась в июне 1931 г. В это время ВВС вступили в летний период обучения (с 1 июня) на новой авиационной технике отечественного производства (самолеты И-5, Р-5, ТБ-1 и др.). Руководить процессом перевооружения и обучения в ВВС стал назначенный в июне 1931 г. новый начальник ВВС Я.И. Алкснис, работавший в Управлении ВВС с 1926 г. В это же время заместителем Председателя Революционного военного совета СССР по вооружению был назначен М.Н. Тухачевский, главной задачей которого становится техническая реконструкция Советских Вооруженных Сил. Одновременно состоялись назначения и других высших командиров Красной армии. Этим событиям предшествовал первый показ И.В. Сталину и членам ЦК ВКП(б) и СНК СССР<sup>1</sup> советской авиационной техники на Центральном аэродроме им.

---

<sup>1</sup> ЦК ВКП(б) – Центральный Комитет Всесоюзной Коммунистической партии (большевиков); СНК СССР – Совет Народных Комиссаров Союза Советских Социалистических Республик.

М.В. Фрунзе. Он состоялся 21 мая 1931 г. Таким образом, июнь 1931 года следует считать началом технической реконструкции ВВС, проблема которой выходит за временные рамки нашего исследования.

**Территориальные границы исследования** совпадают с административными границами Российской империи – СССР периода 1910 – 1931 гг.

**Методологические и гносеологические основания** диссертации представляют собой совокупность общенаучных и специально-исторических методов. В ходе исследования автором использованы принципы объективности (всесторонности) и историзма, положения из теории системного анализа<sup>2</sup>.

Использование принципа объективности дало возможность осуществить всесторонний охват исследуемой проблемы.

Принцип историзма, по своей сути, является общеметодологическим. При обосновании актуальности темы и далее в главах данного исследования все явления рассматриваются автором в генезисе и развитии, конкретно-исторической обусловленности и индивидуальности. Первоначальный замысел исследовать период организационного строительства отечественных ВВС только с 1917 по 1931 г. был диссертантом отклонен из-за невозможности провести комплексный анализ проблемы без исследования организационного строительства отечественной военной авиации от момента возникновения ее первых элементов (1910 год).

Системный подход позволил рассматривать частные объекты как подсистемы. Автором применялись принципы системного подхода, учитывающие: 1) зависимость каждого элемента от его места и выполняемых функций в системе; 2) отрицание сводимости свойств целого к сумме свойств его элементов (учет синергетического эффекта); 3) обусловленность поведения системы, как особенностями ее отдельных элементов, так и свойствами ее структуры; 4) взаимодействие системы и среды; 5) иерархичность системы; 6) многоаспектность описания системы; 7) динамичность системы, как развивающейся целостности.

---

<sup>2</sup> *Спицнадель В.Н.* Основы системного анализа: Учебное пособие / Василий Спицнадель. – СПб.: Изд. дом «Бизнес – пресса», 2000. – 326 с. – ISBN 5-8110-0025-1; Идеология научной деятельности (требования к соискателям научных степеней): научно-методическая монография / Василий Спицнадель. – СПб.: Международн. банковск. институт, 2012. – 123 с. – ISBN 978-5-4228-0012-4.

В ходе исследования учитывалось, что традиционные формационный и цивилизационный подходы к истории, представляющие «путь народов как линейное восхождение от низших форм к высшим, развитие по неким «передовым образцам», как модернизационные переходы от традиционных обществ к современным, преодолеваются синергетическим подходом к истории»<sup>3</sup>. При исследовании организационного строительства отечественных ВВС автор принимал во внимание нелинейность процессов и явлений, их неустойчивость, непредсказуемость и альтернативность. Например, ряд не поддающихся прогнозированию случайностей в строительстве ВВС в 1910 – 1931 гг. при их совместном действии давал синергетический эффект, приводящий к заметным изменениям в системе управления и организационной структуре отечественной военной авиации.

При исследовании изменений, происходивших в объектах во времени, использовались специальные методы: исторической периодизации, хронологический, исторического описания, историко-генетический, историко-сравнительный, историко-типологический и историко-системный. Последний автор использовал более других, так как «объективной основой системного подхода и метода научного познания (...) является единство в общественно-историческом развитии (и вообще в объективной реальности) единичного (индивидуального), особенного и общего. Реально и конкретно это единство и выступает в общественно-исторических системах разного уровня»<sup>4</sup>.

В работе использованы общенаучные методы. Они охватывают определенные аспекты научно-познавательной деятельности, являясь инструментом в решении конкретных исследовательских задач. К использованным в работе общенаучным методам относятся: общие методические приемы (сравнение, обобщение, абстракция и др.), методы теоретического исследования (идеализация, формализация, мысленный эксперимент, методы восхождения от конкретного к абстрактному и от абстрактного к конкретному, логический, исторический и др.).

---

<sup>3</sup> Вдовин А.И. История СССР от Ленина до Горбачева. – М.: Вече, 2014. – 576 с. – С. 5 – 6.

<sup>4</sup> Ковальченко И.Д. Методы исторического исследования. – М., 1987. – 439 с. – С. 183; Зеленов М.В. Сущность, формы и функции исторического знания и познания. Методы изучения истории. Классификация источников. – URL:<http://www.twirpx.com/file/224154>.

Общенаучные методы дали возможность анализировать синхронные одновременные процессы и делать системно-структурный анализ объектов.

Специально-исторические и общенаучные методы при исследовании зачастую комбинировались, так как научная проблема организационного строительства отечественных ВВС должна была исследоваться комплексно. Например, история конкретных объектов организационного строительства ВВС объяснялась через изменения их структур и функций.

Качественно-количественный анализ содержания документов осуществлялся при исследовании методом контент-анализа. Использовалась возможность изучать этим методом документы в социальном контексте. Так, контент-анализ оказался эффективным при исследовании протоколов заседаний Всероссийской коллегии по управлению Воздушным флотом (ВФ) Республики, проходивших в 1917 – 1918 гг. При изучении протоколов автор анализировал, кто присутствовал (отсутствовал) на заседаниях, кто председательствовал, кто и за что голосовал и др.

Таким образом, достоверность данного исследования обеспечивается согласованностью использованных автором принципов с положениями исторической науки, системным применением научных методов исследования, а также репрезентативностью использованных исходных данных.

**Источниковый фундамент исследования.** Автор использовал различные виды источников, которые позволили комплексно исследовать проблему организационного строительства отечественных Военно-воздушных сил. Использовались архивные материалы, составившие основу диссертационного исследования, а также опубликованные сборники документов, мемуарная литература и диссертационные исследования. Значительная часть архивных материалов диссертантом впервые введена в научный оборот. Подробная систематизация и анализ источников приведены в первой главе диссертации.

**Степень изученности проблемы.** Анализ историографии представлен в первой главе диссертационного исследования. В настоящее время сложилось целое направление в исторической науке по изучению военных, гражданских, технических, кадровых и правовых аспектов истории отечественной авиации, в том

числе и организационного строительства отечественных ВВС. Несмотря на то, что многие вопросы, касающиеся генезиса, сущности строительства ВВС, численности в них летно-технического состава и самолетов ставились в отечественной и зарубежной историографии до Октябрьской революции 1917 г., а затем и после нее, в советский период дать на них исчерпывающие ответы не представлялось возможным. Только вслед за открытием для работы исследователей закрытых фондов государственных архивов и библиотек в конце 1980-х гг. появилась такая возможность. Анализ историографии этих этапов показал, что комплексного исследования организационного строительства отечественных ВВС не проводилось.

**Научная новизна** исследования заключается в том, что в диссертации впервые, в основном на материалах архивов, анализируется в контексте организационного строительства сложная социально-техническая система – Военно-воздушные силы, представляемая автором в четырех подсистемах (управления ВВС; действующей (строевой) авиации; авиационно-технического и тылового обеспечения и подготовки авиационных кадров).

Большая часть исследованных диссертантом архивных материалов впервые введена в научный оборот. Это позволило выявить и проанализировать новые аспекты проблемы, не являвшиеся ранее предметом изучения в историографии. Некоторые из них могут стать предметом детальной проработки в отдельных исследованиях.

В диссертации впервые:

исследовано организационное строительство одного из видов ВС РФ – Военно-воздушных сил в контексте непрерывного поступательного процесса, проходившего как в дореволюционное, так и в советское время;

получены новые доказательства, что, несмотря на отсутствие опыта масштабных военных действий, военное искусство продолжает оставаться главным приводом военного строительства, определяемым нами как «военный фактор». Достижения науки и техники в военной области должны учитываться при организационном строительстве вооруженных сил только после их апробации в ходе военных действий (в мирное время – учений, маневров, моделирования).



Превалирующее действие военного фактора в организационном строительстве ВВС закономерно.

обращается внимание, на примере отечественных ВВС, на необходимость приоритетного организационного строительства действующей (строевой) составляющей вооруженных сил по отношению к организационному строительству субъектов управления ею;

показана уникальность опыта организационного строительства отечественной системы подготовки авиационных кадров, не имеющей аналогов в мировой практике;

выявлены противоречия, возникавшие в процессе организационного строительства отечественных ВВС;

исследована дискуссия о путях строительства Красного Воздушного флота (КВФ) «старого» руководства ВВС (времен Октябрьской революции и Гражданской войны) и «новых» их руководителей, поддерживавших «генеральную линию партии».

Анализ вышеприведенных аспектов проблемы позволяет подойти к определению стратегии организационного строительства современных авиационных структур таким образом, чтобы избежать ошибок прошлого, чреватых не только большими финансовыми издержками, но и потерями личного состава и материальной части дорогостоящего вида ВС РФ, каким являются в настоящее время Воздушно-космические силы.

**Научно-практическая значимость** диссертационного исследования заключается в том, что его результаты могут быть использованы в современном строительстве ВКС. Проведенное исследование восполняет организационный аспект в истории Военно-воздушных сил от их зарождения до начала реконструкции ВС СССР. Это позволяет расширить тематику лекционных курсов военных академий ВС РФ и обобщающих научных трудов, как по истории ВС РФ, так и по истории ВВС.

В процессе работы над диссертацией промежуточные результаты исследования были использованы автором при написании им учебных и учебно-методических пособий для проведения занятий по истории военного искусства, военной истории и специальным дисциплинам с курсантами и слушателями Военно-Воздушной Академии им. проф. Н.Е. Жуковского и Ю.А. Гагарина, а также со

студентами на факультетах военного обучения и военных кафедрах МГУ им. М.В. Ломоносова, МГТУ ГА и МГИРЭА (ТУ). В 2000 – 2012 гг. в этих учебных заведениях по вышеуказанным учебно-методическим материалам преподавательским составом проводились занятия.

**Апробация результатов исследования.** Основные результаты исследования были доложены и обсуждены на заседании кафедры тактики и оперативного искусства Военно-воздушной инженерной академии имени проф. Н.Е. Жуковского 17 июня 2008 г. (г. Москва), на заседаниях кафедры общевойсковых дисциплин Военного учебно-научного центра ВВС 16 ноября 2011 г. и 21 июля 2012 г. (г. Москва), а также на проведенных в апреле 2007 и апреле 2011 гг. Всероссийских научно-технических конференциях (VII и IX-х Научных чтениях по авиации, посвященных памяти профессора Н.Е. Жуковского) в г. Москве. Четыре монографии по данной теме используются в исследовательской работе в Центре военно-стратегических исследований ГШ ВС РФ, в РГВИА и РГВА, а также в музеях: Н.Е. Жуковского (Владимирская область), Н.Е. Жуковского (г. Москва, ул. Радио), Вооруженных Сил (г. Москва), Истории покорения неба (г. Жуковский Московской области), Истории техники (Московская область), Истории космонавтики им. К.Э. Циолковского (г. Калуга), Научно-производственного объединения им. С.А. Лавочкина (г. Химки Московской области) и Центральном Доме авиации и космонавтики (г. Москва).

Диссертант принял участие в составлении «Книги Памяти Ходынского Поля (люди и самолеты) [Текст] / Сост. Н.К. Шпилёва, С.П. Елисеев. – М.: ИД Академии Жуковского, 2014. – 184 с.: ил.». Инициативная группа, используя «Книгу Памяти ...», летом 2014 г. добилась начала строительства на оставшейся части Центрального аэродрома (Ходынского Поля) Храма памяти лётчиков России. 5 октября 2014 г. в этом храме состоялась первая служба. Продолжается работа по созданию Аллеи памяти героев-лётчиков в том же районе г. Москвы.

По теме диссертации автор имеет 20 публикаций общим объемом 97,7 п.л., в том числе 16 статей в научных журналах, рекомендованных ВАК (10,1 п.л.), и четыре монографии (87,6 п.л.). Рецензия на четвертую монографию «Стратегия

организационного строительства отечественных ВВС (1910 – 1931 гг.). – М.: Издательский Дом Академии имени Н.Е. Жуковского, 2015. – 465 с.» помещена во 2-й номер Военно-исторического журнала (2016 г.).

**Основные положения, выносимые на защиту:**

1. ВВС занимают исключительно важное место в ВС РФ, так как без завоевания ими господства в воздухе невозможна победа на земле. Правильный выбор стратегии организационного строительства ВВС (как рода ВКС) не может быть осуществлен без учета опыта прошлого, особенно того периода, когда они зарождались, осуществлялось их первое боевое применение во время крупномасштабной войны, а затем шло восстановление и строительство в условиях неразвитой материально-технической и социальной базы (1910 – 1931 гг.).

2. Главным фактором в процессе организационного строительства ВВС являлись принципы их боевого применения, которые автором объединены понятием «военный фактор». Сначала строителями военной авиации был выдвинут принцип применения авиации для разведки и связи, что и предопределило создание к Первой мировой войне разведывательных авиаотрядов. Реальные боевые действия и послевоенные выводы военной теории заставили строить авиацию по принципам взаимодействия с сухопутными войсками, массированного применения, маневрирования на театре войны, использования для штурмовых и бомбовых ударов, агитационной работы и психологического подавления противника. В настоящее время принципы боевого применения ВВС должны вырабатываться по результатам военных действий, учений, моделирования при учете зарубежного опыта применения и строительства военной авиации.

3. В годы войны организационное строительство отечественных ВВС продемонстрировало достаточную гибкость с тем, чтобы своевременно приспособить организационную структуру сражающегося воздушного флота к изменчивым и неожиданным (в ряде случаев) требованиям войны. В 1914 году это выразилось в создании тяжелой авиации, в 1916 г. – в разделении авиации на разведывательную и истребительную и создании эффективной системы авиационно-технического и тылового обеспечения ВВФ, в 1919 – 1920-х годах – в преобразованиях органов

управления ВВС. В подсистеме подготовки авиационных кадров произошла специализация обучения летно-технического состава по родам авиации.

4. Влияние внешнеполитического, внутривнутриполитического, экономического и социального факторов на выбор и реализацию стратегии организационного строительства отечественных ВВС. Внешнеполитический фактор проявлялся в стремлении не отстать в строительстве ВВС от вероятных противников. Сила его воздействия увеличивалась при обострении международной обстановки. Внутривнутриполитический фактор (две революции и Гражданская война) обусловил к 1921 г. почти полное разрушение отечественных ВВС. Экономический фактор действовал через авиапромышленность. От ее эффективности напрямую зависело строительство ВВС. Интенсивность воздействия социального фактора в строительстве ВВС непрерывно повышалась, что было связано с общим подъемом энтузиазма в строительстве социализма.

5. При выборе стратегии организационного строительства ВВС в период 1910 – 1931 гг. в управленческой элите ВВС шла борьба между сторонниками «умеренного» и «качественного» развития воздушного флота на базе иностранной авиатехники и сторонниками форсированного роста ВВС по количеству самолетов и личного состава. В дореволюционное время первое направление доминировало. В советский период в результате дискуссий к началу 1927 г. победу одержали сторонники создания мощного воздушного флота, превосходящего воздушные флоты крупных капиталистических государств.

6. Приоритет в организационном строительстве ВВС имели действующие (строевые) формирования, призванные решать задачи вооруженной борьбы в интересах сухопутных войск. Строительство органов управления ВВС (субъектов управления) шло вслед за строительством авиационных структур на фронте и в военных округах (объектов управления).

7. Подсистема авиационно-технического и тылового обеспечения отечественных ВВС была построена в условиях острого дефицита новой авиационной техники. Это вызвало к жизни развитую ремонтную инфраструктуру,

которая в условиях военных действий делало авиацию малоподвижной на земле. Выход был найден в выделении из отрядов оперативных боевых звеньев.

8. Подготовка авиакадров в Российской империи и СССР имела специфику, обусловленную отсутствием в стране отечественных учебных самолетов, слабой конструкторской базой и неразвитой авиапромышленностью. Поэтому зарождение и становление отечественных ВВС произошло через создание военной авиашколы, переучивание летно-технического состава на новую авиатехнику за границей и создание Военной Воздушной Академии в целях подготовки контингента для конструкторских бюро и авиапромышленности. Подобного учебного заведения не было ни в одной стране мира.

**Структура исследования.** Диссертация состоит из введения, пяти глав, заключения, списка источников и литературы, приложений и списка используемых сокращений.

В тексте сноски на авторские замечания обозначаются заключением их в квадратные скобки [ ... ]. При этом подразумевается: [ ... . – С.Елисеев].

В рисунках, приведенных в диссертационной работе и в приложениях к ней, для обозначения авиационных структур применено выделение фигур голубым цветом. Общевоинские и воздухоплавательные структуры выделены светло-зеленым цветом. Другие цвета используются в диаграммах и графиках.

## Глава 1 ИСТОРИОГРАФИЧЕСКИЕ И ИСТОЧНИКОВЕДЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ ДИССЕРТАЦИОННОГО ИССЛЕДОВАНИЯ

### 1.1 Историографические проблемы исследования

Автором диссертации было установлено, что одни и те же вопросы, касающиеся темы исследования, в дореволюционной, советской и постсоветской литературе изложены по-разному. Данное обстоятельство и обусловило деление историографии исследуемой проблемы на три этапа: дооктябрьский (до 1917 г.), советский (с 1917 по 1987 гг.) и постсоветский (с 1987 г. по настоящее время)<sup>1</sup>.

*Историография первого этапа (1910 – 1917 гг.)* характеризуется попытками исследователей выяснить, какие военные задачи способна решать авиация, и как, исходя из них, должен организационно строиться Военный Воздушный флот (ВВФ).

По мнению автора, первой отечественной публикацией, затронувшей рассматриваемую тему, была статья некоего «Д.П.К.», напечатанная в «Русском инвалиде» осенью 1908 г. В ней были обозначены задачи авиации и контуры ее возможного состава и организации<sup>2</sup>. Позднее, в 1910 – 1912 гг. взгляды теоретиков и практиков военного дела на будущее построение российского ВВФ отражали труды А. Незнамова, И. Патронова и других авторов<sup>3</sup>. Основная часть трудов об авиации, изданная в этот период, носила констатирующий и обзорный характер<sup>4</sup>. В аспекте организационного строительства авиации привлекает внимание монография

<sup>1</sup> Временная граница второго и третьего этапов определена 1987 г., а не 1991 г. (год распада СССР), так как уже в 1987 г., после провозглашения М.С. Горбачевым гласности, появились первые работы по истории авиации, основанные на ранее закрытых источниках.

<sup>2</sup> Д.П.К. // Русский инвалид. – 1908. – № 244. – С. 6; № 246. – С. 5 – 6; № 247. – С. 5 – 6.

<sup>3</sup> Незнамов А. Стратегическое и тактическое значение управляемых воздухоплавательных аппаратов. – СПб., 1910; Патронов И. Итоги современного воздухоплавания в применении к военному делу. – СПб., 1911; Франк М. Воздухоплавание. Т. 1. Ч. 1. – М., 1911; Андреев Ф. Современное положение вопроса о воздухоплавании и применении его к военному делу. – Гродно, 1912; Немченко С. Воздухоплавание в жизни. – СПб., 1912.

<sup>4</sup> Речь Голицына Б.Б. в Думе о военном применении воздухоплавания // Библиотека воздухоплавания. – 1909. – № 2. – С. 57 – 60; Положение о временной школе авиации // Вестник воздухоплавания. – 1910. – № 18 – 19. – С. 53 – 55; Открытие авиационного отдела // Вестник воздухоплавания. – 1911. – № 7 – 8. – С. 48; Махров П. Аэропланы в будущей войне // Военный мир. – 1913. – № 1. – С. 83 – 92; Военная авиация за 1912 год // Известия Императорской Николаевской военной академии. – 1913. – № 37. – С. 21 – 28; Обзор авиации и воздухоплавания за 1913 год // Инженерный журнал, 1914. – № 3. – С. 37 – 41.

Н.Е. Попова<sup>5</sup>, в которой будущая организация военных воздушных флотов представлена симбиозом воздухоплавательных аппаратов и самолетов, причем предпочтение отдается первым.

Труды, изданные во время Первой мировой войны, могут быть разделены на три подгруппы. Первая включает материал, посвященный состоянию авиации военного времени в воюющих странах<sup>6</sup>. Работы, способствовавшие распространению сведений об авиации и опыте ее боевого применения, относятся ко второй подгруппе<sup>7</sup>. Организационное переустройство авиации предлагали военные летчики и авиационные командиры В.М. Ткачев<sup>8</sup> и Е.Н. Крутень<sup>9</sup>. Третья – включает труды разъяснительного характера<sup>10</sup>, в которых авторы популярно комментируют уставные документы по авиации.

*Советский этап историографии (1917 – 1987 гг.).* В начале советского этапа в 1918 г. и далее до 1938 г. ввиду необходимости строительства КВФ, изучение научно-исторической литературы об авиации становится весьма актуальным. Большое значение для строительства КВФ в Гражданскую войну имели работы командарма А.И. Корка, авиационного теоретика М. Теодори и военного летчика Н.А. Яцука<sup>11</sup>. Ни один из перечисленных авторов вопросы организации не поднимает выше тактических формирований авиации.

В годы Гражданской войны, особенно после неудач красных войск, предлага-

<sup>5</sup> Попов Н. Война и лёт воинов. – М., 1912.

<sup>6</sup> Воздушный флот // Под ред. Н.М. Глаголева. – Пг., 1915; Воздухоплавательные аппараты в Германской войне // Военный сборник. – 1915. – № 6. – С. 89 – 98; № 7. – С. 139 – 145; № 8. – С. 107 – 114; № 9. – С. 76 – 88; № 10. – С. 97 – 112; Воздушный бой. – Киев, 1915; Вейгелин К.Е. Воздушный справочник. – Пг., 1916; Истребительная авиация. – Пг., 1917.

<sup>7</sup> Краткие сведения о самолетах / Под ред. Б.М. Смысловского. – Пг., 1916; Орлов И.А. Приемы ведения воздушного боя. – Пг., 1917.

<sup>8</sup> Ткачев В.М. Материалы по тактике воздушного боя. – Пг., 1917.

<sup>9</sup> Крутень Е.Н. Истребительная авиация во Франции; Создание истребительных групп в России; Нашествие иноплеменников; О чем думалось в Лондоне; Кричащие нужды русской авиации; Тип аппарата-истребителя и др. – Пг., 1917.

<sup>10</sup> См., например, Окулич-Казарин Я.В. Применение авиации на войне. – Киев, 1916.

<sup>11</sup> Корк А. Аэрофотография в современной позиционной войне // Военное дело. – 1918. – № 8. – С. 11 – 13; Корк А. Роль авиации в современной войне // Военное дело. – 1918. – № 15. – С. 15 – 17; Теодори М. Организация авиации по опыту войны // Военное дело. – № 5. – 1920. – С. 132 – 139; Яцук Н.А. Постановка заданий воздушной разведке. Изд. лит. отд. ПУ РВСР, 1919; Яцук Н.А. Служба аэропланов пехоты. Изд. лит. отд. ПУ РВСР, 1919; Яцук Н.А. Применение авиации в маневренной войне. М.: Изд. лит. отд. ПУ РВСР, 1920.

лись варианты организационного переустройства советской авиации<sup>12</sup>. Военспец М.П. Строев разработал первое Наставление по боевому применению КВФ<sup>13</sup>. Этот документ определял, как применять авиацию на основе новой организационной структуры.

После Гражданской войны заметной работой стала «Тактика воздушного флота» Н.А. Яцука<sup>14</sup>. Это была первая в мире монография о боевом применении воздушных сил, однако вопросы организации в ней изложены в тактическом плане.

В первой половине 1920-х гг. появляются переводные публикации, посвященные строительству авиации за рубежом<sup>15</sup>. В 1926 г. снабжению и организации военной авиации незначительное внимание уделяет Н. Козлов<sup>16</sup>. Эта работа посвящена почти целиком сухопутной армии, в которой авиация по численности не превышала 0,5 % и поэтому в крупных трудах иногда не замечалась.

В 1920-е годы вышли из печати и работы, почти целиком посвященные строительству и применению КВФ в Гражданскую войну<sup>17</sup>. Своим опытом строительства КВФ в Гражданскую войну делится в небольшой статье, помещенной в «Вестник воздушного флота», бывший начальник авиации действующей армии А.В. Сергеев. Позднее он пишет на ту же тему книги<sup>18</sup>. Недостатки в строительстве

<sup>12</sup> Письмо М.П. Строева в РВСР. – Рос. гос. воен. архив. Ф. 30. Оп. 1. Д. 78. Л. 126–127 об.

<sup>13</sup> Наставление по применению авиации на войне РККА. Проект. Изд. при Штабе РВСР, 1919.

<sup>14</sup> Яцук Н. Тактика воздушного флота (на правах рукописи). – М., 1923.

<sup>15</sup> См., например, *Генич Б.* Борьба за воздушное господство (1914 – 1918 гг.). – Харьков, 1924; *Генер, фон.* Борьба Германии в воздухе. – М., 1924; *Ард Г.* Воздушная война. – М., 1925.

<sup>16</sup> *Козлов Н.* Очерк снабжения русской армии ... в мировую войну. Ч.1. – М. – Л., 1926.

<sup>17</sup> *Акашев К.В.* Как создавался Красный Воздушный флот / Константин Акашев // Самолет. – 1924. – № 2. – С. 3 – 5; *Баранов П.И.* Советская авиация к 8 годовщине Октября. (Итоги, достижения и задачи) / Петр Баранов // Вестник воздушного флота. – 1925. – № 11. – С. 5 – 8; *Баранов П.И.* Десять лет Красной авиации / Петр Баранов // Вестник воздушного флота. – 1928. – № 2. – С. 3 – 4; *Баранов П.И.* К десятилетию Октября / Петр Баранов // Вестник воздушного флота. – 1927. – № 10. – С. 1; *Бойцов М.* 5 лет Воздушной Академии в строительстве Военных Воздушных сил // Вестник воздушного флота. – 1927. – № 11. – С. 1 – 3; *Капустян К.Ф.* 10 лет авиационным школам // Вестник возд. флота. – 1928. – № 11. – С. 28 – 32.

<sup>18</sup> *А.С.* Об организации боевой авиации // Вестник воздушного флота. – 1923. – № 2. – С. 13 – 15. *Сергеев А.В.* 5 лет строительства и борьбы Воздушного флота 1917 – 1922. Книга I. Героические годы Красного Воздушного флота / Андрей Сергеев. М.: Авиаиздательство, 1926. – 158 с.; *Сергеев А.В.* 5 лет строительства и борьбы Воздушного флота. Книга II. Как создавался Красный Воздушный флот (1917 – 1922) / Андрей Сергеев. – М., 1926. – 196 с.; *Сергеев А.В.* Стратегия и тактика Красного Воздушного флота / Андрей Сергеев. – М.: Авиаиздательство, 1925.



КВФ он объясняет тем, что воздушный флот строился «на ходу и наспех».

Следует заметить, что с 1927 по 1987 гг. труды А.В. Сергеева из-за упоминания в них заслуг Л.Д. Троцкого были недоступны для широкого читателя. Критиками официальных планов строительства КВФ в 1920-х гг. в основном были А.В. Сергеев и Л.Г. Григорьев. Им активно противостоял В.В. Хрипин<sup>19</sup>. Публикации Н.А. Яцука, А.Т. Кожевникова, П. Моишеева, М. Хахарева и А.Н. Лапчинского касались отдельных вопросов строительства КВФ<sup>20</sup>. Так, Н.А. Яцук последовательно выступал за скорейшее оформление КВФ в один из трех видов вооруженных сил. А.Т. Кожевников писал о методологии строительства боевой авиации. Инженеры П. Моишеев и М. Хахарев видели причины слабости КВФ только в бедственном положении авиапромышленности. А.Н. Лапчинский писал об опыте организационного строительства истребительной авиации во время Гражданской войны.

В конце 1920-х гг. издательства переходят на выпуск литературы, посвященной, в основном, отечественному опыту боевого применения авиации<sup>21</sup>. Это было

<sup>19</sup> *Хрипин В.В.* Об организации тыла и снабжения Красного Воздушного флота // Вестник ВФ. – 1923. – № 2 (16). – С. 40 – 41; *Хрипин В.В.* Проведенная реорганизация и дальнейшие пути по укреплению тыла Красного Воздушного флота // Вестник ВФ. – 1924. – № 12. – С. 42 – 45; *Хрипин В.В.* Еще о «самодержавном» и «конституционном» правлении в армии. (Ответ ученику т. Свечина) // Вестник ВФ. – 1924. – № 6. – С. 14 – 15; *Хрипин В.В.* Вопросы стратегии и тактики Красного Воздушного флота // Вестник ВФ. – 1925. – № 8. – С. 5 – 8; *Хрипин В.В.* Вопросы стратегии и тактики Красного Воздушного флота. (Окончание) // Вестник ВФ. – 1925. – № 9. – С. 11 – 14; *Григорьев А.Л.* Количество и качество // Вестник ВФ. – 1925. – № 9. – С. 14.

<sup>20</sup> *Яцук Н.А.* Воздушный флот, как один из составных элементов вооруженной силы (Статья-доклад на ВНО, прочитанный Н. Яцуком) // Вестник ВФ. – 1923. – № 2 (16). – С. 7; *Груз В.* Российское Общество Добровольного Воздушного флота «Добролет» и его организационные задачи // Вестник ВФ. – 1923. – № 2 (16). – С. 143 – 144; *Кожевников А.Т.* Организационные вопросы // Вестник ВФ. – 1923. – № 3. – С. 4 – 7; *Моишеев П., Хахарев М.* Пути развития авиапромышленности в России. I. Современное положение авиапромышленности в С.С.С.Р. // Вестник ВФ. – 1923. – № 3. – С. 76 – 80; *Моишеев П., Хахарев М.* Пути развития авиапромышленности в России. II. Возможно ли организовать авиапромышленность в С.С.С.Р. // Вестник ВФ. – 1923. – № 4. – С. 71 – 74; *Лапчинский А.Н.* Из записной книжки начальника штаба Воздушного флота Республики (1920 г.) // Вестник ВФ. – 1924. – № 12. – С. 19 – 23;

<sup>21</sup> *Шиуков А.* Авиация Юго-Западного фронта в летней операции 1917 г. // Вестник ВФ. – 1927. – № 3. – С.1 – 6; № 4. – С.1 – 5; № 5. – С. 3 – 8. *Меньчуков Е.* Воздушный флот в начале Мировой войны на русско-германском фронте // Вестник ВФ. – 1927. – № 6. – С. 3 – 6; *Шиуков А.* Авиация Юго-Западного фронта в летней операции 1917 г. // Вестник ВФ. – 1927. – № 3. – С.1 – 6; № 4. – С.1 – 5; № 5. – С. 3 – 8; *Крейсон П.* Из воспоминаний о боевой деятельности 23-го корпусного авиационного отряда в Империалистическую войну // Вестник ВФ. – 1927. – № 8 – 9. – С. 7 – 10.

обусловлено завершением военной реформы 1924 – 1928 гг. и переходу ВВС к интенсивной боевой подготовке. Выпускаются уставные документы<sup>22</sup>, а также комментарии к ним<sup>23</sup>. Таким образом, накануне первой пятилетки в авиационной литературе констатируется, что после военной реформы строительство ВВС РККА в основном завершено, и усилия должны быть направлены на освоение тактики боевого применения воздушных сил на базе сложившейся организации.

В июне 1931 г. Я.И. Алкснис был назначен начальником ВВС РККА. По его указанию в авиационной периодике начинается кампания по пересмотру истории строительства ВВС периода 1917 – 1923 гг. Публикации по «обновленной» истории КВФ начались в конце 1932 г. в «Вестнике воздушного флота». Из них первая статья А.В. Можаяева, бывшего в октябре 1917 г. комиссаром по авиации, посвящалась анализу состояния авиации перед Октябрьской революцией<sup>24</sup>. Затем, в начале 1933 г., появляется серия публикаций о том, как создавался КВФ<sup>25</sup>. После 1933 г. возникла пауза в написании работ, посвященных истории КВФ. Она была вызвана тем, что А.В. Можаяев, бывший начальник Главвоздухфлота К.В. Акашев, а также входившие в группу историков при Управлении ВВС другие авиационные работники были заподозрены в связях с троцкистами и попали под следствие. Успевшие выйти в свет публикации коснулись только периода от Февральской революции (1917 г.) до июня 1918 г. В 1930 гг. мемуары авиационного военачальника И.У. Павлова оказались

<sup>22</sup> Наставление Артиллерии и ВВС РККА, служба самолетов артиллерии и стрельба с воздушным наблюдением. – М., 1929; Боевой устав истребительной авиации. – М., 1929; Наставление по полетной службе ВВС РККА, часть 1. – Сухопутная авиация. – М., 1930; Наставление по боевому применению Морской авиации. – М., 1930 и др.

<sup>23</sup> *Лапчинский А.Н.* Библиография. Уставная литерат. // ВВФ. – 1929. – № 10 – 11. – С. 103 и др.;

<sup>24</sup> *Можаяев А.В.* Воздушный флот в 1917 г. // Вестник возд. флота. – 1932. – № 10 – 11. – С. 7 – 12.

<sup>25</sup> *Можаяев А.В.* Авиация в период Керенщины / Александр Можаяев // Вестник воздушного флота. – 1933. – № 1. – С. 9 – 11.; *Можаяев А.В.* Краткий исторический обзор авиации 1917 г. и начала 1918 г. / Александр Можаяев // Вестник воздушного флота. – 1933. – № 2. – С. 5 – 24; *Ахматович* Авиация в октябрьские дни (воспоминания участника) // Вестник воздушного флота. – 1933. – № 2. – С. 24 – 27.; *Коровин В.И. и Горшков В.С.* Роль и значение МВО в деле создания Красного Воздушного флота в период ноября 1917 г. – июня 1918 г. // Вестник воздушного флота. – 1933. – № 2. – С. 29 – 32.; *Ольденборгер* Первые дни советского военного воздухоплавания // Вестник воздушного флота. – 1933. – № 2. – С. 32 – 33.; *Шимановский Ф.И.* Красное воздухоплавание в октябрьские дни // Вестник воздушного флота.. – 1933. – № 2. – С. 34 – 36.

единственной книгой, в которой говорилось о КВФ периода Гражданской войны<sup>26</sup>.

В ходе исследования был изучен труд, вышедший к 10-летию юбилею Академии им. Н.Е. Жуковского. Он дал четкое представление о строительстве этого уникального учебного заведения. Публикации об истории авиашкол, применении авиации на войне и истории инженерных войск, к которым первоначально пытались отнести ВВС, также касаются только частных вопросов организационного строительства ВВС<sup>27</sup>.

С 1938 г. авиационная литература, вплоть до кончины И.В. Сталина, стала отличаться большой тенденциозностью<sup>28</sup>. Это было связано с цензурными ограничениями, накладываемыми на все работы по истории, которые издавались в СССР. В некоторых из публикаций наблюдается почти полное выхолащивание объективности. Например, у А. Никитина есть статьи о строительстве ВВС, в которых из персоналий упоминаются только В.И. Ленин и И.В. Сталин. Все послереволюционные достижения в области авиации, должны были излагаться таким образом, чтобы внушить читателю мысль о руководящей и направляющей роли в этом деле ВКП(б).

Научное осмысление истории авиации после репрессий 1937 г., по сути, прекратилось, однако развертывание ВВС в 1939 – 1941 гг. вновь стимулировало издание исторической литературы по авиации<sup>29</sup>. Описание организационного строитель-

<sup>26</sup> Павлов. И.У. Боевой путь. Записки красного летчика / Иван Павлов. – М., 1937. – 298 с.

<sup>27</sup> Десять лет Военной воздушной академии РККА имени проф. Н.Е. Жуковского (1922-1932). – М., 1932; *Бойцов М.* 7 лет – 6 выпусков (Военно-воздушная академия РККА им. проф. Жуковского) // Вестник ВФ. – 1930. – № 1. – С. 4; 15 лет школы авиатехников им. Ворошилова // Вестник ВФ. – 1934. – № 8. – С. 15; *Бузанов Д.* Два примера оперативного взаимодействия воздушных сил с наземными войсками. – М., 1935; *Воздушная разведка: Сб. ст. / Сост. А.Н. Лапчинский.* – М., 1936; *Александров Е.В.* Краткий исторический очерк развития инженерных войск русской армии. – М., 1939.

<sup>28</sup> *Волков Н.* Ленин, Сталин и партия в строительстве Красного Воздушного флота // Вестник воздушного флота. – 1938. – № 7. – С. 7 – 16.; *Волков Н.* Товарищ Сталин и прогресс советской авиации // Вестник воздушного флота. – 1938. – № 8. – С. 14 – 19.; *Волков Н.* Ленин – Сталин и авиация // Историк – марксист. – 1939. – № 1. – С. 53 – 75; *Волков Н.* Ленинские документы о советской авиации // Вестник воздушного флота. – 1944. – № 2. – С. 1 – 3. *Никитин А.* Ленин и Сталин – создатели и руководители советской авиации // Вестник воздушного флота. – 1947. – № 10. – С. 11 – 21.

<sup>29</sup> *Вейгелин К.Е.* Путь летчика Нестерова. – М. – Л., 1939; *Славное двадцатилетие* // Вестник воздушного флота. – 1939. – № 10. – С. 10; *Славный юбилей* // Вестник воздушного флота. – 1939. – № 7. – С. 5 – 6; *Березин П.Ф.* Красная авиация в борьбе с белополяками. – М., 1940. – 86 с.; *Вейгелин К.Е.* Очерки по истории летного дела. – Киев, 1940; *Ионов П.П.* Истребительная авиация. – М., 1940; *Смирнов М.Д.* Войсковая авиация. – М., 1940; *Авиация в Брусиловском прорыве* // Военно-исторический журнал. – 1940. – № 12. – С. 17 – 23.

ства ВВС в ней не поднималось выше тактического уровня.

Великая Отечественная война (1941 – 1945 гг.) вызвала увеличение числа публикаций по истории отечественной авиации<sup>30</sup>. В этом отношении примечателен труд «История воздухоплавания и авиации в СССР»<sup>31</sup>, однако он посвящен строительству ВВС только до 1914 г.

Послевоенные статьи В.И. Коровина и Б.И. Россинского представляют собой достаточно объективный обзор событий в авиации в течение первых лет после Октябрьской революции<sup>32</sup>. В публикациях В.И. Коровина даже упоминаются изъятые из обращения книги А.В. Сергеева о строительстве авиации в Гражданскую войну.

После войны началась кампания по доказательству отечественных приоритетов в развитии мировой науки и техники, отразившаяся и в авиационной литературе<sup>33</sup>. Наряду с объективными оценками вклада отечественной авиации в мировой научно-технический прогресс, появилась литература, бездоказательно относящая зарубежные достижения в области авиации к отечественным приоритетам. К этому можно отнести, например, изобретение первого парашюта, первый намеренный вход в штопор и успешный выход из него и др.

В первой половине 1950-х гг. появляются диссертационные исследования по истории авиации России<sup>34</sup> с научными выводами о строительстве разведывательной авиации в русской армии.

Бывший руководитель русской военной авиации В.М. Ткачев, возвратившись из эмиграции в Россию, написал воспоминания о строительстве российского ВВФ<sup>35</sup>, материал которых подтвердился сверкой с архивными данными.

В литературе по авиации начала 1950-х гг. нельзя не выделить книгу

<sup>30</sup> Рубен С. Боевые традиции русских летчиков. – М., 1943 и др.

<sup>31</sup> История воздухоплавания и авиации в СССР / под ред. В.А. Попова. – М., 1944.

<sup>32</sup> Коровин В.И. Как создавался и рос Красный воздушный флот / Владимир Коровин // Вестник ВФ. – 1945. – № 18. – С. 43 – 52. Россинский Б.И. Над Красной площадью в первую годовщину Октября / Борис Россинский // Вестник ВФ. – 1945. – № 15 – 16. – С. 50 – 51.

<sup>33</sup> Симаков Б.Л., Шупилов И.Ф. За правдивое освещение истории отечественной авиации // Вестник ВФ. – 1949. – № 4 – 6.

<sup>34</sup> Липицкий С.В. Авиация русской армии в 1910 – 1917 гг. – Дис. на соиск. уч. степ. канд. ист. наук. – М., 1950; Усков Н.П. Воздушная разведка русской армии в Первой мировой войне. – Дис. на соиск. уч. степ. канд. ист. наук. – Монино, 1955.

<sup>35</sup> Ткачев В.М. Крылья России: Рукопись. – 1956.

А.К. Петренко, в которой он показал свой жизненный путь и сделал важные с военно-исторической точки зрения обобщения о развитии дореволюционной и строительстве советской военной авиации. Монография Е.Ф. Бурче посвящена П.Н. Нестерову<sup>36</sup>, в которой, кроме выполнения этим летчиком-новатором первой в мире «мертвой петли» и первого в мире авиационного тарана, показаны его заслуги в качестве авиационного конструктора, мастера дальних перелетов и воздушного кинооператора.

Новый ракурс в освещении авиационной истории обозначили статьи Е.Ф. Бурче и И.Е. Масалова<sup>37</sup>. Однако замалчивания и искажения отдельных страниц истории авиации 1910 – 1931 гг. продолжались и после осуждения культа личности И.В. Сталина<sup>38</sup>. Например, бывшие летчик-наблюдатель П.П. Ионов и летчик И.К. Спатарель в своих мемуарах не выходят из хронологической границы окончания Гражданской войны. Строительство ВВС после 1920-го года у них совершенно не отражено, хотя оба они активно участвовали в строительстве ВВС РККА в 1920 – 1930 гг.

Из русских полководцев наилучшим образом осознал роль авиации А.А. Брусилов<sup>39</sup>. Он отзывается о самолетах «Илья Муромец» как о новом мощном и перспективном средстве вооруженной борьбы. В мемуарах бывших военных министров тоже имеются небольшие фрагменты воспоминаний о ВВФ<sup>40</sup>, но это, по сути, замечания, не имеющие аналитических обобщений, которых можно было бы ожидать от должностных лиц в генеральских чинах. У русского военного атташе во Франции А.А. Игнатъева находим важную информацию о поставках в Россию авиа-техники и подготовке русских летчиков за границей<sup>41</sup>.

К заметным трудам второго этапа следует отнести книги П.Д. Дузя и

<sup>36</sup> *Петренко А.К.* В небе старой и новой России. – М., 1953; *Бурче Е.Ф.* Петр Николаевич Нестеров. – М., 1955.

<sup>37</sup> *Бурче Е.Ф., Масалов И.Е.* Против искажения истории авиации // Вопросы истории. – 1956. – № 6. – С. 124 – 128; *Бурче Е.Ф., Масалов И.Е.* Преодолеть недостатки в литературе по истории авиации // Вестник воздушного флота. – 1956. – № 11. – С. 78 – 83.

<sup>38</sup> *Ионов П.П.* Записки летчика – наблюдателя, 1918 – 1920. – М., 1959; *Спатарель И.К.* Против черного барона. – М., 1967.

<sup>39</sup> *Брусилов А.А.* Мои воспоминания. – 4-е изд. – М., 1963.

<sup>40</sup> *Сухомлинов В.А.* Воспоминания. – Берлин, 1924; *Поливанов А.А.* Из дневников воспоминаний о деятельности военного министра и его помощника, 1907 – 1916. – М., 1924.

<sup>41</sup> *Игнатъев А.А.* Пятьдесят лет в строю. – Т. 1 – 2. – М., 1989.

В.Б. Шаврова<sup>42</sup>. Однако у первого автора в аспекте организации имеется лишь описание системы авиационного ремонта, а у второго – труд посвящен хронологии создания многочисленных самолетов, бывших на вооружении ВВС РККА, что, безусловно, представляет ценность как справочный материал.

В середине 1970-х годов были опубликованы документы о работе «Особого совещания для обсуждения и объединения мероприятий по обороне государства» в 1915 – 1917 годах. Их подготовила редколлегия под руководством Л.Г. Бескровного<sup>43</sup>. В «Особом совещании ...» не раз поднимались вопросы о необходимости реорганизации авиации действующей армии.

При исследовании темы автором были использованы также юбилейные издания и историческая литература по авиации, вышедшая из печати в 1956 – 1987 гг.<sup>44</sup> Комплексным исследованием из этой группы литературы является труд по истории авиации и космонавтики в СССР, разработанный под руководством маршала авиации С.А. Красовского<sup>45</sup>.

Накануне провозглашения гласности появился труд В.С. Шумихина<sup>46</sup>, в котором впервые в комплексе была исследована история советской военной авиации с 1917 по 1941 г. В этой книге рассмотрение организационного строительства авиации основано на многочисленных архивных документах и научной литературе, однако критический анализ всех факторов, повлиявших на строительство ВВС в 1918 –

<sup>42</sup> Дузь П.Д. История воздухоплавания и авиации в России (период до 1914 г.). – М., 1979; Дузь П.Д. История воздухоплавания и авиации в России (июль 1914 – октябрь 1917 гг.). – М., 1960; Шавров В.Б. История конструкций самолетов в СССР до 1938 г. – М., 1978.

<sup>43</sup> Журналы «Особого совещания для обсуждения и объединения мероприятий по обороне государства» / Ред. коллегия: Л.Г. Бескровный (отв. ред.) и др. – Т. 1. – М., 1975 – 1977.

<sup>44</sup> К истории Краснознаменной Ордена Ленина Военно-Воздушной Инженерной Академии имени проф. Николая Егоровича Жуковского // Сб. статей и материалов. – М.: ВВИА им. проф. Н.Е. Жуковского, 1961; Туманский А.К. Полет сквозь годы. – М., 1962; Никифоров В.Г. Их не забудет страна. – В кн.: Крылатые сыны Родины. – М., 1967; Горбатенко Д.Д. Тень люфтваффе над Европой. – М., 1967; 50 лет Вооруженных сил СССР. – М.: Воениздат, 1968; Пунтус В. Крылья Качи. – Волгоград, 1970; Красовский С.А. Жизнь в авиации / Степан Красовский. – Минск: Беларусь, 1976. – 320 с.; 60 лет Военно-воздушной инженерной академии им. Н.Е. Жуковского (1920 – 1980). – М., 1980; Скрипко Н.С. По целям ближним и дальним. – М., 1981. – 350 с.; Авиация в России: сб. «К 100-летию отечественного самолетостроения». – М., 1983; Маниуров Ю.А. и др. Орлиное племя качинцев. – Волгоград, 1985.

<sup>45</sup> Авиация и космонавтика СССР / Н.И. Амплеев, В.Ф. Болховитинов и др., руководитель авторского коллектива С.А. Красовский. – М.: Воениздат, 1968. – 599 с.

<sup>46</sup> Шумихин В.С. Советская военная авиация (1917 – 1941) / Виктор Шумихин. – М., 1986.

1931 г., недостаточен. Роль Коммунистической партии в истории развития советской авиации рассмотрена автором взвешенно, имеются замечания в адрес некоторых более ранних исследований на авиационно-историческую тему. Все это делает труд В.С. Шумихина востребованным для исследования истории отечественной авиации.

*Третий этап (с 1987 года по настоящее время)* в историографии темы обусловлен новым подходом к освещению отечественной истории, не требующим ни ее замалчивания, ни показа с точки зрения коммунистической партийности. Поэтому все труды, изданные в течение последних двадцати девяти лет, отличаются высокой степенью открытости. Например, вопросы, связанные с организационной структурой Эскадры воздушных кораблей «Илья Муромец», рассмотрены в монографии Г.И. Катышева и В.Р. Михеева<sup>47</sup>. Эта книга дополнила вышедший в 1930 г. за рубежом труд К.Н. Финне «Русские воздушные богатыри И.И. Сикорского», ставший доступным для советского читателя после провозглашения гласности<sup>48</sup>. К литературе этого периода следует отнести и предоставленную для исследований «Книгу воспоминаний»<sup>49</sup>, написанную руководителем ВВФ великим князем Александром Михайловичем в начале 1930-х гг.

Вопросы организации истребительной авиации в Первую мировую войну, нашли отражение в монографии В.К. Бабича<sup>50</sup>. Новые факты из истории создания русской авиации приводит в своей книге В.В. Король<sup>51</sup>. Организационное строительство системы авиационно-технического и тылового обеспечения ВВС отражено в книге К.М. Шпилева<sup>52</sup>. Совместный труд В.С. Шумихина, В.М. Пинчука и В.С. Бруза под редакцией Л.Л. Батехина, по сути, в аспекте описания периода между мировыми войнами основан на труде В.С. Шумихина «Советская военная авиация (1917 – 1941)» (см. выше) и в плане организационного строительства не несет нового мате-

<sup>47</sup> Катышев Г.И., Михеев В.Р. Крылья Сикорского. – М., 1992.

<sup>48</sup> Финне К.Н. Русские воздушные богатыри И.И. Сикорского. – Белград, 1930.

<sup>49</sup> Великий князь Александр Михайлович. Книга воспоминаний. – В 3-х т. – Париж, 1933.

<sup>50</sup> Бабич В.К. Воздушный бой (зарождение и развитие). – М., 1991;

<sup>51</sup> Король В.В. В небе России. – СПб., 1995;

<sup>52</sup> Шпилев К.М. Адольф Карлович Аузан: Главный инженер-механик ВВС Красной Армии (1933 – 1937 гг.). – М.: ВВИА им. проф. Н.Е. Жуковского, 1987. – 77 с.

риала. Переизданная после перестройки книга Г.Ф. Байдукова и другие публикации<sup>53</sup> восполняют пробел в историографии темы, который сложился на советском этапе. При показе воздушного флота белогвардейской стороны современные исследователи М.А. Хайрулин и В.И. Кондратьев<sup>54</sup>, по нашему мнению, излишне доверяют иностранным и белоэмигрантским источникам при описании действий красной и белой авиации.

В 2006 году Институт истории, естествознания и техники РАН издал «Летопись авиации и воздухоплавания», представляющую собой материалы, собранные В.Н. Бычковым<sup>55</sup>. Даты, приведенные в «Летописи ...», и комментарии к ним являются замечательным справочным материалом.

В 2012 году появляется труд А.Ю. Лашкова и В.Л. Голотюка «100 лет Военно-воздушным силам России (1912 – 2012 годы)»<sup>56</sup>. Это издание высветило главные вехи в развитии ВВС, обращая внимание, прежде всего, на военные действия, которые вела военная авиация, участие в них авиаторов и подвиги летчиков. Организационное строительство в книге отражено обобщенно.

Развитию авиапромышленности и военной промышленности в СССР в 1917 – 1941 гг. посвящены статья Г.В. Костырниченко, монографии М.Ю. Мухина и А.К. Соколова. В аспекте исследуемой темы уровень развития авиапромышленности на разных этапах 1917 – 1931 гг., показанный этими авторами, рассматривается в дан-

---

<sup>53</sup> Воздушная мощь Родины / В.С. Шумихин, В.М. Пинчук, В.С. Бруз и др. под ред. Л.Л. Батехина. – М.: Воениздат, 1988. – 432 с. – ISBN 5-203-00004-2; *Байдуков Г.Ф.* Командарм крылатых. Документальное повествование об Якове Алкснисе / Георгий Байдуков. – М.: Издательский дом «Звонница – МГ», 2002. – 304 с. – ISBN 5-880093-111-0; *Синикчиянц А.М.* Отечества крылатые сыны / Анатолий Синикчиянц. – М., 2002. – 400 с. – ISBN 5-89653-174-5; *Млечин Л.М.* Иосиф Сталин, его маршалы и генералы. – М.: ЗАО Центрполиграф, 2004. – 815 с. – ISBN 5-9524-0932-6. *Швабедиссен В.* Сталинские соколы: Анализ действий советской авиации в 1941 – 1945 гг. / Пер. с англ. – Мн.: Харвест, 2004. – 528 с. – ISBN 985-13-1463-3; *Чкалова В.В.* Валерий Чкалов. Легенда авиации / Валерия Чкалова. – М.: АСТ - ПРЕСС КНИГА, 2005 – 336 с. – ISBN 5-462-00365-X; *Пыхалов И.* Великая оболганная война / 2-е изд., испр. и доп. – М.: Яуза, Эксмо, 2006. – 512 с. – ISBN 5-699-17121-5; *Степанов А.С.* Развитие советской авиации в предвоенный период (1938 год – первая половина 1941 года) / Алексей Степанов. – М.: Русский фонд ..., 2009. – 544 с.

<sup>54</sup> *Хайрулин М.А., Кондратьев В.И.* Военлеты погибшей Империи. Авиация в Гражданской войне / Марат Хайрулин, Вячеслав Кондратьев. – М.: Эксмо, Яуза, 2008. – 432 с. – ISBN 978-5-699-25314-2;

<sup>55</sup> *Бычков В.Н.* Летопись авиации и воздухоплавания / Владимир Бычков. – М.: «Academia», 2006. – 808 с. – ISBN 5-87444-247-2;

<sup>56</sup> *Лашков А.Ю., Голотюк В.Л.* 100 лет Военно-воздушным силам России (1912 – 2012 годы) / под общ. ред. В.Н. Бондарева. – М.: Фонд «Русские Витязи», 2012. – 792 с. – ISBN 978-5-903389-59-9.



ном исследовании как фактор, определявший объективные возможности реализации стратегии организационного строительства ВВС РККА<sup>57</sup>. Ранее почти на аналогичную тему была издана работа Н.С. Симонова<sup>58</sup>, раскрывающая структуру, организацию и управление военно-промышленным комплексом СССР в 1920 – 1950-х гг., включая управление авиапромышленностью в 1920 – 1931 гг.

В кандидатской диссертации Г.Б. Денисовой исследуется история государственных учреждений и органов, осуществлявших руководство дореволюционной авиацией<sup>59</sup>. В работе содержится ценный исторический материал по финансированию, а также количеству личного состава и авиационной техники, имевшемуся в наличии на разных этапах развития авиации. В кандидатской диссертации С.Н. Антошкина рассмотрены вопросы боевой деятельности военной авиации в Первой мировой войне<sup>60</sup>. В ней не ставились задачи исследования истории организационного строительства ВВФ России, однако автор в своей диссертации показал некоторые фрагменты организации воздушных сил.

Важным вкладом в историографию отечественной военной авиации стала докторская диссертация В.М. Зарецкого<sup>61</sup>, которая представляет собой комплексное исследование направлений строительства Военного Воздушного флота, тенденций и закономерностей, сложившихся в теории и практике его боевого применения в Первую мировую войну. Две из десяти научных задач в этой диссертации посвящены организационной структуре и системе управления ВВФ. Они раскрыты автором в обобщенном виде и касаются не только авиации, но и воздухоплавания.

Кандидатская диссертация А.Л. Григорьева посвящена истории отечественной

---

<sup>57</sup> *Костырниченко Г.В.* Из истории становления советской авиационной промышленности (1917 – 1925 гг.) // *Авиапромышленность*. 1988. № 8; *Мухин М.Ю.* Авиапромышленность СССР в 1921 – 1941 годах. М., 2006. *Соколов А.К.* От военпрома к ВПК: советская военная промышленность. 1917 – июнь 1941 гг. М., 2012.

<sup>58</sup> *Симонов Н.С.* Военно-промышленный комплекс СССР в 1920 – 1950-е годы: темпы экономического роста, структура, организация производства и управление / Николай Симонов. – М.: «Российская политическая энциклопедия» (РОССПЭН), 1996. – 336 с. – ISBN 5-86004-087-3.

<sup>59</sup> *Денисова Г.Б.* Управление авиацией в дореволюционной России (1910 – октябрь 1917 гг.): дис. на соиск. уч. степ. канд. ист. наук. – М., 1987.

<sup>60</sup> *Антошкин С.Н.* Российская военная авиация в войне 1914 – 1917 гг.: дис. на соиск. уч. степ. канд. ист. наук. – М.: ИВИ МО РФ, 1997.

<sup>61</sup> *Зарецкий В.М.* Воздушный флот России в Первой мировой войне: строительство и боевое применение: дис. на соиск. уч. степ. доктора ист. наук. – Монино, 1996.

гидроавиации с 1910 по 1945 гг. Вопросы организационного строительства всей военной авиации Российской империи – СССР в ней рассмотрены фрагментарно<sup>62</sup>. В кандидатских диссертациях С.В. Аверченко и С.В. Зарецкого исследуются вопросы зарождения и развития эксплуатационно-технической службы и тыла ВВС РККА в период 1921 – 1941 гг. Организация тыла и эксплуатационно-технической службы ВВС в этих работах рассматривается в основном относительно периода 1931 – 1941 годов, что находится за хронологическими рамками данного исследования<sup>63</sup>.

Анализ показал, что историография дореволюционного периода отражает исследуемую тему в аспекте популяризации авиации вообще. Организационное строительство отечественных ВВС осмысливается авторами в аспекте подражания строительству военно-авиационных сил крупных государств Европы, особенно – Франции.

Советская историография сначала продолжает традиции дореволюционной историографии, а затем, с начала 1930-х гг., становится политизированной настолько, что информация из нее может быть использована в работе после подтверждения фактов архивными документами или другими источниками.

Постсоветская историография темы освободилась от тенденциозности, но приобрела в изложении одного и того же материала разными авторами новое явление – плюрализм мнений, который заставляет исследователя искать истину в теперь уже доступных архивах, однако огромное количество источников требует от него много времени и умения работы с большим массивом документов.

По содержанию совокупность источников, использованных при исследовании, достаточно репрезентативна. Их комплексный анализ с сопоставлением данных из разных групп источников дал возможность разносторонне изучить процесс организационного строительства отечественных ВВС.

---

<sup>62</sup> Григорьев А.Л. История развития и боевого применения гидроавиации отечественного Военно-Морского Флота. 1910 – 1945 гг.: дис. на соиск. уч. степ. канд. ист. наук. – М.: ИВИ МО РФ, 1992.

<sup>63</sup> Аверченко С.В. Зарождение и развитие эксплуатационно-технической службы Военно-воздушных сил РККА в межвоенный период (1921 – 1941 гг.): дис. на соиск. уч. степ. канд. ист. наук: 07.00.02 / Аверченко Сергей Викторович; Военно-воздушная академия им. Ю.А. Гагарина. – Монино, 2006. – 318 с.; Зарецкий С.В. Развитие тыла ВВС Красной армии в межвоенный период (1921 – 1941): дис. на соиск. уч. степ. канд. ист. наук: 07.00.02 / Зарецкий Сергей Вячеславович; Военно-воздушная академия им. Ю.А. Гагарина. – Монино, 2006. – 270 с.

## 1.2 Источниковедческие проблемы исследования

В данном подразделе оценивается возможность источников, имевшихся в распоряжении автора, для написания диссертационного исследования об организационном строительстве отечественных Военно-воздушных сил в 1910 – 1931 гг.

Источники, использованные при исследовании, разделены на группы: опубликованные актовые материалы, неопубликованные делопроизводственные документы (материалы архивов), периодическая печать, мемуарная литература.

### *Опубликованные актовые материалы*<sup>64</sup>

При работе над диссертацией автор использовал в качестве исторических источников актовые материалы, отличающиеся высокой достоверностью: директивы (1 документ), инструкции (3), наставления (6), отчеты за 1907 – 1912 гг. (1 книга), отчеты за 1921 – 1924 гг. (1 книга), положения (9), постановления (2), пояснение (1), правила (2 брошюры), программа (1), руководства (5)<sup>65</sup>, справочники (9), указания (1), уставы (2), циркуляры (1). Тексты перечисленных актовых материалов в исследуемый период выполняли функции документов, использовавших правовые нормы законов, которые действовали в 1910 – 1931 гг. Структура всех использованных актов выполнена по формулярному типу.

### *Неопубликованные архивные делопроизводственные документы*

Приведенный выше перечень актовых материалов может быть дополнен многочисленными делопроизводственными материалами из пяти архивов. Они не были когда-либо опубликованы и незначительно, судя по отметкам в контрольных листах, вводились в научный оборот.

Автором были использованы документы и материалы из государственных архивов Российской Федерации: РГВИА (задействовано 11 фондов), РГВА (12 фондов), РГА ВМФ (один фонд), РГАСПИ (один фонд) и РЦХИДНИ (один фонд). Организационное строительство Военно-воздушных сил (отдельного рода войск в су-

---

<sup>64</sup> Под актовыми материалами автор, согласно теории источниковедения, подразумевает все тексты, выполняющие функции документов.

<sup>65</sup> Руководящие документы по авиации рассматриваемого периода имеются в Российской государственной библиотеке, библиотеке Центрального Музея Вооруженных Сил и др.

хопутных войсках) осуществлялось в основном органами центрального военного управления Вооруженных Сил России (СССР): Военным министерством Российской империи, Главным управлением Генерального Штаба, Штабом Верховного Главнокомандующего и Реввоенсоветом Республики (СССР). Поэтому при исследовании изучались дела из девяти фондов по деятельности этих органов с 1910 по 1931 гг., причем, главным образом, делопроизводственные документы, достоверность которых достаточно высока. Кроме того, ввиду широкого документирования вопросов, связанных именно с организационным строительством, в ходе исследования устанавливались истинность и достоверность информации об одном и том же факте путем анализа документов нижестоящих и вышестоящих штабов, а также взаимодействующих с авиационными структурами сухопутных и морских формирований и общевойсковых органов управления.

Определенную роль в оценке достоверности описания событий из истории авиации сыграло и то обстоятельство, что в строительстве отечественного Военного Воздушного флота, особенно в дореволюционный период, участвовало одновременно несколько высших военных инстанций. Это неизбежно приводило к отражению одних и тех же событий и фактов в документах различных органов управления и организаций. Сопоставление их помогало автору повысить объективность исследования.

Центральные органы управления ВВФ (ВВС) занимались при строительстве военной авиации исполнительской работой. Поэтому при исследовании в первую очередь использовались единицы хранения (дела), составленные из документов, наработанных этими органами управления. Из *пяти* фондов («Управление Военного Воздушного флота», «Полевое управление авиации и воздухоплавания», «Всероссийский Совет Воздушного Флота», «Главное Управление Военно-Воздушных Сил Красной Армии», «Штаб начальника Красного Воздушного флота») было изучено и использовано в работе 78 дел из 20 описей.

Из следующих *шести* фондов (7 дел из 6 описей), в которых хранятся документы военных авиационных учебных заведений, научно-исследовательских организаций, штабов и авиационных частей) материал был использован в основном для анализа организационного строительства ВВС на местах.

Остальные архивные источники (15 фондов, 142 дела из 25 описей) дали возможность почерпнуть информацию о строительстве ВВС через документы органов государственного управления, высших штабов и других организаций. Всего автором были задействованы документы *пяти* архивов: 26 фондов, 227 дел из 51 описи.

Из-за специфики темы организационного строительства автора интересовали также единицы хранения, в которых сосредоточены директивы и приказы по военному ведомству, так как их исполнение реализовывало на практике формирование новых частей, соединений, вело к совершенствованию организационно-штатной структуры, инициировало организационно-штатные мероприятия, приводившие к изменению структуры и системы управления Военно-воздушных сил (их строительству).

Все архивные источники были отправлены на хранение по истечении разрешенного времени их нахождения в местах создания. Следует отметить, что исполнение документов, хранящихся в РГВИА (дореволюционный период), отличается лучшим оформлением, грамотным изложением и соблюдением правил делопроизводства того времени, что нельзя сказать о документах и материалах, исполненных непосредственно после Октября 1917 года. С трудом читаются протоколы заседаний Всероссийской Коллегии по управлению Воздушным флотом Республики (декабрь 1917 г. – май 1918 г.). Это обстоятельство обусловлено, прежде всего, сменой общественного строя в стране, которая неминуемо сопровождается снижением аккуратности в делопроизводственной работе всех звеньев государственного аппарата.

Позднее приказы Реввоенсовета Республики за сентябрь 1918 г. – январь 1925 г. были изданы типографским способом, сброшюрованы в книги по годам, что облегчает работу исследователя, однако даже в сборниках несекретных приказов имеют место пропуски документов. Отсутствуют приказы по личному составу, где мог бы упоминаться И.В. Сталин, за исключением приказов декабря – января 1919 г., в которых сообщается об его награждении и назначении на новую должность. Почти все приказы РВСР подписаны заместителем Л.Д. Троцкого Э.М. Склянским, что соответствует легенде, что Наркомвоенмор (он же – Председатель РВСР) Л.Д. Троцкий не создавал РККА и не руководил ею.

В архивных документах советского периода после Гражданской войны прак-

тически не встречаются фамилии А.В. Сергеева и К.В. Акашева, которые руководили Красным Воздушным флотом с осени 1917 до сентября 1922 г. Первый возглавлял Полевое управление авиации и воздухоплавания, а второй – Главвоздухфлот, занимавшийся авиационным тылом.

Возникают и другие сложности при работе с документами РГВА указанного периода, однако это не умаляет заслуг работников этого архива, которые путем микрофотокопирования и другими методами сохранили огромное количество документов по ВВС периода 1917 – 1941 гг., издали путеводители и комментарии.

Делопроизводственные источники из архивов помогли автору установить в хронологической последовательности «официальный путь» организационного строительства отечественных Военно-воздушных сил. Они содержат сведения о правах и функциональных обязанностях должностных лиц и функционалах элементов авиационных организационных структур, выбранных для исследования организационного строительства Военно-воздушных сил. Кроме того, рассмотрение одноименных делопроизводственных документов позволило выявить происходившие из года в год изменения в их содержании, где в разных аспектах говорится об одном и том же объекте исследования. Эти изменения стали основой для определения тенденций и особенностей действия различных факторов на организационное строительство Военно-воздушных сил в мирное и военное время периода 1910 – 1931 гг.

При переходе к изучению делопроизводственных документов советского времени (применительно к данной работе – период 1917 – 1931 гг.) автор обратил внимание, что их количество значительно возросло по сравнению с дореволюционным периодом, что связано с радикальными и в то же время масштабными изменениями в жизни российского общества. После Октября 1917 г. шла ломка старого государственного аппарата и одновременно создавалось новое государство. Некомпетентность в делах государственного управления порождало массу неформализованных и, часто, неграмотно исполненных документов, однако их роль в отражении всех аспектов жизнедеятельности общества, в том числе и в контексте организационного строительства советской авиации, достаточно высока. Делопроизводственная работа того времени происходила по принципу соединения законодательной и исполнительной функций вла-

стных структур и принципу жесткой централизации. Из-за этого в делопроизводственных делах архивов организационная документация<sup>66</sup>, определяющая порядок организации (например, окружных и областных управлений воздушного флота в 1918 г.) для соблюдения хронологии событий подшита в одном деле с распорядительной документацией<sup>67</sup> (например, с мандатом, выданным для реализации создания окружного управления воздушного флота в одном из губернских городов России).

В процессе работы в РГВА с документами первых органов управления Красным Воздушным флотом автор наряду с «чисто» организационной и «чисто» распорядительной документацией исследовал ряд письменных источников, которые относятся к особому виду делопроизводственной документации – организационно-распорядительной документации<sup>68</sup>. Протоколы и стенограммы заседаний, относящиеся к этому виду делопроизводственной документации отражают атмосферу принятия решений по строительству военной авиации России, вводят в историческое исследование новый круг участников этого процесса, передают их речь в неотредактированном варианте и т.п. Автор использовал в основном организационно-распорядительную документацию из четырех фондов РГВА:

Фонд 1 «Управление делами (бывш. Канцелярия) народного комиссариата по военным делам (наркомвоена)». В нем – 748 дел, относящихся к 1917 – 1918 гг. В этом фонде к авиационной теме, по оценке автора, относится около двух процентов документов.

Фонд 4 «Управление делами при народном комиссаре обороны СССР (бывш. Управление делами Реввоенсовета Республики, Управление делами Наркомата по военным и морским делам и РВС СССР)». В нем – 12021 дел, отражающих события 1918 – 1941 гг. В этом фонде авиационная тема присутствует в не более чем в 20 % документов.

---

<sup>66</sup> По-мнению автора, здесь и далее в сносках могут быть приведены для пояснения текста следующие определения: «Организационная документация определяет порядок какой-либо деятельности, структуру, компетенцию, задачи, формы и методы исполнения и пр. К ней относятся: положения, уставы, правила, статуты, обязательства, договоры, контракты, трудовые соглашения».

<sup>67</sup> Распорядительная документация служит для реализации управленческой деятельности и является продолжением организационной документации. К ней относятся решения, резолюции, приказы, инструкции, циркуляры, распоряжения, поручения, предписания, указы и пр.

<sup>68</sup> К организационно-распорядительной документации относятся протоколы, стенограммы заседаний коллегий, собраний, конференций и пр.

Фонд 28 «Всероссийский Совет Воздушного Флота». В нем – 87 дел, относящихся к 1917 – 1919 гг. Все дела посвящены авиации и воздухоплаванию.

Фонд 29 «Главное управление Военно-Воздушных Сил Красной Армии (бывш. Главное управление Рабоче-Крестьянского Красного Воздушного флота (Главвоздухфлот), Управление ВВС СССР, Управление ВВС РККА, Управление Воздушных Сил РККА, Управление ВВС РККА)». В нем 23490 дел, относящихся к 1917 – 1941 годам. Все дела, в основном, по авиационной тематике. Небольшая часть – по воздухоплаванию. К исследуемому автором периоду (1910 – 1931 гг.) относится примерно четверть дел.

Организационно-распорядительная документация в виде протоколов и стенограмм по отношению к другим делопроизводственным документам представлена более всего в 1 и 28-м фондах. В 4 и 29-м фондах протоколы и стенограммы занимают небольшую часть.

Во всех использованных фондах архивов имеется делопроизводственная документация, называемая «текущей перепиской». Автором замечено, что интенсивность текущей переписки резко возростала при интенсификации боевого применения и реорганизациях отечественных ВВС. Это происходило, например, в 1916 г. в связи с началом борьбы за господство в воздухе на Восточном фронте Первой мировой войны; весной – в начале осени 1919 г. в связи с топливным кризисом в авиации и военными неудачами РККА; во время военной реформы 1924 – 1928 гг., что было связано с обострением борьбы мнений о путях строительства ВВС и заменой «старых» авиационных работников, поддерживавших Л.Д. Троцкого, на «новых», поддерживавших «генеральную линию партии в социалистическом строительстве».

Из плановой, учетной, контрольной и отчетной документации более всех из перечисленных видов делопроизводственной документации использованы годовые отчеты о деятельности отечественной военной авиации. Они хранятся в вышеупомянутом 4 фонде РГВА. На отчеты имеется ссылка в Путеводителе РГВА<sup>69</sup> следующего содержания: «Отчеты о деятельности центральных и главных управлений

---

<sup>69</sup> Центральный государственный архив Советской Армии в двух томах / т. 1, 1991. – С. 50.



военного ведомства, в том числе ... Главвоздухфлота (1920, 1922 – 1923, 1925 – 1926)». Эти отчеты представляют собой зарождавшиеся статистические материалы оборонного ведомства, с начала 1930-х гг. такие материалы стали входить в систему советской статистики. Вышеуказанные «Отчеты о деятельности ...» отличаются высокой степенью достоверности, они аккуратно выполнены и достаточно подробны. За временными рамками исследования, начиная с 1930 г., качество статистических документов ухудшается.

### *Периодическая печать*

Отечественное источниковедение выделяет периодическую печать (периодику или прессу) в особый вид источников. Она ставится в один ряд с законодательными и делопроизводственными источниками. В данном исследовании автор изучал относящиеся к теме газетно-журнальные тексты в формах обзоров, информационных материалов, передовых статей, корреспонденций и др.

В работе была использована дореволюционная периодика: газета «Русский инвалид»; журналы: «Библиотека воздухоплавания», «Вестник воздухоплавания», «Военный воздушный флот», «Военный мир», «Военный сборник», «Известия Императорской Николаевской военной академии», «Инженерный журнал».

К советской периодике, использованной в работе, относятся: газеты: «Красная звезда» и «Экономическая жизнь»; журналы: «Авиация и воздухоплавание», «Авиация и космонавтика», «Вестник воздушного флота», «Военно-исторический журнал», «Военное дело», «Военный вестник», «Война и революция», «Вопросы истории», «Исторический архив», «История СССР», «Самолет».

В материалах, опубликованных в период с 1910 года до конца 1920-х гг., содержится достаточно правдивая информация на исследуемую тему, что подтверждается при ее сопоставлении с материалами из архивов.

Из всех вышеперечисленных периодических изданий в процессе исследования наибольшее количество полезной для работы информации автор обнаружил в журнале «Вестник воздушного флота». Исследовав все номера этого журнала с 1918 по 1931 г., а затем – выборочно, до его переименования в «Авиацию и космонавтику» в 1962 г., автор не только получил научно-историческую информацию, но и просле-

дил изменения тональности журнала в свете эволюции политики, в том числе военной политики, советского государства. Например, замена фактически всей редколлегии журнала в первой половине 1927 г., сразу повлекло за собой изменение содержания всех жанров этого источника. Для автора стало очевидным, что редакторская политика «Вестника ВФ» (как и других советских военных изданий) косвенно, но закономерно отображала сиюминутные особенности состояния советского общества и власти.

Вся вышеперечисленная советская военная и гражданская периодика, касающаяся темы, имеет особенности, которые ее отличают от прессы дореволюционной и (частично) постсоветской – это оперативность обнародования общественно значимой информации, высокая степень централизации, избирательность тем, массовость, однородность информационных потоков и отсутствие альтернативного мнения (особенно, начиная с 1927 г.).

К периодической печати относятся также научные издания Академии наук СССР. Например, с 6 октября 1961 г. Советское национальное объединение историков естествознания и техники в течение 20 лет издавало сборники трудов «Из истории авиации и космонавтики»<sup>70</sup>. Этот же авторский коллектив издал «Сборник документов и материалов об авиации и воздухоплавании периода 1907 – 1914 гг.»<sup>71</sup>. Данный сборник включил только семь выпусков, был составлен по материалам практически всех основных архивов страны, в которых хранились документы по дореволюционной авиации. После седьмого выпуска работы над изданием были прекращены. Организационное строительство периода Первой мировой войны и, тем более – советского периода, оказалось за рамками исследования. В форме сборника в 1944 г. издана под ред. В.А. Попова «История воздухоплавания и авиации в СССР. Период до 1914 г.»<sup>72</sup>

В целом периодическая печать автором рассматривалась как дополнительный к архивным материалам источник, который дает достаточно достоверную, но все же

---

<sup>70</sup> Из истории авиации и космонавтики. Вып. 1 – 30. – М., 1961 – 1977.

<sup>71</sup> Авиация и воздухоплавание в России в 1907 – 1914 гг.: Сб. документов и материалов. – Вып. 1 – 7. – М., 1966 – 1977.

<sup>72</sup> История воздухоплавания и авиации в СССР / под ред. В.А. Попова. – М., 1944.

косвенную информацию об исследуемой проблеме.

### *Мемуарная литература*

Мемуарные источники дали возможность проследить организационное строительство отечественного Военного Воздушного флота с точки зрения непосредственных участников событий. Эти источники не лишены субъективности, но их критический анализ, сопоставление с документами из архивов и друг с другом позволили сделать ряд ценных выводов, к которым трудно или невозможно прийти при работе с официальными материалами.

Например, мемуары великого князя Александра Михайловича и врача Эскадры Воздушных Кораблей К. Финне стали доступны для исследовательской работы только в конце 1980-х годов. В «Книге воспоминаний» Александра Михайловича почти ничего не упоминается о деятельности автора в качестве высшего руководителя военной авиации России в течение двух с половиной военных лет, однако этот мемуарный источник оказался незаменимым для косвенного уяснения ряда вопросов по хронологии рассматриваемых в работе событий и фактов. В мемуарах эмигранта К. Финне (1930 год), содержится много информации о строительстве Эскадры Воздушных Кораблей «Илья Муромец».

Из советской мемуарной литературы использованы книги А.В. Сергеева, И.У. Павлова, А.К. Петренко, А.К. Туманского, П.П. Ионова и И.К. Спатареля.

А.В. Сергеев пишет о строительстве КВФ более других из перечисленных авторов и наиболее правдиво, что подтверждается архивными источниками. Мемуары других авторов, как и вся советская мемуаристика, «не выговорены до конца».

Так, мемуары И.У. Павлова, изданные во второй половине 1937 г., преувеличивают роль И.В. Сталина в строительстве советских ВВС. Несмотря на свое пребывание в течение семи лет в должности начальника ВВС МВО, И.У. Павлов ограничился воспоминаниями о своей деятельности только до окончания Гражданской войны. Лишь после смерти автора его труд был подписан в печать в мае 1937 г.

А.К. Петренко также отдает дань культу личности вождя, что соответствует требованиям к советской исторической литературе того времени.

Другие авторы писали свои мемуары о советской военной авиации периода

Гражданской войны после осуждения культа личности И.В. Сталина. Поэтому их книги более объективны, однако и в этих мемуарах о строительстве ВВС периода 1921 – 1931 гг. почти ничего не говорится.

Анализ источниковой базы позволил автору сделать следующие *выводы*:

использованные источники обеспечили достоверность результатов исследования и позволили в комплексе исследовать организационное строительство отечественных ВВС 1910 – 1931 гг.;

из использованных в работе источников наиболее полезными при исследовании стали неопубликованные архивные делопроизводственные документы, которые позволили автору в основном выявить и обобщить опыт формирования и реализации стратегии организационного строительства отечественных ВВС в период 1910 – 1931 гг., сформулировать уроки и выработать рекомендации по использованию этого опыта в современном организационном строительстве военной авиации России;

опубликованные актовые материалы, изученные автором, отразили правовые нормы принятых законов, то есть они формализовали наработанные организационным строительством и проверенные военными действиями или маневрами (учениями) организационные структуры, отношения и связи Военно-воздушных сил периода 1910 – 1931 гг. и дали автору представление, каковы были конечные результаты при реализации стратегии организационного строительства отечественных ВВС;

периодическая печать, несмотря на свою подверженность цензуре при изложении закрытого для общественности материала, дала возможность в хронологической последовательности изучить и проанализировать процесс организационного строительства отечественных ВВС;

изученные автором источники достаточны по информативной емкости, чтобы их использовать при исследовании и других научных проблем истории применения и строительства отечественной военной авиации;

общей особенностью отечественных источников по истории авиации советского периода является их тотальная идеологизация<sup>73</sup>.

---

<sup>73</sup> Из источников советского периода в меньшей степени идеологизация коснулась архивных источников.

### **Выводы по первой главе**

Анализ имевшихся в распоряжении диссертанта литературы и источников позволил ему сделать вывод, что организационное строительство отечественных ВВС осуществлялось под воздействием ряда факторов, из которых определяющим был военный, то есть строительство ВВС шло в направлении, определяемом в военное время требованиями войны, а в мирное время – результатами военно-научных дискуссий (которые в 1920-х годах достаточно полно были отражены в открытых источниках). После того как «генеральная линия партии» стала определяющей в военном деле, строительство ВВС пошло под жестким контролем ЦК ВКП(б). В результате открытые источники стали отражать только официальную сторону истории организационного строительства отечественной военной авиации. В библиотеках и архивах прекратился доступ к литературе и документам, в которых отражались проблемы, встретившиеся на пути развития отечественных ВВС. Из соображений секретности и нежелания показа негативной стороны военного авиационного строительства, эти источники были введены в научный оборот только после провозглашения гласности.

Автором при исследовании использовались архивные материалы, составившие основу диссертационного исследования, а также опубликованные сборники документов, мемуарная литература и диссертационные исследования. Значительная часть архивных материалов диссертантом впервые введена в научный оборот.

По содержанию совокупность источников, использованных при исследовании, достаточно репрезентативна. Их комплексный анализ с сопоставлением данных, взятых из различных групп источников, дал возможность разносторонне исследовать организационное строительство отечественных ВВС.

С начала 1990-х годов сложилось целое направление в исторической науке по изучению военных, гражданских, технических, кадровых и правовых аспектов истории отечественной авиации, в том числе и организационного строительства отечественных ВВС, однако его комплексное исследование во все время существования ВВС, включая постсоветский период, не проводилось.

## Глава 2 ОРГАНИЗАЦИОННОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ ОТЕЧЕСТВЕННЫМИ ВОЕННО-ВОЗДУШНЫМИ СИЛАМИ (1910 – 1931 гг.)

### 2.1 Зарождение стратегии организационного строительства отечественной военной авиации (1910 – 1914)

К началу XX века теоретическими изысканиями в области аэродинамики, появлением двигателя внутреннего сгорания и успешными полетами на планерах были созданы предпосылки для создания самолета. В России контр-адмирал А.Ф. Можайский изобрел летательный аппарат, наиболее полно по конструкции соответствующий современному самолету<sup>1</sup>. Его аппарат не нашел дальнейшего развития из-за отсутствия легкого двигателя достаточной мощности. Только через более чем двадцать лет идею создания самолета реализовали в декабре 1903 г. американцы Уилбер и Орвилл Райты путем установки легкого бензинового двигателя на планер собственной конструкции, взлетающий с катапульты за счет энергии двигателя и падающего груза. Вместо шасси у первого американского самолета использовались салазки. Самолет был запатентован и засекречен. Поэтому первые французские самолеты, созданные через несколько лет, не повторяли конструкцию первенца Райтов с салазками, однако и они летали только по прямой. Наконец, 11 января 1908 г. француз А. Фарман совершил полет с маневром в горизонтальной плоскости, а 25 июля 1909 г. его соотечественник Л. Блерио перелетел на своем самолете через пролив Ла-Манш<sup>2</sup>. Западная печать тут же начала обсуждать проблему военного использования авиации<sup>3</sup>. Как следствие, военные ведомства крупных европейских стран и России, стали внимательно следить за развитием самолета.

Орган Военного министерства России газета «Русский инвалид» в ноябре 1908 г., (еще до первых демонстрационных полетов самолетов в нашей стране) пи-

---

<sup>1</sup> *Архангельский А.* Самолет – русское изобретение // Вестник возд. флота. – 1949. – № 5. – С. 9.

<sup>2</sup> *Авиация в России. К 100-летию отечественного самолетостроения.* – М., 1983. – С. 353, 354; *Большая советская энциклопедия.* Т. 27. – М., 1977. – С. 418.

<sup>3</sup> *Арманго.* Задача авиации и ее решение с помощью аэропланов. – М., 1910; *Воздушный путь.* – Киев, 1912; *Фербер Ф.* Авиация. Ее начало и развитие. – СПб., 1910.

сала, что для ведения воздушной разведки и для связи русской армии необходимо иметь порядка 300 военных аэропланов<sup>1</sup>.

Полеты самолетов российская публика увидела лишь в 1910 г. на «Первой авиационной неделе»<sup>2</sup>. Это событие несколько изменило взгляды русских военных теоретиков на авиацию. Так, полковник А. Незнамов в начале 1910 г. считал, что главной задачей авиации будет разведка<sup>3</sup>, а после «Авиационной недели» скептически уточняет: «Аэропланы в их современном состоянии (да так будет, вероятно, еще и долго) могут служить лишь целям относительно близкой разведки, главная же их работа – связь (между войсками и крепостями, дирижаблями и штабами). Это посыльные суда флота»<sup>4</sup>. Примерно такое же мнение сложилось в 1910 г. об авиации и у других русских военных теоретиков (Н. Бороздина, И. Патронова, В. Геруа)<sup>5</sup>. В это время многие военачальники считали, что аэростаты более эффективны в ведении разведки по сравнению с самолетами. Достижения германских цеппелинов подтверждали такие взгляды. Однако ни самолет, ни дирижабль еще не продемонстрировали свои возможности на войне. Поэтому один из представителей российского генералитета выразил общую точку зрения военных так: «В пользу управляемого воздухоплавания<sup>6</sup> в военном деле нет сомнения, необходимо только выяснить, насколько обширны в ближайшем будущем применения управляемого воздухоплавания в военном деле»<sup>7</sup>.

Российская научная общественность пыталась ускорить процесс становления воздухоплавания и авиации в России. С этой целью 13 декабря 1909 г. Академия наук организовала собрание членов Совета министров, Госсовета и Госдумы. На нем выступил академик Б.Б. Голицын с докладом «Об общих директивах для правиль-

<sup>1</sup> Д.П.К. // Русский инвалид. – 1908. – № 247. – С. 5 – 6.

<sup>2</sup> Патронов И.Ф. Итоги современного воздухоплавания в применении к военному делу. – СПб., 1911; Первая авиационная неделя. – 1910. – № 9. – С.50.

<sup>3</sup> Известия Императорской Николаевской военной академии. – 1910. – № 1. – С. 9, 35.

<sup>4</sup> Незнамов А.А. Стратегическое и тактическое значение управляемых воздухоплавательных аппаратов. – СПб., 1910. – С. 14.

<sup>5</sup> Бороздин Н. Завоевание воздушной стихии. – Варшава, 1909; Геруа В. Тактика технических войск. – СПб., 1912; Патронов И.Ф. Указ. сочинения. – СПб., 1911.

<sup>6</sup> До начала 20-х гг. XX века термин «Воздухоплавание» обозначал передвижение по воздуху вообще. – Авиация. Энциклопедия. – М., 1994. – С. 149.

<sup>7</sup> РГВИА. Ф. 802. Оп.3. Д.1269. Л.128.

ной постановки дела воздухоплавания в России», в котором резко критиковал Военное, Морское и другие министерства за бездеятельность в решении этого вопроса. В заключение он предложил организовать межведомственную комиссию из представителей власти, науки и общественности с целью объединения усилий в создании научных и экономических основ для развития воздухоплавания и авиации<sup>1</sup>. Через два дня, 15 декабря 1909 г., Правительство во главе с П.А. Столыпиным фактически отвергло предложение Б.Б. Голицына, постановив, что «усовершенствование способов передвижения в воздушном пространстве и практические испытания новых изобретений должны составлять преимущественно предмет частной деятельности. (...) Главным двигателем в развитии авиации и воздухоплавания должна стать заинтересованность отдельных лиц и частных учреждений»<sup>2</sup>.

Организационное строительство военной авиации в дореволюционное время явилось результатом деятельности Главного инженерного управления (ГИУ), преобразованного в конце 1913 г. в Главное военно-техническое управление (ГВТУ), и Главного управления Генерального штаба (ГУ ГШ), которые входили в состав Военного министерства. В связи с этим период 1910 – 1914 гг. в истории становления организационно-управленческих форм военной авиации целесообразно разделить на три фазы, первая из которых характеризуется зарождением авиационных структур внутри службы военного воздухоплавания, вторая – развитием Авиационной службы при управлении ею ГУ ГШ и третья – организационно-техническими мероприятиями, проведенными в отношении военной авиации ГВТУ.

Военное ведомство России не могло позволить себе игнорировать факты увеличения числа новых воздушных средств в армиях стран Запада. Поэтому Военный министр В.А. Сухомлинов приказал ГИУ приступить к организации, наряду с Воздухоплавательной, Авиационной службы, главными задачами которой должны были стать ведение воздушной разведки и обеспечение связи. Для выполнения этого приказа необходимо было, прежде всего, приобрести авиатехнику и начать подготовку авиакадров.

---

<sup>1</sup> *Ткачев В.М.* Крылья России: Рукопись. – 1956. – С. 90; *Король В.В.* В небе России. – СПб., 1995. – С. 10.

<sup>2</sup> РГА ВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1356. Л. 208.



В связи с началом практического освоения полетов на самолетах начальник ГИУ осенью 1910 г. направил Военному министру проект создания Авиационной службы, где в первоначальном варианте предлагалось: «При каждой воздухоплавательной роте сформировать отряд летчиков, который подразделяется на три [позднее – на два] аэропланых отделения, каждое отделение выставляет один аэроплан и имеет один запасной»<sup>1</sup>.

Данный проект Военный министр в 1911 г. представил Николаю II в виде докладной записки, в которой говорилось: «18 авиационных отрядов пока предполагается содержать при существующих воздухоплавательных ротах. Такое предположение обуславливается как общностью задач, возлагаемых на роты и отряды, так и условиями специальной подготовки летного состава, снабжения и довольствия техническим имуществом отрядов; (...) авиационные отряды будут организованы таким образом, что во всякое время будет возможна их передача штабам и войсковым частям, в зависимости от потребностей»<sup>2</sup>.

Строительство Авиационной службы шло с учетом зарубежного опыта. Так, германский Генштаб планировал использовать в будущей войне в основном дирижабли Цеппелина. Во Франции же приоритет отдавался самолетам. Осенью 1910 г. там прошли первые в мире маневры с участием авиации, показавшие, что на самолете должен находиться наблюдатель; самолет лучше использовать для ближней разведки, а дирижабль – для дальней; армейскому корпусу требуется придать несколько самолетов; помимо разведки самолеты могут выполнять и другие задачи<sup>3</sup>.

Постепенно авиация из «эмбрионального» состояния продвигалась к самостоятельному существованию вне воздухоплавания. Весной 1911 г. этому способствовали два обстоятельства. Во-первых, 6 апреля был одобрен проект Положения об Авиационной службе, а также штат и табель авиационного отряда воздухоплавательной роты и, во-вторых, 4 мая были утверждены «Правила для командирования офицеров ГШ в воздухоплавательные части для ознакомления с воздухоплаватель-

---

<sup>1</sup> РГВИА. Ф. 802. Оп. 3. Д. 1030. Л. 33.

<sup>2</sup> РГВИА. Ф. 2000. Оп. 2. Т. 1. Д. 296. Л. 37 – 38.

<sup>3</sup> Патронов И.Ф. Итоги современного воздухоплавания в применении к военному делу. – СПб., 1911. – С. 83, 16 – 19.

ным делом». Это позволило Авиационному отделу Офицерской воздухоплавательной школы (ОВШ) летом 1911 г. приступить к подготовке шести летчиков-наблюдателей из числа офицеров Генерального штаба<sup>1</sup>.

Быстрое развитие авиации и воздухоплавания потребовало расширения штата Воздухоплавательного отдела ГИУ и создания Воздухоплавательного комитета<sup>2</sup>. Приказом Военного министра от 10 мая 1911 г. № 192 это было реализовано<sup>3</sup>.

Авиация являлась совершенно новым явлением в армии. Поэтому Севастопольская ОША к началу маневров разработала «Краткие руководящие данные для начальников, войск, летчиков и посредников, участвующих на маневрах в 1911 г. при пользовании самолетами». Авиационный отдел ОВШ выпустил аналогичный документ под названием «Руководящие основания для опытного применения авиационных отрядов на маневрах войск гвардии и Санкт-Петербургского военного округа в 1911 г.». Обе инструкции явились первыми руководствами по военному применению авиации.

Авиационные подразделения, выделенные от обеих школ, в августе – сентябре 1911 г. приняли участие в окружных маневрах<sup>4</sup>. Полеты на маневрах позволили сделать следующие выводы:

- аэропланы применимы как для ближней, так и для дальней разведки;
- летчики должны иметь специальные авиационные карты;
- штабы войск и самолеты должны находиться поблизости;
- аэропланы – эффективное средство связи с войсками;
- аэропланы могут применяться для борьбы с аэростатами;
- войска должны маскироваться от воздушной разведки;
- частые поломки аэропланов требуют расширения базы их ремонта.

Командующий войсками Варшавского округа по окончании маневров писал: «Полагал бы, что огромные суммы, расходуемые на приобретение дирижаблей, всех

---

<sup>1</sup> РГВИА. Ф. 802. Оп. 3. Д. 1123. Л. 28; Ф. 2000. Оп. 2. Т. 1. Д. 616. Л. 39.

<sup>2</sup> РГВИА. Ф. 802. Оп. 3. Д. 1013. Л. 1.

<sup>3</sup> История воздухоплавания и авиации в СССР. Период до 1914 г. / Под ред. В.А. Попова. – М., 1944. – С. 444, 445.

<sup>4</sup> Большие осенние маневры с участием военных летчиков // Вестник воздухоплавания, 1911. – № 13 – 14. – С. 20 – 21.

необходимых для них материалов и содержание личного состава состоящих при них частей, могли бы быть с гораздо большей пользой употреблены на заведение взамен дирижаблей большого числа аэропланов, более пригодных для военного дела». На полях этого документа Николай II написал: «По-моему, на дирижаблях следует поставить крест»<sup>1</sup>.

По итогам маневров войск трех военных округов, военно-политическое руководство страны сделало вывод о необходимости скорейшего развития авиации. Принималось во внимание, что в маневрах 1911 г. германских войск в Пруссии участвовали 26 аэропланов<sup>2</sup>.

Между тем в конце сентября 1911 г. в Ливии началась Итало-Турецкая война. В ней участвовала итальянская авиация<sup>3</sup>. Война выявила эффективность группового стрелкового огня по самолету, летящему на высоте менее 1000 метров. О втором обстоятельстве, выявившемся при использовании авиации на войне, военный историк Олаф Гройлер выразился так: «Решающим, однако, было то, что через несколько недель после прилета все самолеты вышли из строя из-за поломок»<sup>4</sup>. Однако, как показало начало Первой мировой войны, выводов из этого не сделал ни один из генеральных штабов крупных стран.

21 сентября 1911 г., исходя из результатов маневров, ГИУ предложило Военному министру план формирования в 1912 – 1913 гг. 18 авиационных отрядов<sup>5</sup>. В каждом из них должно было быть два связных самолета «Блерио-ХI» и четыре разведывательных самолета «Фарман-VII».

В начале октября 1911 г. в Думу был внесен законопроект об организации Авиационной службы в армии<sup>6</sup>. Дума обратилась в ГИУ с соответствующим запросом. Отвечая на него, 4 ноября 1911 г. начальник воздухоплавательного отдела док-

<sup>1</sup> РГВИА. Ф. 802. Оп. 3. Д. 1326. Л. 7.

<sup>2</sup> Уокер С. Завоевание воздуха. – Пг., 1914. – С. 77, 85.

<sup>3</sup> Итальянско-Турецкая война – первая война, в которой аэропланы выступают как активные боевые единицы // Вестник воздухоплавания. – 1911. – № 15. – С. 39; Итальянско-Турецкая война – разведка, бомбометание // Вестник воздухоплавания. – 1911. – № 16. – С. 38.

<sup>4</sup> Grehler Olaf. Geschichte des Luftkriegs mit 1910 bis 1980. – Berlin, 1985. – S. 15.

<sup>5</sup> Денисова Г.Б. Управление авиацией дореволюционной России. 1910 г. – октябрь 1917 г.: Дис. на соиск. уч. степ. канд. ист. наук. – М., 1987. – С. 89.

<sup>6</sup> Авиация и воздухоплавание в России в 1907 – 1914 гг.: Сб. док. и материалов. – Вып. 4. – М., 1970. – С. 133.

ладывал: «Организация Авиационной службы в армии выразилась в формировании авиационных отрядов при воздухоплавательных частях, число коих в 1912 г. предположено довести до 18, по числу воздухоплавательных рот»<sup>1</sup>.

Инженерный комитет ГИУ подвел годовые итоги по военному воздухоплаванию. В отчете по этому вопросу в ноябре 1911 г. говорилось, что «полеты на аэропланах производились лишь во временном авиационном отделе (...) на Гатчинском военном поле» и на маневрах<sup>2</sup>.

В 1912 г. в военном ведомстве созрело решение о передаче авиационного дела из ГИУ в ГУ ГШ<sup>3</sup>. Военный министр предлагал возложить на начальника ГШ общее руководство специальной подготовкой и службой воздухоплавательных частей. Император Николая II начертал резолюцию на докладе министра: «Общие предположения одобряю»<sup>4</sup>.

В течение 1912 г. по авиации был принят ряд важных решений. Так, 4 марта Военный министр подтвердил свое приказание об увеличении числа обучавшихся полетам офицеров в авиационном отделе ОВШ с 15 до 35 человек и приказал исполнить предложение ГИУ о назначении в Авиационный отдел 70 нижних чинов для обучения одной трети из них полетам, а остальных – работам по обслуживанию аэропланов<sup>5</sup>. В начале мая Думой был принят закон об организации в России Авиационной службы и ее финансировании<sup>6</sup>. 5 июля Военный совет одобрил предложение ГИУ о формировании еще восьми авиаотрядов в дополнение к десяти, сформированным с осени 1911 г.<sup>7</sup>.

В Положении об Авиационной службе был учтен опыт маневров и военных действий с участием авиации. В нем говорилось, что авиаотряды предназначены для несения авиационной службы. В военное время авиаотряды придавались общевойсковым штабам. Для подготовки летчиков-наблюдателей предусматривалась коман-

---

<sup>1</sup> РГВИА. Ф. 802. Оп. 3. Д. 1081. Л. 62.

<sup>2</sup> РГВИА. Ф. 803. Оп. 1. Д. 1753. Л. 141 – 142.

<sup>3</sup> РГВИА. Ф. 803. Оп. 2. Т. 1. Д. 296. Л. 3 – 4.

<sup>4</sup> РГВИА. Ф. 803. Оп. 2. Т. 1. Д. 296. Л. 40 – 41.

<sup>5</sup> РГВИА. Ф. 802. Оп. 3. Д. 1126. Л. 29 – 30.

<sup>6</sup> Общая объяснительная записка к смете Военного министерства на 1913 г. – СПб., 1914. – С. 40.

<sup>7</sup> РГВИА. Ф. 493. Оп. 2. Д. 4. Л. 36; Д. 56. Л. 98.

дировать офицеров ГШ на два месяца в авиаотряды<sup>1</sup>.

Для налаживания боевой подготовки авиачастей Начальник ГИУ 5 июля 1912 г. утвердил «Руководящие данные для применения авиационных отрядов воздухоплавательных рот»<sup>2</sup> и «Инструкцию для ведения специальных занятий в авиационных отрядах воздухоплавательных рот»<sup>3</sup>. Согласно разработанному ГИУ в 1912 г. плану Авиационная служба должна была быть представлена корпусными и крепостными авиационными отрядами.

В августе 1912 г. маневры в отношении тактики применения самолетов не дали почти ничего нового, но позволили войскам познакомиться с авиацией. Официальное ее признание отразилось в Уставе полевой службы, изданном в 1912 г., который содержал указания по использованию самолетов для разведки и связи<sup>4</sup>.

Передача Авиационной службы в целях изменения направления ее строительства состоялась 30 июля 1912 г., когда Военный министр подписал приказ № 397<sup>5</sup>, согласно которому все вопросы воздухоплавания и авиации передавались в ведение ГУ ГШ<sup>6</sup>, а спустя десять дней Начальник ГИУ направил помощнику Военного министра «План организации Авиационной службы в армии», который теперь должно было выполнять ГУ ГШ.

Важным результатом работы воздухоплавательного отдела ГИУ с февраля 1910 г. по июль 1912 г. стало создание в системе Воздухоплавательной службы первых авиационных формирований.

В 1912 г. Россия заняла второе место по развитию военной авиации в Европе после Франции<sup>7</sup>. К концу 1912 г. в русской армии было сформировано восемь авиаотрядов и подготовлено 126 офицеров-летчиков<sup>8</sup>.

Для управления Авиационной службой в ГУ ГШ в соответствии с приказом

---

<sup>1</sup> РГВИА. Ф. 2000. Оп. 3. Т. 3. Д. 274. Л.42 – 43; Ф. 493. Оп. 2. Д. 56. Л.99 – 100; Д.4. Л. 36 об.

<sup>2</sup> РГВИА. Ф. 493. Оп. 2. Д. 4. Л. 46 – 50 об.

<sup>3</sup> Всеподданнейшие отчеты о действиях Военного министерства за 1907 – 1912 г. – СПб. – С. 16.

<sup>4</sup> Устав полевой службы. – СПб., 1912. – С. 31.

<sup>5</sup> Согласно Указу Президента РФ от 29 августа 1997 г. № 949 – дата 12 августа (по старому стилю – 30 июля) объявлена Днем Военно-воздушных сил Вооруженных Сил Российской Федерации.

<sup>6</sup> РГВИА. Ф. 493. Оп. 2. Д. 4. Л. 15, 418.

<sup>7</sup> Касаткин Н.Н. История авиации и ее современное состояние. – СПб., 1912. – С. 48.

<sup>8</sup> Отечественные военные реформы XIX – XX веков / под ред. В.А. Золотарева. – М., 1995. – С.112.

№ 397 была организована воздухоплавательная часть в составе двух отделений. Всего в воздухоплавательной части после ее формирования работало 16 человек<sup>1</sup>. В основу ее управленческой деятельности был положен «План организации авиационной службы в армии», подготовленный в свое время ГИУ.

Весной 1913 г. Воздухоплавательная часть ГУ ГШ, которой с 30 июля 1912 г. подчинялась Авиационная служба, приняла к исполнению новый «Общий план организации воздухоплавания и авиации в армии», который предлагал отделение авиации от воздухоплавания и создание отрядов четырех категорий. Для этой работы предполагалось расширить состав воздухоплавательной части, реформировав ее в воздухоплавательный отдел ГУ ГШ<sup>2</sup>.

Авиаторы высоко оценили «Общий план...». Известный русский летчик В.М. Ткачев вспоминал: «Нам дали возможность подробно ознакомиться с этим планом, который не только определял организацию авиации (независимой от воздухоплавания) в мирное время, но и отчетливо указывал идею ее применения на случай войны: кроме выполнения вспомогательных задач (ведение разведки, обеспечение связи), намечались и активные действия – борьба с противником в воздухе и поражение его наземных целей. В то время подобные задачи не ставили перед своей авиацией ни французы, ни немцы»<sup>3</sup>.

После формирования десяти новых авиаотрядов летно-подъемный состав приступил к специальной подготовке. Поскольку Генштаб предъявил специфические требования к ее проведению, инструкции, разработанные ГИУ, оказались устаревшими. Воздухоплавательная часть ГУ ГШ издала «Инструкцию, определяющую порядок ведения занятий и полетов на аэродромах»<sup>4</sup> и специальное руководство под названием «Краткие руководящие данные по пользованию аэропланами, как средством разведки и связи, а также их боевого применения»<sup>5</sup>.

Исследование показало, что воздухоплавательная часть ГУ ГШ поощряла

---

<sup>1</sup> РГВИА. Ф. 493. Оп. 2. Д. 4. Л. 17, 418 – 439 об.

<sup>2</sup> РГВИА. Ф. 2000. Оп. 7. Д. 91. Л. 9.

<sup>3</sup> Ткачев В.М. Крылья России: Рукопись. – 1956. – С. 35.

<sup>4</sup> РГВИА. Ф. 493. Оп. 2. Д. 56. Л. 312.

<sup>5</sup> РГВИА. Ф. 493. Оп. 2. Д. 56. Л. 185.

инициативные поиски авиаторов в области военного применения авиации. Так, летчики П.Н. Нестеров, В.М. Ткачев, В.Р. Поплавко и др. привнесли в боевую подготовку дальние перелеты, аэрофотографирование, ночные полеты и корректирование огня артиллерии<sup>1</sup>. Одновременно разрабатывались руководства по тактике авиации. Например, старший адъютант Варшавского ВО полковник Н.С. Батюшин разработал проект «Правил стрельбы по воздушным целям»<sup>2</sup>.

Для обслуживания авиаотрядов были созданы авиароты. В них осуществлялись ремонт и хранение авиатехники.

К осени 1913 г. в Военном министерстве было решено разделить между ГУ ГШ и ГИУ управление техническими войсками. Первое должно было сосредоточить в себе структурные подразделения, призванные решать организационные вопросы, а второе, путем реформирования в Главное военно-техническое управление (ГВТУ), должно было сосредоточить в себе выполнение технических, заготовительных и снабженческих задач<sup>3</sup>. Однако вопрос о реорганизации ГУ ГШ и ГИУ осенью 1913 г. был отложен, и Воздухоплавательная часть ГУ ГШ пока продолжила свою деятельность по подготовке личного состава и заготовке авиационного имущества для намеченных к формированию 21 авиаотряда и 3 авиарот.

Начало преобразованиям было положено приказом по военному ведомству от 20 декабря 1913 г. № 666, согласно которому ГИУ преобразовывалось в Главное военно-техническое управление. В нем должно было быть организовано воздухоплавательное отделение с хозяйственно-заготовительными и снабженческими функциями по отношению к авиационным и воздухоплавательным частям. Кроме того, в ГВТУ образовывался Технический комитет, ведающий в числе других вопросов также и вопросом развития авиационной техники. Некоторые функции по управлению Авиационной службой сохранились и в ГУ ГШ. Они реализовывались через созданное по вышеуказанному приказу отделение «по службе технических для связи войск» с административными правами по организации авиационных частей<sup>4</sup>.

---

<sup>1</sup> РГВИА. Ф. 2000. Оп. 7. Д. 98. Л. 54.

<sup>2</sup> РГВИА. Ф. 2000. Оп. 7. Д. 96. Л. 7 – 12.

<sup>3</sup> РГВИА. Ф. 802. Оп. 1. Д. 1594. Л. 123.

<sup>4</sup> РГВИА. Ф. 802. Оп. 1. Д. 1594. Л. 159.

Документы свидетельствуют, что со времени расформирования воздухоплавательной части, вплоть до начала войны, шел процесс разделения управления техническими войсками между Генеральным штабом и ГВТУ. В этот период авиационные части по сложившейся еще со времен ГИУ традиции управлялись фактически инспекторами по инженерной части округов. Воздухоплавательное отделение в ГВТУ было сформировано лишь 1 мая 1914 г., а соответствующий приказ по военному ведомству за № 406 был издан только 5 июня того же года<sup>1</sup>. Поэтому работа по снабжению авиаотрядов самолетами, двигателями, запасными частями и материалами нарушилась. Так, с января 1914 г. до начала войны поступление топлива прекратилось, и авиачасти использовали бензин, заготовленный воздухоплавательной частью ГУ ГШ в 1912 – 1913 гг.<sup>2</sup>

Не был решен также вопрос, какое из Главных управлений должно руководить специальной (боевой) подготовкой авиаотрядов. По этому поводу 9 февраля 1914 г. начальник ГВТУ писал Военному министру: «Я полагаю, что тот орган, который снабжает войска техническими средствами, должен и делом применения их руководить<sup>3</sup>, на что Военный министр В.А. Сухомлинов ответил, что ведению ГВТУ подлежат: общее руководство технической подготовкой, учет материальных запасов, наблюдение за совершенствованием специального имущества, утверждение учебных программ и рассмотрение отчетов по специальному техническому обучению<sup>4</sup>, а ведению ГУ ГШ подлежит «проверка, насколько подготовка этих частей отвечает тем требованиям, кои будут предъявлены к ним как в мирное, так и в военное время, при совместном их действии с частями других родов войск»<sup>5</sup>.

В результате претворения в жизнь идеологии Военного министра в отношении авиации к началу войны сложилась достаточно сложная система управления авиационными отрядами. Военный министр возложил на ГВТУ весьма расплывчатые функции в отношении авиачастей, которые можно обобщить понятием «руково-

---

<sup>1</sup> РГВИА. Ф. 802. Оп. 1. Д. 1584. Л. 154.

<sup>2</sup> Козлов Н. Очерк снабжения русской армии военно-техническим имуществом в Мировую войну. От начала войны до половины 1916 г. – М. – Л., 1926. – С. 83.

<sup>3</sup> РГВИА. Ф. 802. Оп. 1. Д. 1063. Л. 10.

<sup>4</sup> РГВИА. Ф. 802. Оп. 1. Д. 1063. Л. 42.

<sup>5</sup> РГВИА. Ф. 802. Оп. 1. Д. 1584. Л. 43.



дство в техническом отношении». Проверку же их готовности к выполнению боевых задач должно было осуществлять ГУ ГШ. В итоге получилось, что ГВТУ руководит, но не проверяет, а ГУ ГШ проверяет, но не руководит. В строевом же отношении авиачасти подчинялись начальникам штабов округов. Позднее ГВТУ все-таки добилось возложения контроля над специальной подготовкой авиачастей на инспекторов инженерных частей округов через введение должностей их помощников по авиационной части. Поскольку же эти инспекторы находились в техническом отношении в подчинении у ГВТУ, то специальная подготовка стала контролироваться одновременно и ГВТУ, и ГУ ГШ. В условиях, когда между этими Управлениями постоянно возникали трения, о выражении единой воли в управлении авиачастями не могло быть и речи.

Только в июне 1914 г. между ГВТУ, ГУГШ и Канцелярией Военного министерства было достигнуто соглашение, что все специальные войска следует впредь именовать техническими войсками, которые подразделяются на следующие категории: инженерные войска; войска сообщения в составе автомобильных и железнодорожных войск; воздухоплавательные войска в составе авиационных и собственно воздухоплавательных войск<sup>1</sup>. Военный министр утвердил этот проект своим приказом, но он не был проведен через Военный совет и утверждение Николаем II, так как военные приготовления не оставили времени на законодательное оформление появления технических войск.

Военное министерство, осуществляя преобразования ГУ ГШ и ГИУ, поставило авиационные части в один ряд с автомобильными и железнодорожными частями, однако последние решали сугубо транспортные задачи, в то время как авиация к осени 1913 г. прочно утвердилась в качестве одного из средств разведки и связи, находящегося в распоряжении войсковых штабов. Кроме того, просматривалась тенденция превращения авиации в боевое средство и, наконец, опыт участия самолетов в Итало-Турецкой и 1-й Балканской войнах стимулировал быстрый рост авиации в европейских странах. Все это требовало принятия адекватных мер со стороны российского Военного ведомства.

---

<sup>1</sup> РГВИА. Ф. 802. Оп. 1. Д. 1063. Л. 18.

Исследование показало, что к середине 1912 г. Авиационная служба оформилась организационно в системе Воздухоплавательной службы, как ее элемент с определенной степенью автономности, позволявшей авиаотрядам самостоятельно решать возложенные на них задачи, однако в конце 1913 г. была допущена децентрализация управления авиацией и воздухоплаванием, приведшая к сосредоточению технических и снабженческих функций в ГВТУ, а организационных – в ГУ ГШ.

Двойственность и неупорядоченность управления динамично развивавшейся авиацией при отсутствии согласованных действий между ГВТУ и ГУ ГШ имели следствием усложнение и затягивание организационно-технических мероприятий в строительстве авиации в первой половине 1914 г.

В 1914 г. организационное строительство авиации продолжалось согласно «Общему плану организации воздухоплавания и авиации в армии», который 22 октября 1913 г. был включен в качестве составной части в «Большую программу по усилению русской армии», одобренную Николаем II. Эта «Большая программа...» незадолго до войны, 24 июня 1914 г., была утверждена Думой и стала законом<sup>1</sup>.

## **2.2 Стратегия организационного строительства системы управления военной авиацией России в Первую мировую войну (1914 – 1917)**

Система управления военной авиации в Первую мировую войну была разделена на две части. Авиация действующей армии управлялась Авиационной канцелярией (Авиаканцем)<sup>2</sup>, а авиация тыла, в которую входили система подготовки авиационных кадров, а также наблюдение за производством, снабжение, хранение авиатехники и др., находились сначала в ведении ГВТУ, а с мая 1916 г. – в ведении Управления ВВФ (Увофлота). Между полевым и тыловым органами управления взаимоотношения не были определены.

Далее приводится анализ, как реализовывалась во время войны стратегия

---

<sup>1</sup> Жилин А.П. Большая программа по усилению русской армии // Военно-исторический журнал. – 1974. – № 5. – С. 90 – 97.

<sup>2</sup> С апреля 1917 г. Авиаканц называлась Полевым управлением авиации и воздухоплавания при штабе Верховного Главнокомандующего русской армии.

строительства системы управления авиацией действующей армии и система управления «глубоким» авиационным тылом. Сначала рассмотрим реализацию стратегии управления авиацией действующей армии.

«Положение о полевом управлении войск», изданное накануне войны, не содержало какой-либо информации об управлении авиацией на театре военных действий<sup>1</sup>. Маневры же, проведенные до войны с участием авиации, и лекции, прочитанные авиаторами в офицерских собраниях, не успели сформировать устойчивый стереотип в сознании командно-штабного состава о тактике использования авиации в современной войне<sup>2</sup>.

Поэтому «для упорядочения авиационного дела» были введены две специальные должности заведующих организацией авиационного дела на Северо-Западном и Юго-Западном фронтах. На СЗФ ее стал исполнять генерал А.В. Каульбарс, а на ЮЗФ – Великий князь Александр Михайлович (при главенстве последнего в масштабе всей авиации действующей армии).

Авиаотряды, рассредоточенные по всему фронту, подчинялись в строевом и оперативном отношениях штабам армий, корпусов и крепостей. Поэтому на Заведующих организацией авиационного дела легли вспомогательные управленческие функции. Однако Александр Михайлович, вступив в должность, стал наращивать свои полномочия.

Несмотря на волюнтаризм Великого князя, упорядочение авиационного дела на обоих фронтах шло медленно. Во-первых, с началом войны многие корпусные отряды оказались в распоряжении армий. К примеру, 20-й корпусной отряд прибыл на восьмой день войны в г. Люблин, а 20-й корпус выдвинулся в это время на запад в соответствии с новыми планами Ставки, и поэтому авиаотряд распоряжением командующего 4-й армией был придан армейскому штабу<sup>3</sup>.

Во-вторых, уменьшение количества исправной авиатехники объективно требовало объединения авиаотрядов. На СЗФ оно осуществлялось организованно со-

---

<sup>1</sup> Положение о полевом управлении войск в военное время. – СПб., 1914.

<sup>2</sup> Аэроплан и его боевое значение. К докладу поручика Микос в Офицерском гарнизонном собрании 27 февраля 1912 г. – Киев, 1912. – С. 17.

<sup>3</sup> Ткачев В.М. Крылья России: Рукопись. – 1956. – С. 71.

гласно приказу Главнокомандующего армиями СЗФ от 11 сентября 1914 г. № 4<sup>1</sup>. На ЮЗФ этот процесс шел стихийно.

В результате к осени 1914 г. во фронтовых и армейских звеньях руководство авиацией было представлено заведующими авиацией фронтов и в определенной степени – командирами сводных армейских авиационных групп. Кроме того, в Ставке в сентябре 1914 г. была введена должность штаб-офицера для делопроизводства и поручений по авиации, которую стал исполнять начальник воздухоплавательного отделения ГВТУ подполковник С.А. Немченко.

В связи с начавшимися в октябре 1914 г. боевыми действиями на Кавказе для эффективного применения авиации на этом театре военных действий (ТВД) приказом Верховного Главнокомандующего (ВГК) от 5 января 1915 г. № 4 была введена должность Заведующего организацией авиационного дела в Кавказской армии и расширены полномочия Александра Михайловича. Теперь он, находясь в подчинении ГК армиями ЮЗФ, должен был руководить деятельностью не только Заведующего авиацией СЗФ, но и Заведующего авиацией Кавказской армии. Вскоре несколько изменилось и название должности Великого князя: с 10 февраля 1915 г. он – Заведующий организацией авиационного дела в действующей армии с формальным подчинением начальнику штаба (НШ) ВГК.

Незадолго перед этим, 31 января 1915 г., Александр Михайлович добился командирования генерала А.В. Каульбарса во Францию и Англию под предлогом выяснения за границей ряда вопросов, касавшихся дальнейшего организационного строительства авиации в условиях войны<sup>2</sup>. После его отъезда Великий князь стал полностью контролировать авиационное дело и на СЗФ.

Усилению власти Александра Михайловича способствовала также смена Верховных Главнокомандующих, произошедшая в августе 1915 г. Николай II, став во главе действующей армии, особым повелением поручил Великому князю заведовать и тылом авиации. Исходя из этого, Александр Михайлович в августе 1915 г. обратился к НШ ВГК с запиской следующего содержания: «В виду поручения мне на-

---

<sup>1</sup> РГВИА. Ф. 2003. Оп. 2. Д. 612. Л. 9.

<sup>2</sup> РГВИА. Ф. 2008. Оп. 1. Д. 39. Л. 2.

блюдения за снабжением отрядов аппаратами и другим авиационным имуществом, руководства работой авиационных школ, широкого развития авиационных рот, а также увеличения числа авиационных частей (в начале войны их было 30, воздухоплавательных рот – 14, ныне – 49, будет к 1 января – 60, к 1 сентября – 83, воздухоплавательных рот – 27): (...) нынешнее название должности, как не соответствующее уже действующей компетенции и могущее породить недоразумения, желательно заменить другим: «Заведующий авиацией и воздухоплаванием в действующей армии»<sup>1</sup>.

В 1915 г. авиаотряды подчинялись войсковым начальникам в оперативном и строевом отношении, а по специальным вопросам – командирам авиарот. Прерогатива назначения командного состава авиачастей, находящихся на ТВД, а также распределения авиатехники неизменно принадлежала Великому князю.

Управление авиацией на фронте осуществлялось в директивной форме. Обратная связь, необходимая для функционирования любой системы управления, действовала следующим образом: отряды должны были подавать полумесячные и месячные сведения под общим названием: «О личном составе, аппаратах, деятельности и заслуживающих особого внимания случаях жизни»<sup>2</sup>. Каждый полет записывался в журнал полетов, формуляр самолета, в недельную, полумесячную и месячную ведомость, в журнал военных действий и в донесение, пересылаемое в вышестоящий штаб по принадлежности<sup>3</sup>. К недельным ведомостям прилагались нарисованные на кальке разноцветной тушью маршруты полетов; в месячные отчеты входили вопросы о состоянии материальной части, личного состава и т.п.<sup>4</sup>

В связи с возрастанием значения ВВФ в войне, Заведующий авиацией обратился к Николаю II с письмом, в котором отмечалось, что к началу 1916 г. офицеры, переведенные в авиацию из пехоты, артиллерии и кавалерии, считались прикомандированными к авиаотрядам и в отличие от офицеров – выходцев из инженерных войск, не имели права на перевод в авиароты и другие учреждения на вышестоящие

<sup>1</sup> РГВИА. Ф. 2003. Оп. 2. Д. 619. Л. 213; Далее в тексте – Заведующий авиацией.

<sup>2</sup> РГВИА. Ф. 2003. Оп. 2. Д. 125. Л. 15.

<sup>3</sup> Положение о письмоводстве и делопроизводстве в военном ведомстве. – СПб., 1911. – С. 121.

<sup>4</sup> РГВИА. Ф. 369. Оп. 8. Д. 1. Л. 4; Ф. 2008. Оп. 1. Д. 125. Л. 19.

должности. Далее в письме говорилось: «Этого обстоятельства, казалось, достаточно для законодательного оформления авиации, как авиационных войск, что уравнило бы положение всех офицеров, проходящих службу в авиации». Великий князь просил также учесть и то, что «авиация, как по специальным условиям службы, так и по весьма важному и серьезному значению ее в армии уже теперь нуждается в выделении ее в особый род войск. (...) Кроме того, установление особых авиационных войск способствовало бы сплочению офицерского состава и развитию в нем чувства товарищества и принадлежности к одной общей семье»<sup>1</sup>. Резолюции на документе нет.

В 1915 – 1916 гг. шел процесс усложнения организации авиаотрядов, связанный с расширением круга задач, выполняемых самолетами. Вместе с тем росло и число авиаотрядов. Штабы армий все более остро нуждались в органах управления, которые могли бы планировать и координировать действия авиации в масштабе армии. В этом отношении аппарат Заведующего авиацией проделал большую работу по изучению опыта управления авиацией в иностранных армиях. Как следствие, было принято решение сформировать при штабах армий авиационные дивизионы.

Авиадивизион должен был представлять собой отдельную авиачасть, организационная структура которой позволяла бы осуществлять управленческие функции по отношению к авиаотрядам армии.

Все отряды, приданные армии, обязывались исполнять указания командира дивизиона<sup>2</sup>. Формирование авиадивизионов при штабах армий шло в 1916 г. достаточно быстро. Этому способствовало и то, что в авиации действующей армии уже имелись командиры авиаотрядов с боевым и управленческим опытом, достаточным для назначения на должности командиров авиадивизионов.

Для налаживания эффективного руководства деятельностью авиачастей в Управлении авиацией был составлен ряд руководящих документов (обнаружено 18 документов этого типа, изданных в 1911 - 1917 гг.). Например, зимой 1916 г. была разработана «Инструкция офицерам, посылаемым Заведующим авиацией в объезд авиачастей»<sup>3</sup>.

Наряду с наработкой правовой базы под складывающиеся организационно-

---

<sup>1</sup> РГВИА. Ф. 493. Оп. 2. Д. 16. Л. 74, 74 об.

<sup>2</sup> Окулич-Казарин Я.В. Применение авиации на войне. – Киев, 1916. – С. 16 – 17.

<sup>3</sup> РГВИА. Ф. 2008. Оп. 1. Д. 178. Л. 1.

управленческие формы авиации действующей армии, в авиачастях активно внедрялся передовой опыт войны, т.е. действовала долговременная обратная связь, заставлявшая адаптировать организацию авиации и управление ею под изменявшиеся формы и способы боевых действий авиации на всем театре войны<sup>1</sup>. Постепенно совершенствовалась работа связи. Для улучшения оперативности и скрытности управления с 9 июля 1916 г. были введены сокращенные названия самолетов<sup>2</sup>.

В 1916 г. в целях координации управленческих и организационных действий началось взаимодействие между Авиаканцем и командованиями армиями и фронтов. Сначала оно сводилось к обмену телеграммами. Например, генерал-квартирмейстер 4-й армии 12 июля 1916 г. телеграфировал Александру Михайловичу: «Неприятельские самолеты в составе эскадр от 5 до 17 аппаратов в сопровождении 2 – 3 быстроходных истребителей весьма часто совершают налеты на станции в районе 4-й армии. При отражении налетов нашими самолетами ввиду их тихоходности и непригодности для нападения, – потери в аппаратах и личном составе будут велики. Всеподданнейше прошу указания, следует ли пользоваться нашими самолетами для отражения налетов и когда можно ожидать прибытия отряда истребителей»<sup>3</sup>. На другой день последовал ответ от Заведующего авиацией, в котором указывалось, что «при отражении налетов можно пользоваться только «Моранами» при условии вооружения их хотя бы ружьями Мадсена (...). Четвертый истребительный отряд формируется в Смоленске. (...) Принимаю меры к скорейшему выступлению отряда»<sup>4</sup>. Такого рода ответы в штабы Александру Михайловичу приходилось делать все чаще. Наиболее активно велась переписка между ним и командующим армиями ЮЗФ А.А. Брусилowym. Летом 1916 г. Заведующий авиацией стал рассылать в штабы общие телеграммы. Например, 20 июля 1916 г. посылается телеграмма штабам армий и в авиадивизионы: «Необходимо принять к руководству следующие правила: задачи, поставленные летчикам по разведке тыла противника

---

<sup>1</sup> *Сметанин В.Ф.* Диалектика объективного и субъективного в функционировании системы управления войсками: дис. на соиск. уч. степ. канд. философских наук. – М., 1980. – С. 145.

<sup>2</sup> РГВИА. Ф. 2008. Оп. 1. Д. 120. Л. 46, 47.

<sup>3</sup> РГВИА. Ф. 2008. Оп. 1. Д. 56. Л. 212.

<sup>4</sup> РГВИА. Ф. 2008. Оп. 1. Д. 56. Л. 212.

вглубь его расположения далее 10 – 15 верст, а также задачи, поставленные летчикам отрядов истребителей, должны выполняться одновременно совместным полетом не менее двух аппаратов с целью взаимной поддержки в случае воздушного боя. Александр»<sup>1</sup>.

Анализ работы Управления авиацией (Авиаканца) в 1916 г. показывает, что оно сосредоточивает все большее внимание на разработке документов, регламентирующих все стороны деятельности авиации. Главное место среди них по-прежнему занимает техническая сторона. Например, приказом НШ ВГК от 21 августа 1916 г. № 1160 были введены «Правила службы радиотелеграфа в авиации». Необходимость иметь на борту средство для корректирования артиллерийской стрельбы вызвала быстрый прогресс авиационного радиотелеграфа<sup>2</sup>.

Фактическим признанием авиации в качестве рода сухопутных войск явилось утверждение 23 ноября 1916 г. Верховным Главнокомандующим должности Полевого генерал-инспектора Военного Воздушного флота (ПГИ ВВФ) вместо должности Заведующего авиацией и воздухоплаванием в действующей армии<sup>3</sup>. Согласно «Своду военных постановлений...» должность «генерал-инспектор» была строевой, что свидетельствовало о переходе Александра Михайловича в категорию строевых начальников. Статус генерал-инспектора предполагал наличие в инспектируемых войсках упорядоченных организационно-управленческих форм<sup>4</sup>. По результатам опыта должны были издаваться инструкции, наставления и учебники<sup>5</sup>.

Таким образом, в ноябре 1916 г. появляется первый документ, в котором под авиационными и воздухоплавательными частями (Военным Воздушным флотом) подразумевается новый род сухопутных войск. В это время в военной авиации на фронте и в тылу находились 12 авиадивизионов, 15 армейских, 64 корпусных, 12 истребительных, 3 крепостных отряда и 1 специальный дивизион. Все перечисленные

---

<sup>1</sup> РГВИА. Ф. 2008. Оп. 1. Д. 56. Л. 218.

<sup>2</sup> РГВИА. Ф. 2008. Оп. 1. Д. 253. Л. 16, 17.

<sup>3</sup> РГВИА. Ф. 493. Оп. 2. Д. 4. Л. 320.

<sup>4</sup> Свод военных постановлений 1869 г. – 3-е изд. – СПб., 1907 – 1914. Кн.1. Военное министерство и особые высшие военные установления. – С. 144; Свод военных постановлений 1869 г. – 3-е изд. – СПб., 1907 – 1914. Кн. 14. Заведения инженерные. – С. 374.

<sup>5</sup> РГВИА. Ф. 493. Оп. 2. Д. 4. Л. 321.



авиационные силы насчитывали 774 самолета<sup>1</sup>.

Для упорядочения управления авиацией во фронтовом звене с октября 1916 г. в качестве эксперимента на Юго-Западном фронте была введена должность инспектора авиации армий фронта (ИААФ). Ее стал замещать военный летчик есаул В.М. Ткачев. Приказом НШ ВГК от 22 ноября 1916 г. № 1626 должности ИААФ были утверждены на всех фронтах<sup>2</sup>. Великий князь настоял, вопреки НШ ВГК, на том, чтобы ИААФ выполняли боевые функции<sup>3</sup>.

Вскоре были также определены обязанности штаб-офицеров для поручений ГШ при Полевом генерал-инспекторе ВВФ и в Управлении генерал-квартирмейстера при Верховном Главнокомандующем. Одновременно было издано Положение об офицерах ГШ, проходивших службу в авиации в качестве летчиков-наблюдателей. В нем определялось, что эти офицеры должны пройти в течение двух месяцев обучение в Военной школе летчиков-наблюдателей<sup>4</sup>.

После Февральской революции руководство действующей авиацией от Александра Михайловича перешло к полковнику С.А. Немченко, так как С.А. Ульянин, назначенный на эту должность, еще не прибыл из Франции.

С.А. Немченко в марте 1917 г. предложил НШ ВГК реорганизовать Авиаканц. НШ ВГК одобрил проект реорганизации. Вскоре приказом ВГК от 3 апреля 1917 г. № 70 Управление Полевого генерал-инспектора ВВФ при ВГК преобразовалось в Полевое управление авиации и воздухоплавания (ПУАВ) при штабе Верховного Главнокомандующего, вводились штат и положение об этом управлении.<sup>5</sup>

В проведенной реорганизации имел место и субъективизм. Например, в ПУАВ число должностей для замещения воздухоплавателями несколько превышало число авиаторов. В этом сказался тенденциозный подход к формированию ПУАВ со стороны полковника С.А. Немченко – бывшего воздухоплавателя<sup>6</sup>.

В качестве замечания необходимо отметить, что в армейском звене управления

---

<sup>1</sup> Бескровный Л.Г. Армия и флот России в начале XX века. – М., 1986. – С. 141.

<sup>2</sup> РГВИА. Ф. 2008. Оп. 1. Д. 55. Л. 63.

<sup>3</sup> РГВИА. Ф. 2003. Оп. 2. Д. 644. Л. 224.

<sup>4</sup> РГВИА. Ф. 2003. Оп. 2. Д. 644. Л. 111.

<sup>5</sup> РГВИА. Ф. 2008. Оп. 1. Д. 71. Л. 100.

<sup>6</sup> РГВИА. Ф. 2008. Оп. 1. Д. 71. Л. 101, 102.

авиацией летом и осенью 1917 г. отрицательные последствия имело дублирование управленческих функций, введенное в свое время Александром Михайловичем. Из-за этого на практике возникали недоразумения. Так, 25 сентября 1917 г. командир 6-го авиадивизиона писал начальнику ПУАВ В.М. Ткачеву (он был назначен вместо С.А. Ульянина 21 июня 1917 г.), что «штаб-офицер по авиации при штабе армии дублирует функции командира дивизиона, чему способствует приказ командующего 6-й армией от 10 сентября 1917 г. № 495, предоставлявший штаб-офицеру по авиации право сношения с командирами авиаотрядов, минуя авиадивизион»<sup>1</sup>.

Импульс к новой перестройке управления авиацией дал Всероссийский авиационный съезд, решения которого поддержал В.М. Ткачев.

Летом и осенью 1917 г. работа ПУАВ происходила непосредственно в Ставке в г. Могилеве<sup>2</sup>, что, по мнению В.М. Ткачева, делало ее планомернее и продуктивнее. Начальник ПУАВ отмечал: «Раньше была рассогласованность между Ставкой и Великим князем даже в вопросах организации. Теперь авиация приблизилась к войскам, у Полевого управления авиацией и воздухоплаванием появилась возможность пользования узлом связи Ставки. Планирование боевых действий авиации могло осуществляться впервые за войну в масштабах всей авиации действующей армии и в соответствии с планами Ставки»<sup>3</sup>.

Новые штат ПУАВ и Положение о нем были утверждены приказом ВГК от 24 октября 1917 г. № 796 (за день до Октябрьской революции). По новому штату в ПУАВ находилось в распоряжении не НШ ВГК, а непосредственно – Верховного Главнокомандующего. Оно имело шесть отделений (организационно-оперативное, инспекторское, по сбору и обработке боевого материала, по снабжению и учету имущества, по вооружению и воздушной артиллерии и радиотелеграфное)<sup>4</sup>. Сношения ПУАВ с Увофлотом (о нем пойдет речь ниже) осуществлялись через подачу 1

---

<sup>1</sup> РГВИА. Д. 95. Л. 169; Наставление по организации разведывательной службы в действующей армии. – Могилев, 1917. – С. 28.

<sup>2</sup> РГВИА. Ф. 2008. Оп. 1. Д. 71. Л. 123.

<sup>3</sup> РГВИА. Ф. 2003. Оп. 2. Д. 69. Л. 87. *Окулич-Казарин Я.В.* Применение авиации на войне. – Киев, 1916.

<sup>4</sup> РГВИА. Ф. 493. Оп. 3. Д. 53. Л. 132; Ф. 2008. Оп. 1. Д. 71. Л. 120, 121.

и 15 числа каждого месяца данных о работе действующей авиации<sup>1</sup>.

После Октябрьской революции 1917 г. подполковник В.М. Ткачев по письменному заявлению сложил с себя полномочия начальника ПУАВ<sup>2</sup>.

Теперь рассмотрим, как реализовывалась *стратегия строительства системы управления глубоким авиационным тылом*. Диссертантом было установлено, что после начала Первой мировой войны территория России разделилась условно на две части: театр военных действий с действующей армией под руководством Ставки и внутренние районы, в которых действовали довоенные органы власти, руководствуясь законами мирного времени. Авиационная служба также территориально разделилась на авиацию действующей армии и авиацию тыла. Последняя была представлена в основном авиационными школами, складами и заводской авиационной приемкой. Все перечисленные структуры находились с января 1914 г. по май 1916 г. в подчинении Начальника ГВТУ, которое занималось вопросами снабжения.

Серьезный конфликт возник между Заведующим авиацией и Начальником ГВТУ при формировании армейских авиаотрядов. По этому поводу ГУ ГШ через Ставку сообщило Великому князю, что для создания армейской авиации у ГВТУ нет ни летчиков, ни самолетов<sup>3</sup>. Осенью 1914 г. каждый предназначавшийся для армейских авиаотрядов самолет «Буазен» и двигатель к нему типа «Сальмсон» находились на учете. Кроме того, в отрядах быстро уменьшалось число исправных самолетов, а поставки из-за границы, вследствие блокирования Турцией проливов, почти прекратились. Пытаясь решить проблему с авиадвигателями, Александр Михайлович стал требовать от ГВТУ отмены установки двигателей на четырехмоторные самолеты «Илья Муромец».

В начале 1915 г. Александр Михайлович добился командирования Заведующего авиацией СЗФ А.В. Каульбарса за границу. К маю 1915 г. А.В. Каульбарс возвратился и доложил следующее: «В военное время Авиационные и Воздухоплавательные войска [Франции] с состоящими при них складами и мастерскими находят-

---

<sup>1</sup> РГВИА. Ф. 493. Оп. 2. Д. 74. Л. 33.

<sup>2</sup> *Кавтарадзе А.Г.* Октябрь и ликвидация контрреволюционной Ставки // ВИЖ. – 1968. – № 4. – С. 120.

<sup>3</sup> РГВИА. Ф. 2003. Оп. 2. Д. 612. Л. 25.

ся в полном ведении Главнокомандующего, а питательные учреждения, находящиеся внутри государства, подготовляющие личный состав и материальное (инженерное) снабжение, остаются в ведении Начальника Главного Управления Авиацией и Воздухоплаванием, который сам подчиняется исключительно Военному министру и не подчинен Главнокомандующему»<sup>1</sup>.

С весны 1916 г. развитие системы управления глубоким авиационным тылом в России пошло именно по приведенному выше «французскому» варианту. Пока же Заведующий авиацией считал необходимым обратиться с авиационными проблемами к ВГК. В докладе ему от 14 июля 1915 г. Александр Михайлович предложил:

«1). Реформировать дело приемки путем введения взаимодействия представителей Военного министерства с авиационными органами в армии.

2). Установить наблюдение за работами на заводах в формах, гарантирующих правильность и быстроту выполнения заказов.

3). Покупки за границей возложить на доверенное лицо, знакомое не только с техникой дела, но и с требованиями, выдвинутыми опытом войны, снабдив это лицо широкими полномочиями»<sup>2</sup>.

На это ВГК (Николай II) 26 августа 1915 г. повелел следующее: «В целях полного согласования дела снабжения авиационных и воздухоплавательных частей с интересами армии предоставить Августейшему Заведующему организацией авиационного дела в действующей армии право давать руководящие указания по вопросам (...) заказов и приема [авиа]имущества»<sup>3</sup>.

1 сентября 1915 г., последовало «высочайшее соизволение на командирование во Францию для заготовления авиационного и воздухоплавательного имущества комиссии в составе: председателя комиссии начальника Военной авиационной школы, военного летчика полковника Ульянина и членов (...)»<sup>4</sup>.

Через полтора месяца по указанию Великого князя Начальник ГВТУ<sup>5</sup> провел 15

---

<sup>1</sup> РГВИА. Ф. 2008. Оп. 1. Д. 39. Л. 72.

<sup>2</sup> РГВИА. Ф. 2008. Оп. 1. Д. 285. Л. 40.

<sup>3</sup> РГВИА. Ф. 802. Оп. 1. Д. 803. Л. 26, 26 об.

<sup>4</sup> РГВИА. Ф. 802. Оп. 1. Д. 629. Л. 1 и 1 об.

<sup>5</sup> Начальник ГВТУ генерал Александров был заменен по ходатайству Великого князя генералом Милеантом.

октября 1915 г. решение о создании Авиационной приемной комиссии, которая должна была наблюдать за производством авиатехники, производить ее испытания и приемку<sup>1</sup>. Согласно «Положению о приемной комиссии» подбор для нее личного состава осуществлял сам Заведующий авиацией. В комиссию вошли 11 офицеров, два чиновника и все офицеры, прикомандированные к заводам. Приемная комиссия была введена в действие приказом Военного министра от 7 ноября 1915 г. № 598<sup>2</sup>. Таким образом, управление авиационным тылом все более совершенствовалось.

Созванные Александром Михайловичем 15 сентября и 21 – 22 ноября 1915 г. совещания в общих чертах определили план снабжения авиационных частей. На втором из них Заведующий авиацией потребовал от нового начальника ГВТУ генерала Милеанта: 1) принятия немедленных мер к подъему производительности авиазаводов, 2) заказа на моторостроительных заводах максимального количества моторов, 3) заказа остальных потребных моторов за границей, 4) принятия мер к строительству в России завода высокосортных сталей, 5) принятия мер к организации в России производства материалов, необходимых для развития самолето- и моторостроения<sup>3</sup>.

Увеличение числа германских и австро-венгерских самолетов на Русском фронте в 1916 г. потребовало от командования Российской армии ответных мер. «Проект новой организации авиационных частей», принятый Управлением авиации на период с 1 сентября 1915 г. по 1 сентября 1916 г., был изменен, а именно: к вышеуказанному сроку планировалось иметь 92 авиаотряда, 7 авиарот, 20 экипажей воздушных кораблей, 3 боевых отряда воздушных кораблей и 12 дивизионов<sup>4</sup>. Весной 1916 г. выяснилось, что обстановка требует формирования дополнительно 12 истребительных авиаотрядов, оснащения самолетов пулеметами, аэрофотоаппаратурой, а также снабжения всех отрядов многочисленными предметами авиаимущества, номенклатура которого уже превысила 300 наименований<sup>5</sup>.

---

<sup>1</sup> РГВИА. Ф. 493. Оп. 2. Д. 4. Л. 458.

<sup>2</sup> РГВИА. Ф. 493. Оп. 2. Д. 4. Л. 458 – 459; Ф. 802. Оп. 1. Д. 1106, Л. 35 – 36.

<sup>3</sup> *Козлов Н.* Очерк снабжения русской армии военно-техническим имуществом в мировую войну. От начала войны до половины 1916 г. – М. – Л., 1926. – С. 81.

<sup>4</sup> РГВИА. Ф. 802. Оп. 1. Д. 1127. Л. 4.

<sup>5</sup> РГВИА. Ф. 802. Оп. 1. Д. 1127. Л. 12.

Направляя дело в практическую плоскость, Заведующий авиацией в марте 1916 г. представил ВГК записку, в которой обосновывал необходимость выделения всего авиационно-воздухоплавательного дела в ведение особого самостоятельного Управления Военного министерства. Получив одобрение Николая II, Александр Михайлович рекомендовал ГУ ГШ провести данный вопрос через Военный совет<sup>1</sup>. В записке, направленной Заведующим авиацией Николаю II, перечислялись, в частности, следующие задачи планируемого к созданию Управления: а) боевое применение летательных аппаратов; б) комплектование личным составом авиачастей; в) разработка положений по службе личного состава авиачастей. В представлении же, адресованном в Военный совет, была указана главная задача Управления: «Ближайшая забота об установлении заново производства различных предметов авиационного и воздухоплавательного снабжения (моторов, подшипников, свечей и т.п.), при техническом и организационном содействии военного ведомства»<sup>2</sup>. Таким образом, формирование Управления Военного Воздушного флота (УВВФ, или Увофлота) должно было стать важным вкладом в дело создания независимой от импорта отечественной авиационной промышленности.

В мае 1916 г. Управление ВВФ было создано. В это время положение Российского правительства было достаточно устойчивым. Поэтому для рвущихся к контролю над армией Председателя Госдумы М.В. Родзянко и других ее членов Управление ВВФ представлялось учреждением, через которое можно умалить роль Александра Михайловича в руководстве авиацией. Ведь в Положении об Управлении говорилось: «Общее направление деятельности Управления Военного Воздушного флота возлагается (...) на Августейшего заведующего авиацией и воздухоплаванием в действующей армии»<sup>3</sup>.

Главным направлением работы УВВФ было поднятие в стране уровня производства авиаимущества. Следует отметить, что в программе Военного министерства, предложенной генералом А.А. Маниковским осенью 1916 г., под названием: «Боевое снабжение русской армии», ничего об этом не говорилось. Тем не менее, не-

<sup>1</sup> РГВИА. Ф. 802. Оп. 1. Д. 1127. Л. 2.

<sup>2</sup> РГВИА. Ф. 2008. Оп. 1. Д. 62. Л. 57.

<sup>3</sup> РГВИА. Ф. 802. Оп. 1. Д. 1127. Л. 29.

смотря на слабое внимание к нуждам авиации со стороны Военного министерства, Увофлот с 17 мая 1916 г. по 1 января 1917 г. принял 952 аэроплана и 447 моторов<sup>1</sup>, а с 1 июня 1916 г. по 23 декабря 1916 г. выслал в авиачасти 1178 аэропланов без двигателей и 1167 двигателей<sup>2</sup>.

В ходе создания УВВФ планировалось в его состав включить Главный аэродром для испытания авиатехники, предполагаемой к принятию на вооружение<sup>3</sup>. Обосновывая эту потребность, Генерал-инспектор авиации и воздухоплавания писал, что Главный «аэродром, то есть учреждение, подобное главному полигону в артиллерийском ведомстве, с испытательной станцией, лабораторией и мастерской для постройки опытных приспособлений»<sup>4</sup>. Осенью 1916 г. Главный аэродром был создан в Петрограде<sup>5</sup>.

Для обслуживания авиапромышленности появилась необходимость создания в дополнение к Главному аэродрому научно-исследовательских организаций. С этой целью с 11 сентября 1916 г. на военные нужды стало работать Расчетно-испытательное бюро при Аэродинамической лаборатории МТУ под руководством Н.Е. Жуковского<sup>6</sup>. Управление ВВФ использовало также Центральную научно-техническую лабораторию, Институт инженеров путей сообщения, Петроградский политехнический институт и другие учебные заведения<sup>7</sup>. «Для производства испытаний как аппаратов, так и изобретений» на местах при УВВФ 2 октября 1916 г. была учреждена «Подвижная комиссия»<sup>8</sup>. В связи со сложностями отгрузки имущества, прибывающего из-за границы, 3 октября 1916 г. по представлению УВВФ была учреждена Комиссия по переотправке авиационных грузов из Архангельского порта. На 1917 г. по Программе Увофлота было намечено формирование новых авиачастей и восполнение убыли личного состава и авиатехники.

Один из авторов Программы отмечал, что в ней «совершенно не затронут во-

---

<sup>1</sup> РГВИА. Ф. 493. Оп. 1. Д. 15. Л. 198.

<sup>2</sup> РГВИА. Ф. 493. Оп. 1. Д. 15. Л. 195.

<sup>3</sup> РГВИА. Ф. 802. Оп. 1. Д. 1127. Л. 14.

<sup>4</sup> РГВИА. Ф. 2008. Оп. 1. Д. 62. Л. 117.

<sup>5</sup> РГВИА. Ф. 493. Оп. 1. Д. 28. Л. 67, 76; Оп. 2. Д. 74. Л. 53.

<sup>6</sup> РГВИА. Ф. 493. Оп. 1. Д. 15. Л. 199, 199 об.

<sup>7</sup> РГВИА. Ф. 493. Оп. 2. Д. 16. Л. 37.

<sup>8</sup> РГВИА. Ф. 493. Оп. 1. Д. 15. Л. 190 об.; Д. 28, Л. 260.

прос об организации управления и тыла, которые, несомненно, значительно усложнятся и увеличатся и потребуют создания целого ряда управлений, парков, баз, складов и прочих вспомогательных учреждений и заведений, не говоря уже о необходимости создания новых школ и широчайшего развития авиационной промышленности и вообще глубокого тыла авиации»<sup>1</sup>. Действительно, в январе 1917 г. Увофлоту потребовалось новые отделения: школьное и по заводскому хозяйству.

В начале 1917 г. было принято новое Положение об Увофлоте. В нем новый начальник Увофлота Д.В. Яковлев самопроизвольно называет Управление ВВФ «Главным»<sup>2</sup>, однако название не было утверждено ни Военным советом и Николаем II.

К политическому кризису, вызванному Февральской революцией и войной, весной 1917 г. присовокупился экономический кризис. Организационные меры, предпринимаемые Увофлотом, не приводили к замедлению начавшегося в марте падения производства авиатехники<sup>3</sup>. Заверения союзников об увеличении ее поставок в Россию не подтверждались на практике. Более того, самолеты и авиамоторы из-за границы стали поступать все в меньших объемах. Однако Управление ВВФ и в 1917 г. провело в жизнь ряд важных мероприятий:

перевело с 3 апреля Аэрофотопарк в полное подчинение Увофлоту;

создало 6 апреля Военно-хозяйственную строительную комиссию (ВХСК) для руководства строительством Военной школы воздушного боя<sup>4</sup>;

создало 13 апреля дополнительно две ВХСК, одну – для строительства «казенных» аэропланного и моторного заводов<sup>5</sup>, а другую – для строительства завода измерительных инструментов и авиационного склада в г. Херсоне<sup>6</sup>;

расширило 13 апреля штат Комиссии по переотправке из портов северных морей авиационного и воздухоплавательного имущества<sup>7</sup>;

перестроило с 1 июня Петроградский и Московский авиасклады в парки-

---

<sup>1</sup> РГВИА. Ф. 493. Оп. 2. Д. 16. Л. 88.

<sup>2</sup> РГВИА. Ф. 2008. Оп.1. Д. 96. Л. 119.

<sup>3</sup> РГВИА. Ф. 493. Оп. 5. Д. 203. Л.117 - 119.

<sup>4</sup> РГВИА. Ф. 493. Оп. 5. Д. 203. Л. 80; Оп. 1. Д. 28. Л. 201.

<sup>5</sup> РГВИА. Ф. 493. Оп. 5. Д. 203. Л. 92.

<sup>6</sup> РГВИА. Ф. 493. Оп. 5. Д. 203. Л. 93; Оп. 1. Д. 28. Л. 211, 244.

<sup>7</sup> РГВИА. Ф. 493. Оп. 1. Д. 28. Л. 182; Оп. 5. Д. 203. Л. 35, 36.



склады и переименовало планирующийся к формированию Симферопольский склад в Южный авиапарк-склад<sup>1</sup>;

ввело в свой штат с 15 июня Техническую инспекцию<sup>2</sup>;

увеличило с 18 июня штат Аэрофотографического парка<sup>3</sup>.

Важную роль в управлении авиацией играла Техническая инспекция в составе 25 человек. Она должна была контролировать по техническим вопросам фронтные авиачасти (!). Через нее тыловое Управление авиацией во время войны «вторгалось» в деятельность авиации действующей армии.

Достижением Увофлота было увеличение выпуска самолетов в начале 1917 г. до 350 в месяц (в 10 раз больше по сравнению с 1914 г.)<sup>4</sup>, однако летом авиапроизводство в стране продолжало сокращаться. Это нашло отражение в резолюции Авиасъезда: «В деле снабжения аппаратами, моторами и материалами (...) нежизненность программы заказов, как на русском, так и заграничном рынках, полная неорганизованность отечественной авиапромышленности, в особенности моторной, недостаточное наблюдение за заказами»<sup>5</sup>.

В августе – сентябре 1917 г. Управление ВВФ делает попытку увеличить свои штаты и получить официально статус Главного управления. Объективно это было не ко времени: авиация – в критическом состоянии, в авиационной промышленности – спад, а Увофлот заботится об увеличении своего штата<sup>6</sup>. Совещание Временного правительства, проведенное 1 сентября 1917 г., в том числе и по этому вопросу, рекомендовало УВВФ доработать предложения о Главном Управлении в плане подчинения Увофлоту гидроавиации. Вскоре Временному правительству был направлен новый доклад о Главном УВВФ, однако он так и остался не рассмотренным до Октябрьской революции. В ноябре 1917 г. Увофлот, как тыловой орган авиации, стал выполнять поручения Советской власти по сохранению авиационного имуще-

---

<sup>1</sup> РГВИА. Ф. 493. Оп. 1. Д. 28. Л. 181, 213.

<sup>2</sup> РГВИА. Ф. 493. Оп. 1. Д. 28. Л. 262; Оп. 5. Д. 203. Л. 106.

<sup>3</sup> РГВИА. Ф. 493. Оп. 1. Д. 28. Л. 253; Оп. 5. Д. 203. Л. 95.

<sup>4</sup> *Король В.В.* В небе России. – СПб., 1995. – С. 161.

<sup>5</sup> РГВИА. Ф. 493. Оп. 15. Д. 9. Л. 59.

<sup>6</sup> РГВИА. Ф. 2008. Оп. 1. Д. 103. Л. 83.

ства, находящегося в тылу<sup>1</sup>.

Таким образом, стратегия организационного строительства системы управления ВВФ реализовывалась путем создания и расширения подсистемы управления авиацией действующей армии во главе с ПУАВ (Авиаканцем) и подсистемы управления глубоким авиационным тылом во главе с Управлением ВВФ (Увофлотом). Тенденций к сближению этих подсистем не наблюдалось.

### **2.3 Стратегия организационного строительства системы управления военной авиацией Советской России накануне Гражданской войны (октябрь 1917 г. – май 1918 г.)**

В 1917 г., накануне революции, свыше 300 авиационных и воздухоплавательных частей, учреждений и учебных заведений насчитывали в своем составе 35 тыс. солдат и офицеров, что составляло 0,5 % от численности сухопутной армии (7 518 тыс. чел.)<sup>2</sup>. На наземные службы в ВВФ приходилось 95 % личного состава. Имелось 295 летчиков-солдат – примерно 15 % от примерно 2000 летчиков и летчиков-наблюдателей (без состава авиашкол). На 1 октября 1917 г. в подчинении в ПУАВ состояли 96 авиаотрядов<sup>3</sup>.

Авиатехника была представлена около 1,5 тыс. самолетов (более 25 различных типов). Многие из них были неисправны. Разнотипность самолетов затрудняла их ремонт. На вооружении состояли в основном самолеты иностранных конструкций. Из типов отечественных машин выделялся тяжелый четырехмоторный воздушный корабль «Илья Муромец».

Особое место среди руководящих органов авиации и воздухоплавания занимал Всероссийский совет Воздушного флота (Авиасовет) в составе 29 человек (по

<sup>1</sup> *Чредин*. Несколько слов из истории создания Красного Военного Воздушного флота. // Военное дело. – 1920. – № 6. – С. 183.

<sup>2</sup> *Гаврилов Л.М.* Численность русской армии в период Февральской революции // История СССР. – 1972. – № 3. – С. 198 – 202.

<sup>3</sup> РГВА. Ф. 493. Оп. 1. Д. 15. Л. 23, 190 об.; *Бычков В.Н.* Летопись авиации и воздухоплавания / Владимир Бычков. – М.: Академия, 2006. – 808 с. ISBN 5-87444-247-2. – С. 441.

другим данным – в составе 31 человека<sup>1</sup>), избранный на 1-м Всероссийском авиационном съезде, проходившем с 8 июля до 26 августа 1917 г. в Москве. Это был исполнительный коллегиальный орган по координации деятельности авиационных частей и учреждений.

«Левое крыло» Авиасовета представляли в основном А.В. Сергеев (от Западного фронта), П.С. Дубенский (от Эскадры воздушных кораблей «Илья Муромец»), И.К. Кириллов (от воздухоплавательных частей), Н.В. Васильев (от авиапарков), Н. Зражевский (от Петроградских авиазаводов), В.С. Горшков и Я.Т. Конкин (от авиационных отрядов), А.П. Комаров и З.Я. Ландау (от гидроавиации). Наиболее активную позицию среди левых в Авиасовете занимал член РСДРП(б) с 1911 г. летчик-солдат А.В. Сергеев.

Организационная структура сухопутной военной авиации России до советских преобразований представлена на рисунке 2.1.

28 октября 1917 г. Военно-революционный комитет (ВРК) вызвал на совещание в Смольный комиссаров и представителей команд авиационных и воздухоплавательных частей и учреждений столичного гарнизона. Срочность созыва совещания была обусловлена необходимостью решения вопросов: «1) посылка авиационных отрядов на помощь восставшему пролетариату Финляндии, 2) снабжение авиаотрядов самолетами, 3) организация и создание центра советского воздушного флота»<sup>2</sup> и 4) формирование социалистических авиационных и воздухоплавательных частей. Совещание от 28 октября обсудило эти вопросы и в тот же день образовало постоянное Бюро военных комиссаров авиационных и воздухоплавательных частей Петроградского гарнизона – первый революционный орган, созданный для руководства Военным Воздушным флотом Республики и строительства советской авиации на новых идейных основах<sup>3</sup>. Бюро сразу наметило план работы. Председателем его избрали летчика-фронтовика А.В. Можая. Членами Бюро были избраны:

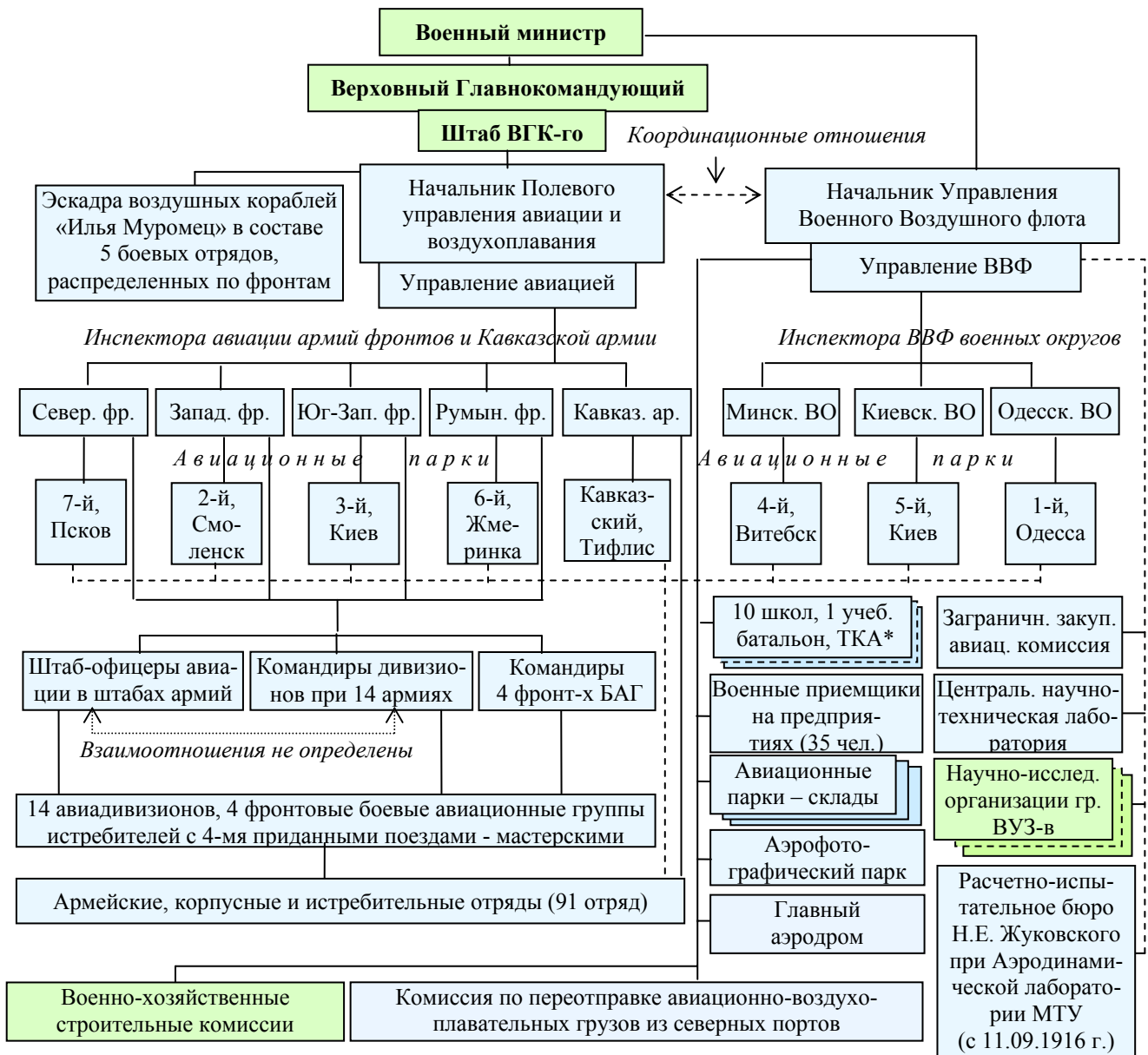
---

<sup>1</sup> *А.В. Можаяев*. Краткий исторический обзор авиации 1917 г. и начала 1918 г. / Александр Можаяев // Вестник воздушного флота. – 1933. – № 2. – С. 5 – 24.

<sup>2</sup> *Акашев К.В.* Как создавался Красный Воздушный флот / Константин Акашев // Самолет. – 1924. – № 2. – С. 3 – 5; В.И. Ленин и советская авиация: сб. документов, материалов и воспоминаний. – М., 1979. – 238 с. – С. 13.

<sup>3</sup> В.И. Ленин и советская авиация: сб. докум., матер. и воспоминаний. – М., 1979. – 238 с. – С. 13.

К.В. Акашев, С.Г. Андреев, А.П. Онуфриев, Е.И. Ахматович, М.Г. Даксергоф, Демидов, М.Д. Ермолаев. Бюро разместилось в Смольном в комнате № 73 и стало называться: «Смольная группа».



#### Примечания

1 - - - - подчинение в специальном отношении.

2 \* ТКА – Теоретические курсы авиации Н.Е. Жуковского.

3 Схема выполнена по материалам РГВИА: Ф. 493. Оп. 1. Д. 15. Л. 23, 190 об., 194, 199, 199 об.; Д. 26. Л. 45, 58; Д. 28. Л. 181, 201, 213, 260, 262; Оп. 3. Д. 78. Л. 31, 47; Оп. 5. Д. 203. Л. 80, 92, 106.

Рисунок 2.1 – Организационная структура сухопутной военной авиации России в октябре 1917 г.

Первым делом Смольная группа приступила к формированию социалистических авиаотрядов. Штаты социалистических отрядов, составленные Бюро комисса-

ров авиации и воздухоплавания, предусматривали в каждом отряде по четыре звена, 12 самолетов и личный состав в 204 человека.

Под руководством Бюро было сформировано восемь красногвардейских авиаотрядов: 1-й социалистический истребительный, 2-й революционный, 1-й социалистический (разведывательный) и 2 – 6-й социалистические авиаотряды.

В Петрограде в конце 1917 г. прежний состав Управления ВВФ не мог быть полностью использован в новых условиях из-за приверженности большей части сотрудников Увофлота старой идеологии и мотивации к службе. Также дела обстояли и в других управлениях Военного министерства. Постановление об их «чистке» Совнарком Российской Республики принял 19 ноября 1917 г. Кроме того, он постановил для управления вновь организованными Наркоматами и входящими в них управлениями создать *коллегии*, состоящие на 2/3 от рабочих организаций и на 1/3 - от специалистов.

Претворяя это на практике, авиационные комиссары А.В. Можаяев, К.В. Акашев, С.Г. Андреев, а также «левые» из Авиасовета во главе с А.В. Сергеевым провели 20 ноября 1918 г. первую «реорганизацию» старого Управления ВВФ путем переаттестации и последующего увольнения не принявших Советскую власть нескольких десятков сотрудников Увофлота.

Сохранился «Протокол № 1 от 11 декабря 1917 г.», свидетельствующий о первом заседании Коллегии, образованной для управления Воздушным флотом Республики. На заседании было принято Положение о Коллегии<sup>1</sup>.

Исследование показало, что члены Коллегии во все время ее работы (до упразднения 24 мая 1918 г.) стремились к соблюдению в ВФ Республики принципов выборности кадров и «использования Воздушного флота в мирных и культурных целях». Об этом в 1924 г. К.В. Акашев писал: «Коллегия по управлению Воздушным флотом стремилась к приобщению Воздушного флота к мирному и культурному строительству экономической жизни Советской республики. Мы тогда, надо признаться, не предвидели бешеной вооруженной интервенции международного импе-

---

<sup>1</sup> РГВА. Ф. 29. Оп. 1. Д. 1. Л. 5.

риализма»<sup>1</sup>. Многие «революционные романтики» считали, что Россия вот-вот болезненно выйдет из войны, мировая революция пойдет так же стремительно, как «триумфальное шествие Советской власти», а Германия примет условия мира, предложенные большевиками. Поэтому Положение о Коллегии отличалось демократичностью, оно ориентировало авиаторов на мирное использование Воздушного флота. В условиях революционной эйфории почти никто не предполагал, что Германия внезапно нарушит перемирие.

20 декабря 1917 г. вышел приказ Наркомвоена № 4, в котором имелись некоторые изменения Положения в сторону его военизации по сравнению с демократической редакцией этого документа от 11 декабря. В приказе говорилось об объединении Увофлота и Управления Морской Авиации<sup>2</sup>.

Приказом № 4 объявлялся состав Всероссийской коллегии по управлению Воздушным Флотом Республики (далее – ВК УВФР): К.В. Акашев, А.Д. Анощенко, Е.И. Ахматович, Ф.И. Бычков, П.С. Дубенский, Н. Зражевский, З.Я. Ландау, А.П. Онуфриев, А.В. Сергеев и М.П. Строев<sup>3</sup>.

В феврале 1918 г. число членов Коллегии увеличилось путем кооптирования в ВК УВФР М.В. Любченко – представителя от Коллегии «по организации Рабоче-Крестьянской Красной Армии».

Таким образом, в результате полуторамесячной работы «в интересах сохранения народных средств и проведения принципов народовластия» была учреждена для ведения сухопутной и морской авиации Всероссийская коллегия по управлению Воздушным Флотом<sup>4</sup>. Наглядное представление о распределении постов и социально-профессиональном составе Коллегии, выступившей носителем новой идеологии организационного строительства ВФ, дает схема (рисунок 2.2).

<sup>1</sup> Акашев К.В. Как создавался Красный Воздушный Флот / Константин Акашев // Самолет. – 1924. – № 2. – С. 3 – 5.

<sup>2</sup> РГВИА. Ф. 493. Оп. 1. Д. 27. Л. 265 – 266; Ульянов Ю.А. Пионер русской авиации. Книга о трудах и днях аэронавта, змеенавта, летчика и изобретателя Сергея Алексеевича Ульянина / Юрий Ульянов – М.: Независимое издательство «Пик», 2001. – 406 с. – ISBN 5-7358-0236-4. – С. 299.

<sup>3</sup> РГВА. Ф. 29. Оп. 1. Д. 4. Л. 130.

<sup>4</sup> РГВА. Ф. 29. Оп. 1. Д. 4. Л. 166.



Примечание – \* ТП – технический персонал.

Рисунок 2.2 – Схема состава Всероссийской коллегии по управлению Воздушным флотом Российской Республики

ВК УВФР подчинялась непосредственно Наркомвоену Н.И. Подвойскому. Заметим, что А.Д. Анощенко, Н. Зражевский, З.Я. Ландау, А.П. Онуфриев, А.В. Сергеев и М.П. Строев<sup>1</sup> являлись одновременно и членами Авиасовета. А.В. Сергеев с удовлетворением отмечал в своей книге, что в ВК УВФР из 11 членов – 6 человек – из Всероссийского Совета авиации<sup>2</sup>. Поскольку же А.П. Онуфриев одновременно являлся комиссаром реорганизованного Управления морской авиации (УМА), то руководство сухопутной и морской авиации Республики сконцентрировалось в одной Коллегии<sup>3</sup>. В Коллегии летный состав был представлен одним военным летчиком, что критиковалось летчиками – фронтовиками.

В двадцатых числах января 1918 г. представители от Коллегии были приняты В.И. Лениным по вопросам создания «Наркомата авиации» и отмены демобилизации в ВВФ. В.И. Ленин заверил авиаторов, что социалистическая Россия должна иметь свой Воздушный флот, но создание «Наркомата авиации» признал преждевременным. Тем не менее, и после разговора с Предсовнаркома, в Коллегии для успокоения сокращаемых сотрудников Увофлота продолжали эксплуатировать их на-

<sup>1</sup> М.П. Строев был введен в Коллегию «от Авиасовета» вместо убитого в Ставку (Могилев) А.В. Сергеева.

<sup>2</sup> Сергеев А.В. 5 лет строительства и борьбы Воздушного флота. Как создавался Красный Воздушный флот (1917 – 1922). Кн. II./Андрей Сергеев. – М: Авиаиздательство, 1926.–196 с. – С. 61.

<sup>3</sup> Позднее, уже во время Гражданской войны, приказом РВСР от 18.12.1918 г., утвержденным Совнаркомом 19.12.1918 г., Управление морской авиации было преобразовано в авиационный отдел Морского ведомства.

дежду на открытие «Министерства». Так, в протоколе заседания Коллегии от 30 января 1918 г. читаем: «По вопросу о сокращении штатов Увофлота и УМА Председателем [К.В. Акашевым] даются разъяснения, что такое сокращение принято для всех Главных управлений Военного и Морского ведомств, и поэтому для авиации исключения быть не может. Когда будет создано Министерство Авиации, то штат служащих, несомненно, увеличится»<sup>1</sup>.

Следствием встречи делегации от Коллегии с В.И. Лениным было издание 25 января 1918 г. приказа № 84, подписанного представителем Наркомата по военным делам Э.М. Склянским и Наркомом по демобилизации старой армии М.С. Кедровым. Данным приказом демобилизация авиаотрядов старой армии приостанавливалась, что давало возможность сохранить этот технический род войск «для трудового народа»<sup>2</sup>. Сухопутная же армия распускалась «по домам».

В протоколе приводилась *таблица*:

«По старому штату			По новому штату	
1.	В управлении Военного Воздушного Флота	1335	В высшем Управлении Воздушным Флотом Российской Республики	442
2.	В полевом Управлении Авиации и Воздухоплавания при Верховном Главнокомандующем	103	В Приемочной части	99
3.	В управлении Морской Авиации и Воздухоплавания	118	В Главном аэродроме	192
Итого		1556	Итого	733
Отчисляются из расчета Коллегия и вновь формируемые отделы				39
Остается соответственно старым штатам 694» <sup>3</sup> .				

В том же протоколе от 30 января имеется запись, что «член Коллегии Строев вносит (...) заявление по вопросу о сокращении штатов Увофлота. Коллегия присоединяется к высказанным положениям».

На заседании 19 (6) февраля было решено отозвать 99 из 112 человек, командированных Увофлотом за границу. В это время мирные переговоры в Брест-Литовске между германской и советской делегациями зашли в тупик, а 19 февраля 1918 г. (здесь и далее даты с 14 февраля 1918 г. – по новому стилю) началось наступление германских войск на Восточном фронте. Германская армия двигалась на

<sup>1</sup> РГВА. Ф. 29. Оп. 1. Д. 2. Л. 49 об.

<sup>2</sup> РГВА. Ф. 1. Оп. 1. Д. 92. Л. 25.

<sup>3</sup> РГВА. Ф. 29. Оп. 1. Д. 2. Л. 39, 50 – 51 об.



Петроград, и Советское правительство стало готовиться к переезду в Москву. На том же заседании Коллегии по предложению М.П. Строева обсуждалось и создавшееся в стране военно-политическое положение. В результате Коллегия решила: 1) организовать Отдел связи Увофлота в Москве, 2) перевести в Москву Инспекцию авиации Западного фронта и 3) вызвать в Петроград авиационный отряд воздушной обороны Ревеля.

22 февраля Коллегия решила создать при Увофлоте оперативное отделение под руководством М.П. Строева. Он должен был также сформировать авиационное отделение при Штабе Воздушной обороны Петрограда.

Исследование показало, что переломный момент в деятельности ВК УВФР наступил 19 февраля 1918 г. Среди вопросов, рассмотренных Коллегией в этот день, наиболее важным было обсуждение объединения *отдела Авиации и Воздухоплавания при Всероссийской Коллегии по формированию Красной Армии* со Всероссийской Коллегией по Управлению Воздушным флотом Республики. Названным отделом руководил М.В. Любченко. Ему предложили войти в состав ВК УВФР (см. выше), что он и сделал. Таким образом, ВК УВФР стала полномасштабно и легитимно выполнять функцию по формированию красных военных авиационных частей. Это и повлекло за собой изменение названия ВК УВФР. В последующих протоколах она все чаще называет себя Всероссийской Коллегией Рабоче-Крестьянского Красного Воздушного Флота (ВК РККВФ), а иногда – «... Красного Военного Воздушного Флота» (РККВВФ). Данное обстоятельство соответствовало и политическому моменту, переживаемому страной: Германские войска наступали на малочисленные отряды Красной гвардии, «Социалистическое Отечество в опасности», – обращался В.И. Ленин к гражданам России. В этих условиях, ВК РККВФ переходит к строительству КВФ.

В связи с переездом правительства в Москву, ВК РККВВФ тоже стала проводить соответствующие мероприятия. 23 марта 1918 г. делегировали в Москву «члена Коллегии Онуфриева для подыскания и реквизиции помещений для Коллегии», а членов Авиасовета В.С. Горшкова, Карасева и Я.Т. Конкина – для формирования Московской Окружной Коллегии ВФ.

Одновременно с Московской решено было создавать коллегии и в других районах страны вместо различных комитетов, советов, бюро и прочих управлений авиации, вызванных к жизни «революционным творчеством масс». Исполнение этого мероприятия взял на себя Авиасовет, который имел своих представителей почти во всех регионах, где была авиация. Например, «Окружную Коллегию Воздушного флота Одесской области» предлагалось создать местному авиасовету под руководством находящегося там А.В. Сергеева<sup>1</sup>.

В целях укрепления своей центральной власти 25 марта 1918 г. Коллегия постановила: «В объединение ранее отданных приказов и распоряжений объявляются всем сухопутным и морским авиа- и воздухо частям, управлениям и учреждениям к точному исполнению (сообразуясь с местными условиями) *«Общие основания организации Воздушного флота»* [курсив автора], учрежденные Народным Комиссариатом по военным и морским делам (...).

В документе говорилось: «Все лица, занимающие важные должности лишь по чину, должны быть уволены. На их место следует назначать знатоков применения летательных аппаратов и специалистов по техническим, административным и организационным вопросам. Преимуществом при приеме в авиацию пользуются те, кто избран общим собранием части и является ценным специалистом. Особое предпочтение отдается летчикам с боевым опытом»<sup>2</sup>.

*«Общие основания...»* подвели промежуточные итоги деятельности ВК РККВФ и дали подчиненным инстанциям ориентировочное представление, кто кому подчиняется, кто за что отвечает, как осуществляется снабжение авиачастей и кто вправе руководить их оперативной работой.

При исследовании деятельности Всероссийской Коллегии необходимо учитывать, что термины: «Центральная Коллегия», «Центральное Управление Воздушного флота», «Областная Коллегия», употреблявшиеся в 1918 г., не нашли применения в последующих официальных документах.

*«Общие основания ...»* были отданы приказом Коллегии 4 апреля 1918 г.

---

<sup>1</sup> РГВА. Ф. 29. Оп. 1. Д. 2. Л. 92 (об).

<sup>2</sup> РГВА. Ф. 29. Оп. 1. Д. 2. Л. 103.

№ 28. Под текстом стояло: «Приказ утвержден в заседании Коллегии 25 марта...». Утверждение получилось «задним числом».

«Общие основания ...» разослали, но ими руководствовались лишь до дня упразднения Всероссийской Коллегии РККВФ – 24 мая 1918 г. – не более 50 дней.

На следующий день после принятия «Общих оснований...», 26 марта, одновременно проводятся два заседания Всероссийской Коллегии, одно за № 38 – в Петрограде (присутствовали: Акашев, Бычков, Онуфриев), другое за № 39 – в Москве (присутствовали: Анощенко, Дубенский, Ахматович, Ландау).

Между тем переехавшее в Москву Советское правительство в марте 1918 г. принимает ряд важных решений, направленных на сворачивание революционных демократических институтов. Перед угрозой интервенции и контрреволюции, руководство страны приступает к ужесточению «диктатуры пролетариата». Коллегии пока продолжают работать, но время их проходит.

28 марта состоялось экстренное заседание Коллегии<sup>1</sup>. На нем для выявления лидеров в своем составе Коллегия провела анонимный взаимный опрос путем подсчета голосов, отданных «за» или «против» каждого члена. В подаче и подсчете голосов участвовали П.С. Дубенский, Е.И. Ахматович, М.В. Любченко, М.П. Строев и З.Я. Ландау.

После тайного голосования оказались выбранными: На первом месте – Дубенский, на втором – Акашев, на третьем – Строев. Решено было составить соответствующую таблицу<sup>2</sup>. При рассмотрении *таблицы* (см. ниже) можно видеть некоторое несоответствие между подсчитанными баллами и распределением мест. Так, М.П. Строев, безусловно, опережал по числу баллов (22) Акашева (только 13) и даже Дубенского (20), но, несмотря на деловые качества, его, как бывшего офицера дореволюционной армии, приверженцы новой идеологии не могли признать лидером.

На заседаниях №№ 43, 45, 46 и 47 от 29 марта – 6 апреля 1918 г., Коллегия возвращалась к кадровому вопросу. Так, в протоколе № 43 читаем: «Член Коллегии Дубенский докладывает о результатах переговоров с Народным Комиссаром: «Кол-

<sup>1</sup> РГВА. Ф. 29. Оп. 1. Д. 2. Л. 112, 112 об.

<sup>2</sup> РГВА. Ф. 29. Оп. 1. Д. 2. Л. 113.

легия должна состоять только из людей дела и знания»<sup>1</sup>.

Необходимо отметить, что это было принципиально новое требование к коллегиям. «Политическая платформа» их членов становилась не главной! Она уходит на второй план, уступая место профессиональным качествам.

	«Акашев	Анощенко	Онуфриев	Ахматович	Бычков	Зражевский	Дубенский	Ландау	Любченко	Строев
Заводское дело	xxx	?	x		xx	xxx	x			
Научно-техническое дело	x	?	-	x	-	x	xxx	x	x	x
Формирование		x	xx		-				xx	x
Оперативная часть					-				x	xxx
Боевое применение	x	x			-				xx	xx
Организация- быт		xx		x		xx	x	xx		xx
Культурное применение	x	x				x	xx	x		xx
Демобилизация			xx							xx
Снабжение			x	xx			xx		x	
Воздухоплавание	xx	xxx		xx						x
Организация работ в Управлении	x		xx	x	x		xxx	x	x	x
Школьное дело		x			-			x		x
Усердие к службе	-	xx	xx	xxx	xxx	x	xxx	xx		xxx
Способ-ть организовано работать		xx		xx	x	xx	xx	xx	x	
Популярность	xx	x	x	x	x	xxx	x	x	xx	x
Дипломатия	x	xx	xx	x	x	xx		x	x	x
Умение управлять	x		xx	xx	x	x	xx	x		x
ВСЕГО	13	16	15	16	10	16	20	13	12	22»

Новый подход к коллегиям вызвал в них разногласия. Возникли они и во Всероссийской Коллегии Рабоче-Крестьянского Красного Воздушного флота<sup>2</sup>.

После ликвидации 24 марта 1918 г. ПУАВ (Авиаканца), из командировки «не вовремя» прибыл А.В. Сергеев, так как Коллегия в это время сокращалась.

На заседании от 6 апреля № 47 говорилось, что члена Коллегии А.П. Онуфриева от возложенных на него обязанностей освободить и командировать в Петроград для принятия мер к эвакуации УМА и Увофлота<sup>3</sup>. Произошло сокращение Коллегии на одного человека.

Таким образом, в марте – начале апреля 1918 г. Всероссийская Коллегия должна была сократить свой состав и состоять «только из людей дела и знания, не-

<sup>1</sup> РГВА. Ф. 29. Оп. 1. Д. 2. Л. 121.

<sup>2</sup> РГВА. Ф. 29. Оп. 1. Д. 2. Л. 126, 126 об.

<sup>3</sup> РГВА. Ф. 29. Оп. 1. Д. 2. Л. 128, 129.

взирая на политическую платформу». Сокращение стало осуществляться пока за счет А.П. Онуфриева. Уход из Коллегии кооптированного в нее М.В. Любченко состоялся на заседании 30 апреля, когда было решено: «За оскорбление Всероссийской Коллегии Рабоче-Крестьянского Красного Воздушного флота в лице ее председателя тов. Акашева (...) Любченко отстранить от исполнения обязанностей члена Всероссийской Коллегии (...)»<sup>1</sup>.

22 апреля 1918 г. от члена Коллегии Строева последовало очередное заявление о добровольном уходе из Коллегии, так как он находился в ней вместо А.В. Сергеева. На другой день, 23 апреля, на 53-м заседании Коллегии решили: М.П. Строева освободить от занимаемой должности в Коллегии с 24 апреля<sup>2</sup>. На его место избрали А.В. Сергеева, причем, – с 10 апреля («задним числом»).

Вскоре Всероссийская Коллегия встретила несогласие со стороны части Бюро комиссаров по авиации (Петроград), продолжавших считать свой орган управления легитимным. Поэтому на том же заседании, 23 апреля, было решено: «предписать Можаяву выехать во Всероссийскую Коллегию для дачи объяснений».

А.В. Можаяв прибыл в Москву и 14 мая по всем вопросам отчитался на Коллегии о своей работе. Тем не менее, Коллегия решила: «освободить тов. Можаява от обязанностей (...) в комиссии по разгрузке авиационного имущества в Архангельском порту»<sup>3</sup>. А.В. Можаяв это решение проигнорировал.

Позже, в 1932 г., со слов А.В. Можаява было записано, что, несмотря ни на что, он «работал с февраля по июль. (...) Если бы мне не мешали из Москвы всякие угрозы, аресты, расстрелы, чтобы не трогать чужое имущество. Начали грозить, прибыла братва»<sup>4</sup>. Исследование показало, что Всероссийская Коллегия считала авиационное имущество бывших союзников неприкосновенным, а приказ об отправке этого имущества в центр страны отмененным после грабительского мира с немцами. Тем не менее авиаимущество было вывезено из портов, и в советской историографии об авиации тех времен это ставится в заслугу А.В. Можаяву, а роль

<sup>1</sup> РГВА. Ф. 29. Оп. 1. Д. 2. Л. 177.

<sup>2</sup> РГВА. Ф. 29. Оп. 1. Д. 2. Л. 158 об.

<sup>3</sup> РГВА. Ф. 29. Оп. 1. Д. 2. Л. 189.

<sup>4</sup> РГВА. Ф. 29. Оп. 1. Д. 1. Л. 104, 105.

Всероссийской Коллегии в данном вопросе замалчивается.

Неожиданной фигурой в управленческих структурах РККВФ в 1918 г. оказался некто Гермашёв, который, втершись в доверие к Главнокомандующему красными войсками на Юге России В.А. Антонову-Овсеенко, провозгласил себя руководителем чуть ли не всего Воздушного флота и даже возглавил группу военспецов, ходивших к Л.Д. Троцкому с предложениями о переустройстве Красного ВФ<sup>1</sup>.

Кроме того, «всплыл» вопрос об Инспекции авиации Западного фронта, руководимой В.Ю. Юнгмейстером. По сути, это было полевое управление авиацией фронта, а Коллегия 25 марта постановила, что полевых штабов авиации по дореволюционному образцу не должно быть<sup>2</sup>. Потребовалось и здесь вмешательство Коллегии для ликвидации Инспекции авиации Западного фронта и подчинения авиации западного региона Московской областной коллегии ВФ.

Одновременно с борьбой за утверждение центральной авиационной власти Коллегия разрабатывала штаты авиачастей. В протоколе было записано: «утвердить основные положения, доложенные членом Всероссийской Коллегии Сергеевым по организации боевых частей и системы снабжения, каковые передать на разработку в Организационное Отделение Управления. Телеграфно сообщить их в Окружные Коллегии Воздушного флота для руководства с указанием, что разработанные штаты и таблицы будут высланы дополнительно»<sup>3</sup>. Через несколько дней в протоколе № 50 от 30 апреля 1918 г. было записано: «Оглашенный членом Всероссийской Коллегии Сергеевым проект приказа об организации Воздушного флота утвердить и поручить члену Всероссийской Коллегии Сергееву представить таковой к подписи в Высший Военный Совет»<sup>4</sup>.

После утверждения штатов авиачастей приказом Председателя Высшего Военного Совета Л.Д. Троцкого, в середине мая, в Москве на Ходынском поле, по решению Всероссийской Коллегии, начала формироваться Боевая истребительная

---

<sup>1</sup> РГВА. Ф. 29. Оп. 1. Д. 2. Л. 197 об.

<sup>2</sup> РГВА. Ф. 29. Оп. 1. Д. 2. Л. 120.

<sup>3</sup> РГВА. Ф. 29. Оп. 1. Д. 2. Л. 138.

<sup>4</sup> РГВА. Ф. 29. Оп. 1. Д. 2. Л. 195 об.

группа под командованием военного летчика И.У. Павлова<sup>1</sup>.

Анализ протоколов заседаний Всероссийской Коллегии показывает, что с декабря 1917 г. по апрель 1918 г. она рассмотрела около тысячи различных вопросов. Большая часть из них была связана с авиационной промышленностью, с Увофлотом, авиапарками, складами и авиашколами. Вопросы финансирования авиационного дела рассматривались почти на всех заседаниях Коллегии. Формирование авиачастей занимало в ее работе меньшую часть времени.

При формировании системы управления советской военной авиацией, прежде всего, принимался во внимание Декрет ВЦИК от 28 апреля 1918 г. «О порядке замещения должностей в Рабоче-Крестьянской Красной Армии»<sup>2</sup>, который отменил выборность командиров и упразднил почти все коллегии.

14 мая Всероссийская Коллегия утвердила протоколом № 59 распоряжение Председателя Коллегии К.В. Акашева о приостановке выдачи жалования сотрудникам Управления и сверке списков на получение жалования со списком приемо-оценочной комиссии<sup>3</sup>. Это мероприятие позволило провести новое сокращение Центрального управления – бывшего Увофлота.

После сокращений и реорганизации в Увофлоте, прошедших с ноября 1917 г. по май 1918 г., управление военной авиацией стало осуществляться органом, организационная структура которого приведена на рисунке 2.3. Всероссийской Коллегией была предпринята определенная попытка совместить в новой организации управление авиацией тыла и фронта. Появились некоторые новые управленческие подразделения. В частности, это выразилось во введении Отдела [боевого] применения, которым руководил опытный летчик и военно-воздушный теоретик Н.А. Яцук. Появилось также осведомительно-статистическое отделение, осуществлявшее разведывательную работу, однако эти изменения нельзя признать успешными, так как уже в апреле большинство членов Коллегии пришло к выводу о необходимости восстановления в той или иной форме Полевого управления (советского «Авиаканца»), который должен находиться на театре военных действий. Говорить на примере реор-

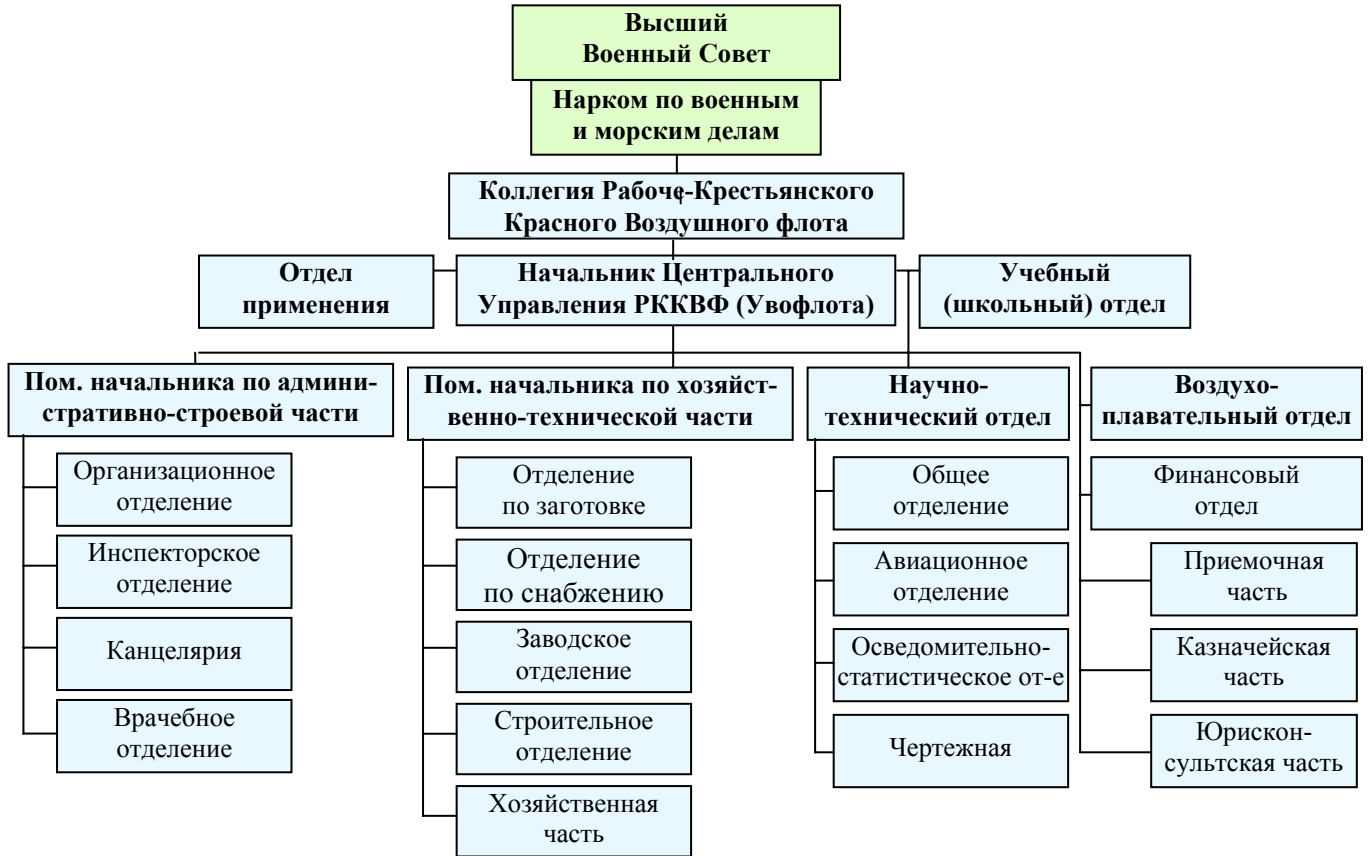
---

<sup>1</sup> РГВА. Ф. 29. Оп. 1. Д. 2. Л. 208.

<sup>2</sup> 50 лет Вооруженных сил СССР. – М.: Воениздат, 1968. – 584 с. – С. 37.

<sup>3</sup> РГВА. Ф. 29. Оп. 1. Д. 2. Л. 189, 200.

ганизованного Увофлота о «сломе старой государственной машины» не приходится. В чем Коллегия действительно преуспела, так это в значительном (более чем на 50 %) сокращении числа должностей и, соответственно, – в увольнении специалистов, работавших в Увофлоте. Однако, учитывая происшедшее после 28 октября



Примечание – Схема выполнена по материалам РГВА: Ф. 29. Оп. 1. Д. 2 (4). Л. 200.

Рисунок 2.3 – Организационная структура высшего органа управления Рабоче-Крестьянским Красным Воздушным флотом по состоянию на начало мая 1918 г.

1917 г. сокращение исправных самолетов наполовину, а авиаотрядов – на две трети, можно утверждать, что субъекты управления авиацией изменились адекватно своим объектам: ПУАВ был упразднен, а Увофлот значительно сократился. Исследование также показало, что Высший Военный Совет весной 1918 г. относился к авиации, как к вспомогательной службе в армии и даже рассматривал возможность включения ее в инженерные войска<sup>1</sup>.

Последнее заседание (№ 64) Всероссийской Коллегии Воздушного флота состоялось в день ее упразднения, 24 мая 1918 г. Присутствовали: Акашев, Дубенский, Ландау, Ахматович, Анощенко и Сергеев. Заседание было не экстренным, на нем

<sup>1</sup> РГВА. Ф. 29. Оп. 1. Д. 2. Л. 175.



решались текущие вопросы. Пунктом 12-м рассматривался вопрос с кратким названием «Доклад Сергеева». В протоколе сохранилась запись, что по п. 12 Всероссийская Коллегия постановила: «Принять к сведению доклад Члена Всероссийской Коллегии Сергеева о приказе Народного Комиссариата по военным делам о создании новой верховной власти в Воздушном флоте и о переименовании Управления Воздушного флота [в Главное Управление Рабоче-Крестьянского Красного Воздушного флота]<sup>1</sup> (ГУ РККВФ, или Главвоздухфлот), приказ Наркомвоена от 24 мая 1918 г. № 385].

Итак, вместо Всероссийской Коллегии и подчиненных ей управленческих структур в мае – июне 1918 г. было создано ГУ РККВФ во главе с Советом в составе: начальника – военного специалиста М.А. Соловова и двух комиссаров (впоследствии – Главных комиссаров) К.В. Акашева и А.В. Сергеева. Главвоздухфлот был подчинен с 1 июня Центральному Управлению Снабжения (ЦУС) РККА. Одновременно вместо Окружных коллегий создавались Окружные управления. Упразднялись коллегии и в неавиационных управленческих структурах РККА. Сохранялась пока только Коллегия Наркомвоена.

Между тем в Российской Республике уже в мае 1918 г. стала разгораться крупномасштабная Гражданская война. На фронте сразу потребовались компетентные органы управления авиачастями. Повторялась история начала Первой мировой войны, когда менее чем через месяц после начала военных действий на фронте пришлось вводить институт «заведующих организацией авиационного дела на фронтах действующей армии», а затем – Авиаканц (см. 2.2).

Поэтому в сентябре 1918 г. по аналогии с Авиаканцем было создано Полевое Управление авиацией и воздухоплаванием действующей армии (Авиадарм), которое стало управлять авиачастями на фронте через созданные в сентябре – декабре 1918 г. полевые управления РККВФ при фронтах и армиях. Между Главвоздухфлотом и Авиадармом отношения оказались не вполне определенными, а в 1919 г. они даже обострились. К тому же, Главвоздухфлот находился в зависимом положении от ЦУС РККА. Следовательно, проведенная в мае 1918 г. реорганизация не привела

---

<sup>1</sup> РГВА. Ф. 29. Оп. 1. Д. 2. Л. 208.

к повышению эффективности системы управления авиации по сравнению с дореволюционным периодом.

Вопрос о необходимости новых изменений в «верхушечных» органах Красного Воздушного флота подняли делегаты Второго Всероссийского Авиасъезда, состоявшегося 15 – 25 июня 1918 г.

Съезд избрал Авиационный Совет Воздушного флота из десяти членов и трех кандидатов, предоставив ему права: а) контроля, б) отвода и выставления кандидатов при назначении на руководящие должности в Воздушном флоте, в) участия в работе комиссий Воздушного флота, г) входить со своими представлениями по любому вопросу в Совет Народных Комиссаров и в отдельные Наркоматы.

Через несколько дней к Авиасовету присоединился Воздухоплавательный Совет. В результате появился Всероссийский Совет РККВФ (ВС РККВФ).

В июле 1918 г. этот Совет занялся подбором авиакадров для окружных управленческих структур. На этой почве вскоре начались недоразумения. Так, в протоколе заседания ВС РККВФ от 20 июля 1918 г. за № 7 читаем следующее заявление членов Авиасовета Горшкова и Чугунова: «Ввиду назначения на должности начальников Окружных Управлений лиц, кандидатуры коих не прошли при обсуждениях на заседаниях Всероссийского Совета Воздушного флота и не находя для себя возможным работать с лицами, коим не доверяет Высшая выборная организация, просим о замене нас другими комиссарами»<sup>1</sup>.

Решение по этому вопросу гласило: «Заявление Горшкова и Чугунова считать принципиально правильным. (...) В.С.В.Ф. принимаются и впредь будут приниматься все меры к тому, чтобы все назначения на ответственные посты имели бы одобрение и санкцию В.С.В.Ф.»<sup>2</sup>.

Однако в условиях Гражданской войны Наркомвоенмор Л.Д. Троцкий (со 2 сентября 1918 г. он же – Председатель Реввоенсовета Республики), которому импонировал командно-административный стиль управления, стремился выборные организации в РККА как можно быстрее упразднить с тем, чтобы решать кадровые

---

<sup>1</sup> РГВА. Ф. 28. Оп. 1. Д. 38. Л. 25.

<sup>2</sup> РГВА. Ф. 29. Оп. 1. Д. 2. Л. 22.

вопросы назначением. В марте 1919 г. Авиасовет был упразднен.

Таким образом, для системы управления советской военной авиацией периода весны 1918 г. характерны были те же процессы, которые проходили во всей РККА. Главным из них являлось то, что «выборное начало, сыгравшее важную роль в демократизации и сломе старой армии, стало помехой в строительстве и укреплении регулярной армии (...) и организованности войск»<sup>1</sup>.

Стратегия строительства системы управления авиацией с ноября 1917 г. до февраля 1918 г. реализовывалась через формирование центрального органа управления гражданской авиацией. После начала германского наступления эта стратегия была скорректирована на создание системы управления военным воздушным флотом.

#### **2.4 Стратегия организационного строительства системы управления Красным Воздушным флотом в Гражданскую войну (1918 – 1920)**

Первые красные армии *на добровольческой основе* были сформированы в начале 1918 г. для отражения германо-австрийского вторжения на Украину и подавления антибольшевистских выступлений на Юге страны.

В июне 1918 г. в ответ на антисоветское выступление чехословацкого корпуса в РСФСР на восточном направлении стали создаваться *регулярные* армии, являвшиеся основными оперативными объединениями<sup>2</sup>. Организация *регулярных* фронтов началась 13 июня 1918 г., когда постановлением СНК был создан РВС Восточного фронта. В целях непосредственной связи с фронтами 2 сентября 1918 г. постановлением ВЦИК вместо Высшего Военного Совета был учрежден Революционный Военный Совет Республики (РВСР) во главе с Л.Д. Троцким.

Что касается военной авиации, то уже весной 1918 г. отдельные авиачасти РККВВФ принимали участие в военных действиях, но оперативного и специально-авиационного управления ими в то время не существовало. Для «формирования,

<sup>1</sup> 50 лет Вооруженных сил СССР. – М.: Воениздат, 1968. – 584 с. – С. 37.

<sup>2</sup> Жилин В.А. Система органов военного управления оперативно-стратегического звена: прошлое, настоящее, будущее. Издание второе, дополненное. М.: Институт военной истории МО РФ, 2001. – 188 с. – С.31.

снабжения авиачастей и руководства их боевой деятельностью» в мае 1918 г. был создан Главвоздухфлот.

Однако захват белогвардейцами советской авиации в Поволжье, перелеты к противнику и неэффективная деятельность в Казани представителя Главвоздухфлота В.С. Горшкова<sup>1</sup> показали летом 1918 г., что Главвоздухфлот не способен одновременно руководить работой авиации на фронте и в тылу.

Для организации управления авиацией в августе на Восточный фронт прибыли Главные комиссары Главвоздухфлота К.В. Акашев и А.В. Сергеев.

Вскоре при активном участии А.В. Сергеева с целью «решительного улучшения оперативного руководства боевой деятельностью Воздушного флота (...) при реввоенсоветах Республики, фронтов и армий были созданы соответственно: Полевое управление авиации и воздухоплавания действующей армии (Авиадарм) и управления авиации и воздухоплавания фронтов и армий»<sup>2</sup>.

Позднее А.В. Сергеев, назначенный начальником Авиадарма, вспоминая о том, как создавался ПУАВ, писал о себе в третьем лице: «Будучи к тому времени [в августе 1918 г.] на фронте под Казанью и затем на Северо-Урало-Сибирском фронте и изучив обстановку на фронтах, тов. Сергеев пришел к выводу, что необходим особый орган, который создал бы, объединил и взял под свое руководство полевые части Воздушного флота. (...) Создав явочным порядком на местах (6, 3 и др. армии) армейские управления, тов. Сергеев доложил свою идею тов. Троцкому и по утверждению последним, Всероглавштабом и Главкомом, организовал Полевое управление авиации и воздухоплавания Действующей армии при Штабе РВСР – «Авиадарм» (Полевое Управление было сформировано в августе 1918 г., но в эмбриональном состоянии оно существовало с мая 1918 г., как штаб-вагон № 1018, сыгравший огромную роль в деле создания Красного Воздушного флота и руководивший им в течение всей (...) Гражданской войны»<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> Хайрулин М.А. Кондратьев В.И. Военлеты погибшей Империи. Авиация в Гражданской войне / Марат Хайрулин, Вячеслав Кондратьев. – М.: Эксмо, Яуза, 2008. – 432 с. – С. 35.

<sup>2</sup> В.И. Ленин и советская авиация: сб. документов, материалов и воспоминаний. М.: Воениздат, 1979. – 238 с. – С. 178 – 179.

<sup>3</sup> Сергеев А.В. 5 лет строительства и борьбы Воздушного флота. Книга I. Героические годы Красного Воздушного флота 1917 – 1922 / Андрей Сергеев. – М.: Авиаиздат., 1926. – 157 с. – С. 73.

Есть еще один источник, кроме указанной книги А.В. Сергеева, где дается косвенное подтверждение о создании Авиадарма в виде авиагруппы еще в мае 1918 г. Это сборник «В.И. Ленин и советская авиация». В нем читаем: «24 мая 1918 г. было учреждено Главное управление Рабоче-Крестьянского Красного Воздушного флота, на которое возлагалась задача формирования, снабжения авиачастей и руководство их боевой деятельностью. При оперативном отделе Наркомвоена была создана авиационная группа, а в августе учрежден Авиадарм – руководящий орган по управлению авиацией и воздухоплаванием действующей армии во главе с членом партии с 1913 г. летчиком А.В. Сергеевым»<sup>1</sup>.

Авиадарм был сформирован помимо Совнаркома и его Председателя В.И. Ленина. Решение Л.Д. Троцкого о создании органа управления авиацией, действующей на фронтах, было отражено письменно в его предписании от 18 августа 1918 г. за № 174<sup>2</sup>. Заметим, что через 15 лет именно этот день в 1933 г. был назначен Днем Воздушного флота СССР.

Но вернемся к августу – сентябрю 1918 г. Решение Наркомвоена о создании Авиадарма не было оглашено. Лишь после взятия Казани Л.Д. Троцкий издает официальный приказ о формировании ПУАВ. Известно, что В.И. Ленин из-за тяжелого ранения не мог принимать важные решения с 30 августа до (примерно) 14 ноября 1918 г., и поэтому преобразование Высшего Военного Совета в Реввоенсовет Республики (2 сентября 1918 г.) и создание при РВСР управленческих структур по родам войск Л.Д. Троцкий в это время осуществлял самостоятельно, или при поддержке Председателя ВЦИК Я.М. Свердлова.

17 сентября 1918 г. А.В. Сергеев известил К.В. Акашева телеграммой о создании Авиадарма, в которой говорилось: «Секретная военная срочная. Казань. Начавиаштаба Акашеву. При Штабе ГК-го создается Авиаканц. Начальником временно назначен я. Выехал из Москвы ВЫСВОЕНСОВ [имелся в виду РВСР, так как со 2 сентября 1918 г. Высший Военный Совет был упразднен] для проведения штатов. (...) Авиадарм Глав-

---

<sup>1</sup> В.И. Ленин и советская авиация: сб. документов, материалов и восп. М., 1979. – 238 с. – С. 140.

<sup>2</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 3. Д. 48. Л. 35 об. – 37.

ный комиссар Сергеев. (...) Вагон № 1018 Моск.-Каз. Жел. дор. Арзамас»<sup>1</sup>.

В РГВА имеются протоколы заседаний Всероссийского Совета РККВФ, проходивших в период создания Авиадарма. Первый из них от 30 августа 1918 г. № 13 описывает заседание, где решались вопросы о создании Аттестационной комиссии РККВФ и «Ответ на покушение на Ленина». Протокол № 14 в деле отсутствует. В протоколе от 19 сентября № 15 читаем: «Слушали доклад т. Сергеева о создании «фронтового авиационного центра». Из протокола неясно, идет ли речь о создании Авиадарма, или о создании фронтовых управлений авиации действующей армии, однако в одном из предложений прямо указывается, что: «Авиадарм – тов. Сергеев...». Наконец, читаем протокол от 21 сентября № 16. На заседании присутствовало восемь человек. В протоколе записано: «Слушали доклад т. Сергеева о порядке утверждения Полевого Управления Авиации. Постановили: утвердить. Принимается предложение тов. Горшкова – Полевому Управлению предоставить право ведать делами лишь тех частей, кои приданы Действующей армии, то есть чисто оперативными вопросами авиационных и воздухоплавательных частей. (...) Постановили представителям Совета, входящим в Полевое Управление (...) поддерживать (...) связь с Советом и давать отчет Совету о своих действиях»<sup>2</sup>. Итак, формальности со Всероссийским советом РККВФ были соблюдены. Теперь А.В. Сергеев мог быть отдан приказом, как начальник ПУАВ (или Авиадарм). Однако 1 октября 1918 г. на заседании № 17, на котором присутствовало уже 17 человек, снова обсуждался вопрос об Авиадарме, и было запротоколировано: «переходя к персональному назначению [так в тексте] кандидатов, решено: Начальником Полевого Управления назначить т. Сергеева и комиссарами тт. Конкина и Медведева»<sup>3</sup>. Таким образом, А.В. Сергеев только 1 октября 1918 г. был «намечен» в качестве кандидата на должность начальника ПУАВ. На самом деле он уже давно исполнял эту должность, еще с 18 августа того же года.

Для уяснения дальнейшей судьбы Всероссийского Совета РККВФ («Авиасовета», как его всегда именовал А.В. Сергеев) необходимо отметить, что 21 ноября

---

<sup>1</sup> РГВА Ф. 30. Оп. 1. Д. 78. Л. 89.

<sup>2</sup> РГВА. Ф. 28. Оп. 1. Д. 38. Л. 58, 63, 68.

<sup>3</sup> РГВА. Ф. 28. Оп. 1. Д. 38. Л. 70.

1918 г. вместо освобожденного по личной просьбе Председателя Совета П.С. Дубенского на эту должность был избран А.Я. Аросев<sup>1</sup>. Позднее прошедший в начале апреля 1919 г. 3-й Авиационный съезд упразднил Всероссийский совет РККВФ, как неуместный демократический институт в военное время.

Авиадарм, утвержденный приказом Главнокомандующего Всеми Вооруженными Силами Республики 22 сентября 1918 г. № 11<sup>2</sup>, предназначался «для объединения и руководства деятельностью всех авиа- и воздухочастей Рабоче-Крестьянского Красного Военного Воздушного флота на всех фронтах театра военных действий»<sup>3</sup>. В этом же приказе говорилось: «Чрезвычайного Комиссара Р.К.К. Воен. Возд. флота при Штабе Главнокомандующего Восточного Фронта Военного летчика А.В. СЕРГЕЕВА, фактически исполнявшего обязанности Начальника Всех Воздушных сил Республики на театре военных действий с 19 Августа с/г. – утвердить в должности Начальника Полевого Управления Авиации и Воздухоплавания при Штабе Главнокомандующего»<sup>4</sup>. Данным приказом утверждалось и Положение об Авиадарме (приложение «А»).

12 октября 1918 г. Авиадарм издал приказ № 69 (приложение «Б») по Красному Военному Воздушному флоту Российской Социалистической Федеративной Советской Республики<sup>5</sup>. В нем, как и в других аналогичных приказах Авиадарма, обращают на себя внимание последние пять слов о полном названии Красного Военного Воздушного флота. Они показывают, что авиация принадлежит не Красной армии, а стране – государству. Эта юридическая формальность присутствовала довольно часто в советских официальных документах вплоть до января 1925 г., когда ее отменил М.В. Фрунзе.

Для придания ПУАВ мобильности в духе того времени оно размещалось в железнодорожном вагоне № 1018, который почти всегда находился там, где и поезд Председателя РВСР. Это иногда приводило к курьезам. Например, в Положении о

---

<sup>1</sup> РГВА. Ф. 28. Оп. 1. Д. 38. Л. 107.

<sup>2</sup> РГВА. Ф. 30. Оп. 1. Д. 76. Л. 217.

<sup>3</sup> РГВА. Ф. 30. Оп. 1. Д. 78. Л. 3.

<sup>4</sup> РГВА. Ф. 30. Оп. 1. Д. 78. Л. 3.

<sup>5</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 3. Д. 48. Л. 35 об.

начальнике ПУАВ (Авиадарме) говорилось, что «он присутствует при обсуждении оперативных предположений в целях согласования распорядительной и организационной деятельности по авиации и воздухоплаванию с боевыми задачами Действующей Армии и представляет свои соображения о распределении по секторам воздушных средств ...». Всегда ли выполнялось это?

Ответом на этот вопрос может служить следующая телеграмма: «Военная секретная Арзамас Начавиавостокфронт Шиукову Ввиду нахождения Главкомандующего фронте мне чрезвычайно трудно установить ним постоянную связь Почему он дает приказания авиачастям минуя вас меня Точка Например 2 Новгородской авиаточке Нижнем точка Прошу теснее связаться штабом Главкома Авиадарм Главкомиссар 19 октября 1918 г. Начальник Полевого Управления Красного Военного Воздушного флота и Главный Комиссар Москва Александровская вагон № 1018»<sup>1</sup>.

Возникает вопрос, почему ПУАВ уехало от Главкома в Москву, если оно должно находиться при штабе Главкома? Ответ: Вагон № 1018 Авиадарма прицеплен к поезду Председателя РВСР Л.Д. Троцкого, а его поезд – это Штаб РВСР. Так было в течение всей Гражданской войны.

К 3 ноября 1918 г. для реализации возложенных на вновь созданное ПУАВ оперативных, административных и инспекторских функций его состав начал увеличиваться, пока – незначительно: с 11 до 15 человек (таблица 2.1).

На нижеприведенном списке состава ПУАВ есть отметки о родственных отношениях некоторых сотрудников с Начальником ПУАВ, сделанные от руки уже в двадцатых годах, когда А.В. Сергеев за связь с Л.Д. Троцким попал под наблюдение чекистов<sup>2</sup>. В списке указаны только 15 человек, однако уже с 1 ноября для Авиадарма были утверждены штаты на 38 человек<sup>3</sup>.

До конца декабря 1918 г. в Москве находились два органа управления РККВВФ: Главвоздухфлот и Авиадарм. Затем последний переехал вместе со штабом РВСР в Серпухов, во Владычный монастырь.

В начале 1919 г. в авиации действующей армии насчитывалось 435 исправных

---

<sup>1</sup> РГВА. Ф. 30. Оп. 1. Д. 78. Л. 21.

<sup>2</sup> Там же.

<sup>3</sup> РГВА. Ф. 30. Оп. 1. Д. 78. Л. 184.



самолетов, 269 летчиков и 59 летчиков-наблюдателей<sup>1</sup>. Общее руководство Красным Воздушным флотом осуществляло Главное управление РККВВФ. Деятельностью всей авиации на фронтах руководило Полевое управление авиации и воздухопла

Т а б л и ц а 2.1<sup>2</sup> – Личный состав служащих Полевого Управления Авиации и Воздухоплавания при Штабе Революционного Военного Совета Республики

№	Должность	Имя и фамилия	Примечание
1	Начальник Полев. Управления авиации и воздухоплавания	Андрей СЕРГЕЕВ	
2	Комиссар	Николай Медведев	
3	Помощник Начальника	Василий Горшков	
4	Эмиссар для делопроизв., он же Начальник Канцелярии	Матвей Макаров	<i>Двоюродный брат</i>
5	Делопроизводитель по Техническо-хозяйственной части	Василий Сидоров	
6	Писарей 1-го разряда	Иван Макаров	<i>Двоюродный брат</i>
7	«	Евгений Евдокимов	
8	Машинисток	Мария Там	<i>Жена Сергеева</i>
9	«	Ольга Федорова	
10	«	Мария Балабанова	
11	«	Анна Загорская	
12	Посыльных	Николай Байков	
13	«	Герасим Сергеев	<i>Брат Сергеева</i>
14	Шофер	Тов. Сильмато	
15	Эмиссар для секретных поручений	Алексей Комаров	

*Временно исполняющий должность Начальника Полевого Управления Авиации и Воздухоплавания, Военный Комиссар Горшков, 3 ноября 1918 г. И.д. Делопроизводителя Евдокимов.*

вания при Полевом штабе РВСР. На рисунке 2.4 представлено место «верхушечных» органов РККВВФ в общей системе управления РККА по состоянию на начало 1919 г.

На схеме указано, что взаимоотношения между ГУ РККВВФ и ПУАВ не были определены. Это подтверждает и А.В. Сергеев: «Скрытая борьба внутри Воздушного флота продолжалась весь 1918 г. Если на фронтах борьба ярко выражалась перелетами, то в Главном Управлении она имела сложный характер, хотя извне она ничем не проявлялась. А между тем вопрос стоял прямо и резко: «кто кого?». На эту борьбу уходили главные силы тех, кто был основой Красного Воздушного флота»<sup>3</sup>. К цитате добавим, что в мае 1919 г. среди 224 служащих Главвоздухфлота насчитывалось только три коммуниста<sup>4</sup>.

С другой стороны, А.В. Сергеев организованное им Управление характеризу-

<sup>1</sup> РГВА. Ф. 30. Оп. 3. Д. 480. Л. 65.

<sup>2</sup> РГВА. Ф. 30. Оп. 1. Д. 78. Л. 77.

<sup>3</sup> *Сергеев А.В. 5 лет строительства и борьбы Воздушного флота. Как создавался Красный Воздушный флот (1917 – 1922). Кн. II. / Андрей Сергеев. – М.: Авиаиздательство, 1926. – 196 с. – С. 73.*

<sup>4</sup> РГВА. Ф. 29. Оп. 2. Д. 5. Л. 275, 463.

вал только положительно: «Авиадарм заслуживает того, чтобы остановить на нем внимание (...) на несколько минут, т.к. он и в официальной исторической литературе (Шварц – «Организация управления Красной армии») отмечается, как «первое» Управление, и по отзыву Главкома И.И. Вацетиса и Начштаба РВСР В.В. Костяева – оно было «образцовым» среди других, – по инициативе, работоспособности, резуль-



#### Примечания

1 *Сокращения:* а) ГУ ВУЗ – Главное управление военными учебными заведениями; б) ЦУС – Центральное управление снабжения; в) ГАУ – Главное артиллерийское управление; г) ГВИУ – Главное военно-инженерное управление; д) ГВХУ – Главное военно-хозяйственное управление; ж) ВОСО – военные сообщения; к) ВБВК – Всероссийское бюро военных комиссаров.

2 Схема составлена по материалам РГВА: Ф. 4. Оп. 1. Д. 810. Л. 122.

Рисунок 2.4 – Схема организации военного управления РСФСР в январе 1919 г. (приказы РВСР № 1/1 и № 197/27 – 1918 г.)

татам работы. (...) Немало копий сломали враги Авиасовета, немало гадких чернильных помоев вылили они против него и Авиадарма, пользуясь каждой неудачей, ошибкой, стремясь разбить «группировку» (...), но чуткое Советское правительство в лице РВСР [Л.Д. Троцкого!?] не позволило «взорвать» Советскую власть в Воздушном флоте «изнутри», откуда продолжали действовать «подкрасившиеся» враги»<sup>1</sup>.

Исследование показало, что наличие двух Управлений приводило к нестыковкам при руководстве авиацией. Поэтому приказ РВСР от 21 января 1919 г. № 134

<sup>1</sup> *Сергеев А.В.* 5 лет строительства и борьбы Воздушного флота. Как создавался Красный Воздушный флот (1917 – 1922). Кн. II. / Андрей Сергеев. – М.: Авиаиздат., 1926. – 196 с. – С. 77 – 78.

разграничил их функции (приложение «В»), но трения продолжались.

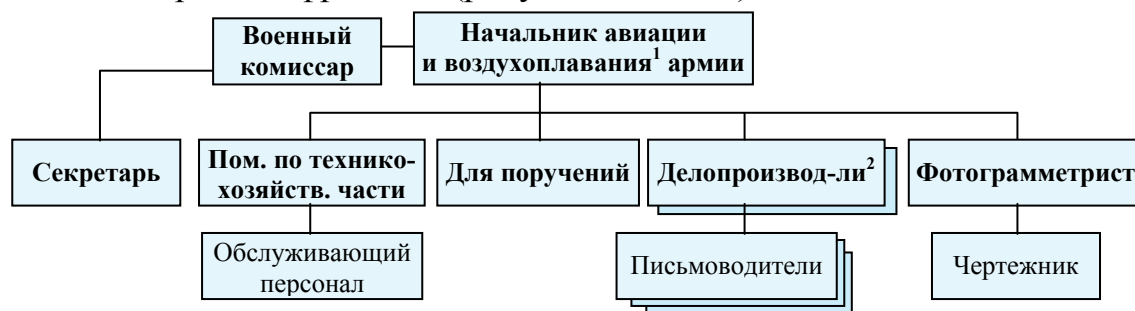
На первое полугодие 1919 г. ПУАВ разработало Программу, в которой было намечено увеличение в КВФ партийной прослойки, формирование Эскадры «Илья Муромец», создание специальных служб, подчинение авиапарков фронтам и др.<sup>1</sup>

После приезда в Авиадарм беспартийного военспеца М.П. Строева с Южного фронта, членом Военного совета которого был И.В. Сталин, между М.П. Строевым и А.В. Сергеевым начались разногласия. А.В. Сергеев считал их причиной «борьбу двух начал – коммунистического и специального».

Вскоре М.П. Строев убыл из Авиадарма. Весной 1919 г. В.И. Ленин поручил ему воздушную связь с Советской Венгрией. Эту работу М.П. Строев выполнял до отставки Советского правительства Венгрии 1 августа 1919 г. На место М.П. Строева в Авиадарм с 29 августа 1919 г. прибыл начальник авиации 9-й армии А.Н. Лапчинский<sup>2</sup>. В апреле 1919 г. 3-й Авиасъезд констатировал, что раздельное функционирование Главвоздухфлота и Авиадарма негативно сказывается на руководстве авиацией.

Между тем в мае – августе 1919 г. в связи с нехваткой исправных самолетов, авиатоплива и неудачами Красной армии положение в авиации стало критическим. Поэтому с июня 1919 г. авиаотряды из дивизий стали придавать армиям и фронтам.

17 июня 1919 г. приказ РВСР за № 1006/181 утвердил штаты управлений начальников авиации армий и фронтов<sup>3</sup> (рисунки 2.5 и 2.6).



#### Примечания

1 При наличии в армии воздухоплават. средств добавлялся помощник по воздухоплаванию

2 Делопроизводители: один – по строевой, а второй – по технической части.

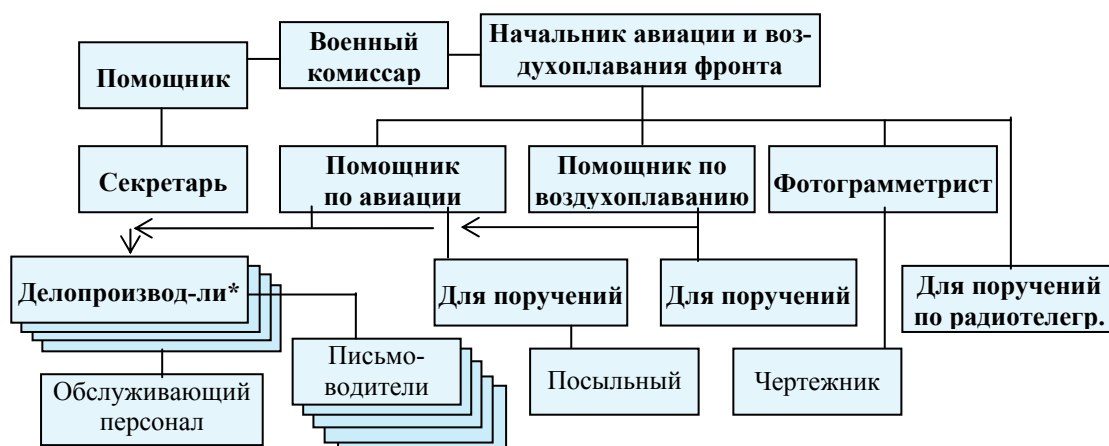
3 Схема составлена по материалам РГВА: Ф. 4. Оп. 3. Д. 31. Л. 2, 2 об.

Рисунок 2.5 – Управление начальника авиации и воздухоплавания армии (июнь 1919 г.)

<sup>1</sup> РГВА. Ф. 30. Оп. 1. Д. 78. Л. 22.

<sup>2</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 3. Д. 90. Л. 386, 386 об.

<sup>3</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 3. Д. 31. Л. 2, 2 об.



#### Примечания

1\* Делопроизводителей – четыре: по авиации, воздухоплаванию, оперативно-строевой и технико-хозяйственной части.

2 Схема составлена по материалам РГВА: Ф. 4. Оп. 3. Д. 31. Л. 2, 2 об.

Рисунок 2.6 – Организационно-штатная структура управления начальника авиации и воздухоплавания фронта (июнь 1919 г.)

В августе 1919 г. о решениях 3-го Авиасъезда, провозгласившего необходимость слияния Авиадарма и Главвоздухфлота, напомнил М.П. Строев, написав в Реввоенсовет Республики соответствующую записку.

В это время уже была создана и работала Комиссия «по объединению» Управлений под председательством Члена РВСР К.Х. Данишевского. Начальник Авиадарма А.В. Сергеев, обиженный, что в состав Комиссии не включили ни одного представителя от ПУАВ, послал в адрес К.Х. Данишевского отношение, в котором писал: «В учрежденную Р.В.С.Р. Комиссию по «реорганизации Управления Воздухофлотом» не включен ни один представитель Полевого Управления, в то время как в состав его назначены: Начальник и Комиссар Главного Управления Воздушного флота и, кроме того, с совещательным голосом еще один представитель от них же. Между тем Полевое Управление за год своего существования привело в порядок и организовало совершенно заново весь Воздушный флот, сделав из самого контре-

волюционного [!] по составу послушный вам [!] Рабоче-Крестьянский правильный род оружия, вынося на своих плечах тяжесть прошлогодней расхлябанности и разрухи в Воздушном флоте»<sup>1</sup>.

Письмо А.В. Сергеева сыграло свою роль: он был включен в состав Комиссии по «по объединению» Управлений. В РГВА сохранилось 19 протоколов ее заседаний, проходивших с 30 августа по 15 декабря 1919 г.<sup>2</sup>

Несогласие в Комиссии между А.В. Сергеевым и М.П. Строевым возникло в определении принципов объединения Главвоздухфлота и Авиадарма.

Для уяснения сути организационного строительства «верхушечных органов» советской военной авиации в 1918 – 1920-х гг. и понимания «накала страстей», ознакомимся со взглядами на этот вопрос М.П. Строева и А.В. Сергеева.

Военный специалист М.П. Строев считал, что Главвоздухфлот – орган тыла, которому подчиняются окружные управления Воздушного флота, Центральный парк-склад, Московская авиашкола и Мобилизационный резерв на Ходынском поле. Что касается Авиадарма, то он, по М.П. Строеву, – «полевой орган, управляющий частями действующей армии и распределяющий по этим частям личный состав, авиаимущество и другие предметы снабжения»<sup>3</sup>.

М.П. Строев обосновывал необходимость объединения указанных органов управления авиацией следующим образом: 1) в Воздушном флоте нет фронта и тыла: летчики гибнут и на фронте и в тылу почти в одинаковом числе; 2) обслуживающий состав на фронте и в тылу в основном выполняет одну и ту же работу; 3) большая зависимость авиации от снабжения, которое могло бы быть более оперативным при управлении из одного органа; 4) «Школьное дело» должно быть придвинуто к боевой работе вплотную, иначе школы будут отставать от действительности.

Основные негативные последствия отдельного (в течение года) существования Авиадарма и Главвоздухфлота: «а) отсутствие общего плана. Последний по времени план был разработан мною [Строевым] в конце 16, начале 17 г. [тогда капитан Строев служил в дореволюционном Авиаканце]. Авиация, как показал опыт, спо-

<sup>1</sup> РГВА. Ф. 30. Оп. 1. Д. 78. Л. 49.

<sup>2</sup> РГВА. Ф. 30. Оп. 1. Д. 78. Л. 23 - 47.

<sup>3</sup> РГВА. Ф. 30. Оп. 1. Д. 78. Л. 126.

собна вырастать на 60 – 70 и более процентов в течение одного г.: рост начнется, как только приоткроется дверь за границу [!], а к этому моменту мы не готовы»; б) несогласованность программы формирований с имеющимися средствами, превалирует индивидуальная работа летчиков; в) Главвоздухфлот не представляет специфику деятельности авиации на фронте; г) большая продолжительность оргмероприятий в случаях, когда Управления пытаются провести их согласованно; д) двойственное положение окружных управлений при приближении к ним фронта; е) дублирование работы отдела снабжения Главвоздухфлота с технической частью Авиадарма, а также дублирование осведомительного, строевого, съемочно-фотограмметрического, аэронавигационного, радиотелеграфного и личного состава отделений; ж) лишняя межведомственная переписка, к тому же она не дает «сносной взаимной ориентировки; особо плохо ориентируется Главвоздухфлот ввиду слабости кадра служащих Авиадарма»; з) слабый состав технических специалистов по радио, аэронавигации, «...по воздушной артиллерии и баллистике в Авиадарме и вовсе нет никого»; и) необходимость для работников с мест проталкивать вопросы в двух Управлениях; к) отсутствие соразмерности в вопросе обеспечения личным составом и имуществом фронта и школ; л) неполная загруженность заводов ремонтом; м) «неустойчивость взаимоотношений в зависимости от качеств начальников управлений. (...) Порядок и форма объединения: должно произойти слияние, а не вливание одного Управления в другое. Вопрос о старшем начальнике – персональный (т.е., если общим Начальником останется АКАШЕВ, то это не должно означать, что Авиадарм вливается в Главвоздухфлот; скорее должно быть наоборот, (...) в распорядке жизни Авиацентра должно быть более энергичное Полевое Управление)».

Далее М.П. Строев утверждал, что Авиадарм при слиянии должен включить в себя отдел снабжения Главвоздухфлота, школьный отдел и всех специалистов по фотометрии, радио и аэронавигации. Объединенные канцелярии, отделения личного состава, отделы снабжения М.П. Строев предлагал сократить «на штатную численность их в Авиадарме»<sup>1</sup>.

А вот что пишет А.В. Сергеев о докладе М.П. Строева: «Ознакомившись с

<sup>1</sup> РГВА. Ф. 30. Оп. 1. Д. 78. Л. 126 – 127 об.

проектом СТРОЕВА о реорганизации Управления Красным Воздушным флотом, считаю долгом доложить, что идея объединения всех отраслей хозяйства Воздушного флота принадлежит 3 Всероссийскому Авиационному Съезду (постановление коего при сем прилагаю), а не СТРОЕВУ», однако ни Реввоенсовет, ни его Штаб не нашли достаточных оснований для реорганизации тем более что «...организационную работу Полевого Управления Авиации они ставили в пример другим Управлениям».

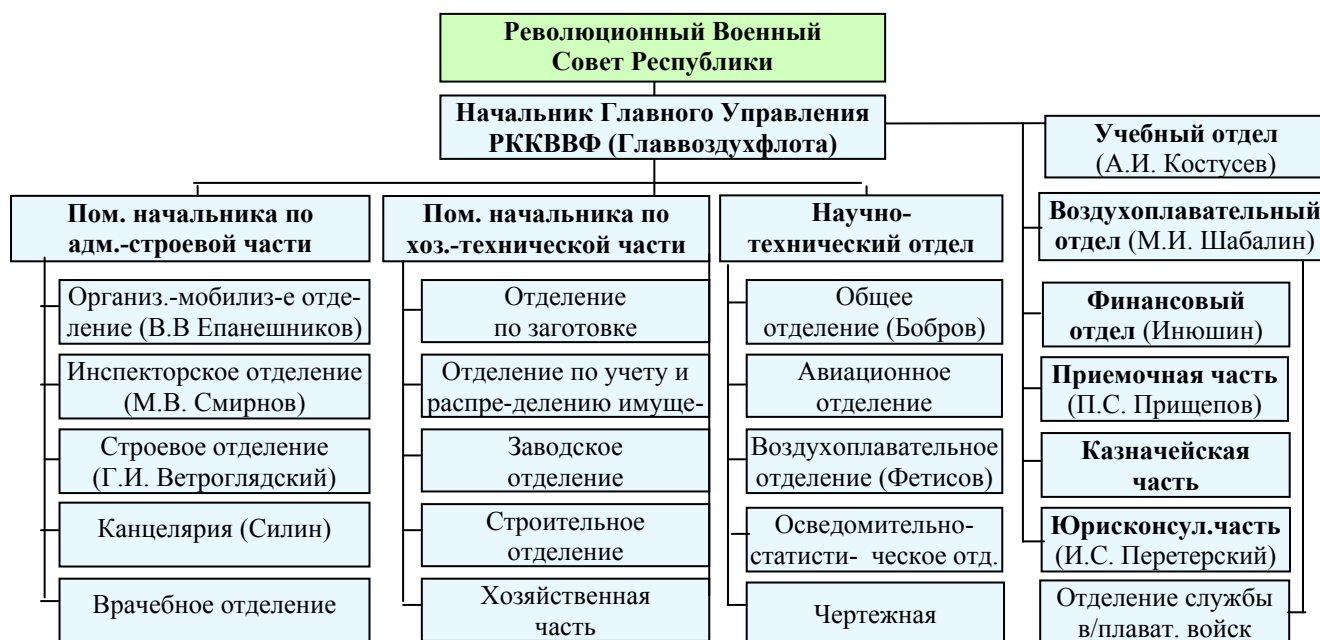
А.В. Сергеев обращал внимание на то, что половина командного состава в Авиадарме состоит из коммунистов, причем работа их выше, чем в тех армиях, где командиры – военные специалисты. Проекты подчинения Авиадарму школ и гидроавиации уже рассматриваются Реввоенсоветом, однако если будет Авиацентр, то школы должны быть подчинены ему. Подчинение Центравиапарка и Мобрезерва грозит штат Авиадарма. В идее Строева заготовка авиатехники не разделена с использованием, «а строить авиацию на фронте, это значит губить ее, т.к. опыт войны показывает, что слабость Красной армии состоит в том, что ее приходится строить в бою».

Авиадарм живет «первоочередными задачами, а для них план у него есть. СТРОЕВ не замечает этого плана, потому что он не связывает его с существованием Рабоче-Крестьянской власти. (...) Организация массовой работы летчиков взамен индивидуальной проведена, СТРОЕВ ее не признает, потому что превалирующее значение коммунистов в этой организации он считает эпизодическим способом ведения дела. Из этого видно, что идет борьба двух начал – специального и коммунистического. (...) Школьное дело поставлено слабо, но в этом виноваты объективные условия нашей действительности, когда, кроме Москвы, ни одной школы нельзя было установить нигде. (...) На этот счет имеется и проводится Главным Управлением определенная программа, основанная на специализации школ, вместо существующей универсальности их». Окружные управления авиацией частично расформированы, так как эти органы сейчас никого не имеют в подчинении. Дублирования в работе Главвоздухфлота и Авиадарма не было, так как у первого свои части в подчинении, а у второго – свои. «СТРОЕВЫМ впервые за 2 года выдвинута необходимость иметь в Полевом Управлении сотрудников по артиллерии и баллистике. Почему с таким же

успехом не иметь топографов, геодезистов? (...)»<sup>1</sup>.

Организационная структура Главвоздухфлота, из-за которого якобы возникла необходимость реорганизации, приведена на рисунке 2.7. На самом деле вопрос о слиянии поднимался вследствие насущной потребности фронта иметь как можно более боеспособный и грамотно используемый в тактическом отношении действующий Красный Воздушный флот. Не имея материальных ресурсов в тылу для направления их в действующие авиачасти, Главвоздухфлот фактически стал не нужен.

В условиях тяжелого положения авиации организационная работа объективно усиливалась, так как через лучшую организацию, как справедливо считали авиаторы, можно было исправить недостатки снабжения и комплектования.



Примечание – Схема составлена по материалам РГВА: Ф. 4. Оп. 3. Д. 90. Л. 418 – 419 об.

Рисунок 2.7 – Организационная структура Главного Управления РККВВФ по состоянию на 20 октября 1919 г.

Накануне выхода приказа о слиянии органов управления РККВВФ А.Н. Лапчинский писал в «Вестнике воздушного флота»: «В Красной Армии некомпетентное руководство значительно смягчено учреждением Полевых Управлений Авиации при штабах армий и фронтов. Но эти установления, являясь по идее лишь технической консультацией при штабах, не покрывают фактического положения

<sup>1</sup> РГВА. Ф. 30. Оп. 1. Д. 78. Л. 142 – 143 об.



вещей. Теперь уже в большинстве случаев доверие к авиации завоевано, и командуют авиацией начавиаармы и начавиафронта по общим заданиям штабов. Это положение дела должно быть закреплено и принципиальным признанием авиации, как особого рода войск со своими командующими Воздушным флотом Республики, фронтов, армий, выполняющими самостоятельно оперативные задания общевойскового командования»<sup>1</sup>.

Теперь обратимся к выводам Комиссии и решению Реввоенсовета, как юридического лица, призванного заниматься строительством Красной армии.

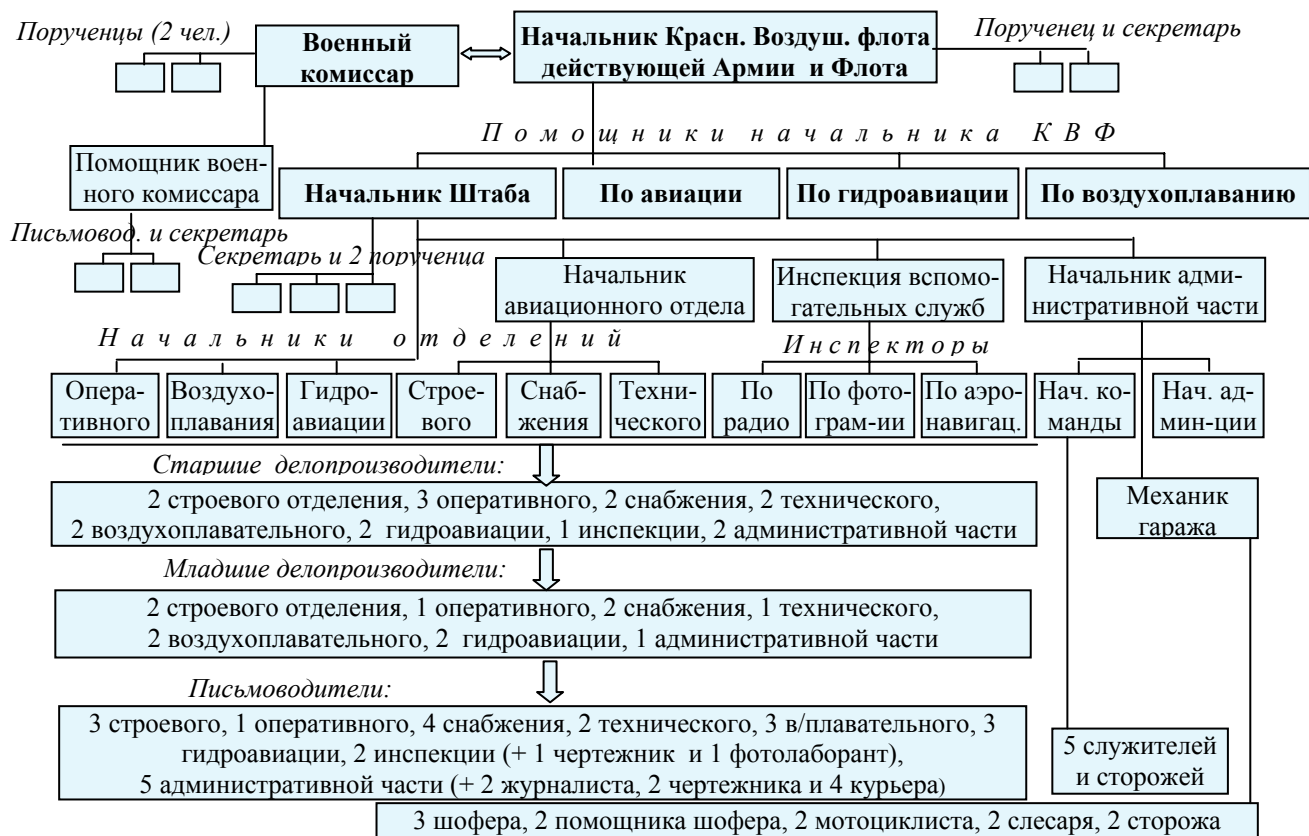
На основании выводов комиссии под председательством члена РВСР К.Х. Данишевского, изучавшей центральные органы РККВВФ, Реввоенсовет Республики издал 25 марта 1920 г. приказ РВСР за № 447/78, которым определялись: 1) Положение и штаты Главного Управления Рабоче-Крестьянского Красного Военного Воздушного флота, 2) переименовывалось Полевое Управление Авиации и Воздухоплавания в Штаб Начальника Воздушного флота, 3) Главвоздухфлот преобразовывался в Управление по снабжению Красного Воздушного флота и 4) расформировывалось Управление Морской авиации.

Относительно Авиадарма, а теперь – Штаба Воздушного флота Республики в приказе говорилось, что в нем сосредоточивается общее руководство всеми Воздушными Силами Республики действующей Красной Армии и Флота. (...) Штаб Красного Воздушного флота ведает: а) дислокацией Красного Действующего Воздушного флота в местностях, подчиненных фронту; б) распределением самолетов, моторов, горючего, а равно и специального технического имущества между частями и учреждениями Действующего Красного Воздушного флота; в) общим руководством работами фронтовых парков и поездов-мастерских; г) изданием приказов по Красному Действующему Воздушному флоту и делопроизводством по инспектированию всех частей Действующего Воздушного флота Республики»<sup>2</sup>. Итак, Авиадарм преобразовался в Штаб КВФР (рисунок 2.8).

---

<sup>1</sup> *Лапчинский А.Н.* В Красной Армии / Александр Лапчинский // Вестник воздушного флота. – 1920. – № 1/5. – С. 10.

<sup>2</sup> РГВА. Ф. 30. Оп. 1. Д. 78. Л. 181 об.



Примечание – Схема изображена в соответствии с книгой: «Сергеев А.В. 5 лет строительства и борьбы Воздушного флота (1917 – 1922). Кн. II. М.: Авиаиздательство, 1926 – С. 79».

Рисунок 2.8 – Организационно-штатная структура Штаба Начальника КВФ (лето 1920 г.)

Начальник КВФ Действующей Армии и Флота А.В. Сергеев стал руководить Штабом РВСР, продолжая именовать себя Авиадармом и не вникая в тыловые дела, которыми занимались «новое» Главное Управление РККВВФ на 133 человека (рисунок 2.9), а также Управление по снабжению КВФ (рисунок 2.10).

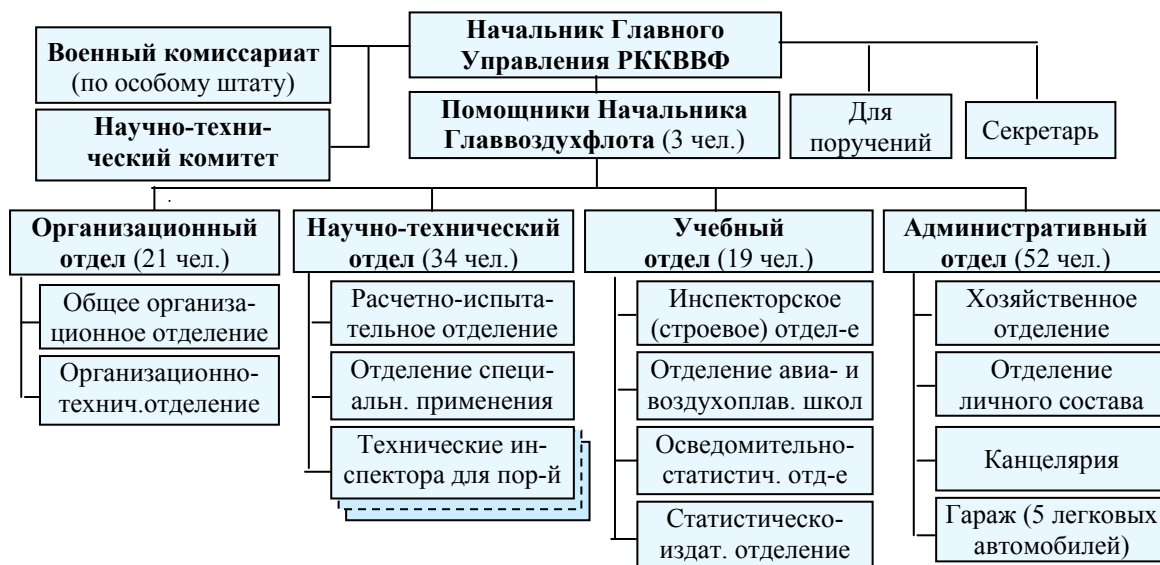


Рисунок 2.9 – Организационно-штатная структура ГУ РККВВФ (25 марта 1920 г. пр. № 447/78).

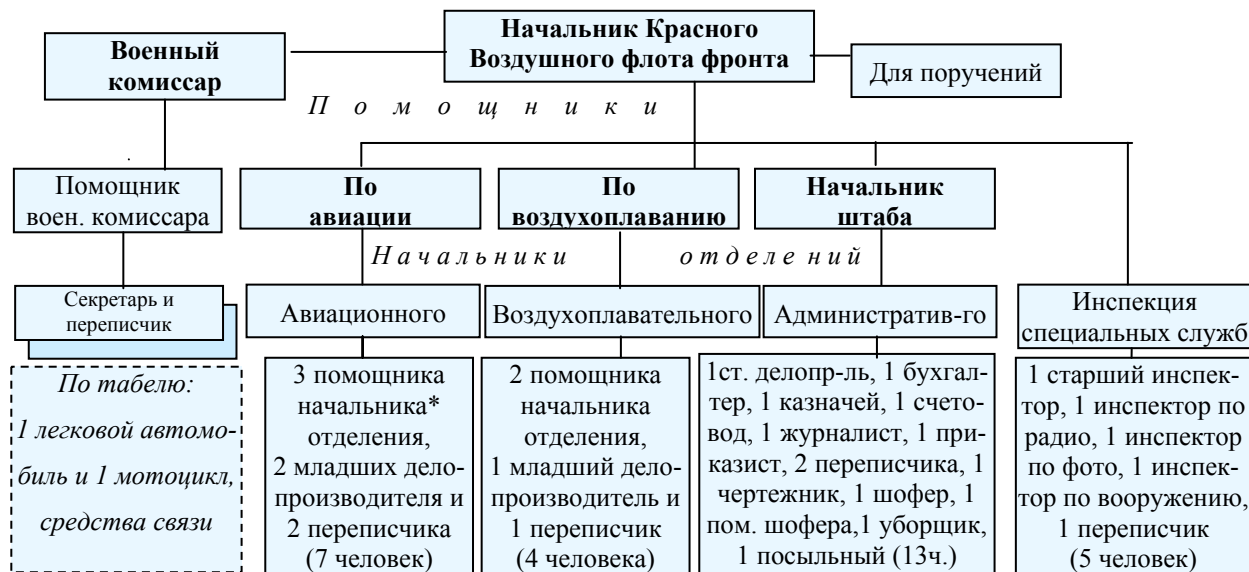
Вышеназванным приказом вводилось в действие Положение об Управлении по снабжению РККВВФ, схему которого см. на рисунке 2.10.



Примечание – Схема составлена по РГВА: Ф. 4. Оп. 3. Д. 34. Л. 187 об.–190 об.

Рисунок 2.10 – Организационно-штатная структура Управления по снабжению Рабоче-Крестьянского Красного Военного Воздушного флота

По приказу № 447/78 переформировывались также фронтовой и армейский органы управления РККВВФ (рисунки 2.11 и 2.12).

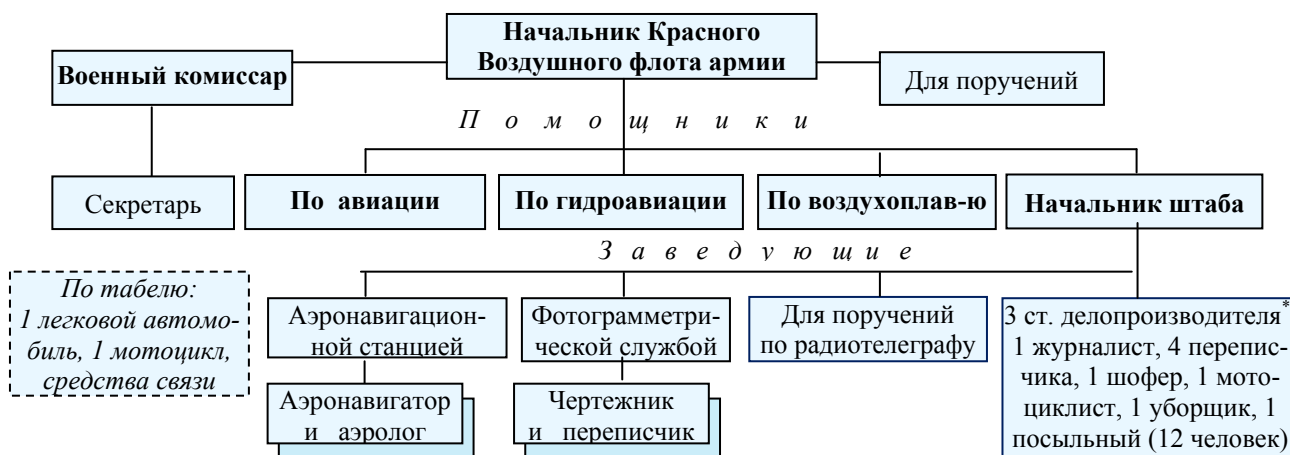


Примечания –

- \* 1 – по оперативно-строевой части, 1 – по технической, 1 – по гидроавиационной.
- Схема составлена по материалам РГВА: Ф. 4. Оп. 3. Д. 34. Л. 191 – 192.

Рисунок 2.11 – Организационно-штатная структура Штаба КВФ фронта

Для представления об органах управления авиацией, сформированных по приказу РВСР 1920 г. № 447/78, ниже изображена их общая схема по состоянию на 20 октября 1920 г. (рисунок 2.13).



### П р и м е ч а н и я

- \*1 – по оперативно-строевой части, 1 – по технической, 1 – по гидроавиационной.
- Схема составлена по материалам РГВА: Ф. 4. Оп. 3. Д. 34. Л. 191 – 192.

Рисунок 2.12 – Организационно-штатная структура Штаба КВФ армии.

За 1920 г. была закончена вся работа по реорганизации органов управления Красного Воздушного флота и заново созданы системы: а) управления на местах, б) снабжения и ремонта, в) отчетности и донесений.



Рисунок 2.13 – Схема органов специального управления РККВВФ по состоянию на 20 октября 1920 г.

Существенным в этой реорганизации было то, что и в армейском, и во фронтовом звеньях управления, руководители действующего РККВВФ были подчинены в оперативном отношении не начальникам сухопутных штабов (что характерно для авиации, обеспечивающей боевые действия), а командующим армиями и фронтами, что свидетельствовало о признании авиации в качестве силы, выполняющей задачи по силовому воздействию на противника, а не только задачи разведки, связи и разбрасывания листовок. Объективно КВФ преобразовывался в Военные Воздушные

силы, однако сам Начальник КВФ Республики был пока юридически подчинен Начальнику Штаба РВСР, а не Главкому и не Председателю РВСР Л.Д. Троцкому. Последнее обстоятельство следует отнести к стилю управления РККА со стороны Л.Д. Троцкого, который брал на себя функции не оперативного руководителя, а скорее, – вдохновляющего и карающего вождя.

Итак, реорганизация органов управления РККВВФ, осуществленная 25 марта 1920 г., привела к созданию еще более сложного механизма реализации управленческих решений «центра». Результат оказался противоположным ожидаемому: управление глубоким тылом авиации стало еще более независимым от управления авиации действующей армии. Между тем в ноябре 1920 г. Гражданская война в основном закончилась. Для мирного времени органы управления авиацией должны были быть иными.

Таким образом, в 1918 – 1920-х гг. стратегия организационного строительства системы управления КВФ реализовывалась в ходе военных действий, что обусловило непрерывный поиск такой формы этой системы, которая наилучшим образом соответствовала выполнению Красным Воздушным флотом главной задачи – содействовать своей работой сухопутным войскам Красной армии. С весны 1919 г. по условиям погоды стала возможной активная боевая работа КВФ, однако Красная авиация в это время переживала тяжелый кризис горючего, перелетов к противнику и всех тягот отступления под напором войск Колчака и Деникина. Данные обстоятельства заставили формировать систему управления КВФ путем проведения в жизнь решений 3-го авиационного съезда, выводов из писем М.П. Строева и А.В. Сергеева и решений по «верхушечным органам» комиссии Реввоенсовета. После разгрома войск Деникина этот процесс замедлился. Успехи на фронте способствовали появлению у части авиаторов мнения, что систему управления надо оставить без изменений. Стратегическое решение по системе управления авиацией все-таки было принято. Оно вылилось в создание еще более громоздких «верхушечных» органов управления КВФ фронта и тыла. Между тем, подчинение органов управления авиацией армий и фронтов командным инстанциям свидетельствовало о признании КВФ в качестве активного средства борьбы с противником.

## **2.5 Военное искусство Красного Воздушного флота во время Гражданской войны – главный фактор его организационного строительства (1918 – 1920)**

Организационная структура РККВВФ во время Гражданской войны постоянно оптимизировалась для своевременного и качественного выполнения боевых задач.

В силу специфики Гражданской войны, обусловленной отсутствием четко выраженных фронтов, маневренным характером боевых действий и их локализацией вдоль коммуникаций, – стало проявляться новое военное искусство – искусство Гражданской войны. Оно включало в себя и военное искусство РККВВФ. Кроме указанных особенностей, на него накладывал свой отпечаток классовый характер внутренней войны, потребовавший введения нового принципа отбора личного (особенно – летно-подъемного) состава – принципа преданности Советской власти.

Строительство советской военной авиации началось на другой день после Октябрьского переворота путем создания «социалистических» авиационных отрядов. План их формирования не имел строгого военно-научного обоснования, а у самих создателей нового Воздушного флота, как показало исследование, не было четкого представления, создаются ли эти первые авиаотряды для мирных, или военных целей. Ведь в первые послеоктябрьские дни над всеми военнослужащими довлел декрет «О мире». Новые авиаотряды отличались от дореволюционных пока лишь увеличенным в два раза (из-за нехватки преданных и грамотных командиров) числом самолетов и личного состава и названиями типа: «социалистический», «советский» и др.

Только после того, как стало ясно, что авиаотряды должны стать частью РККА, А.В. Сергеев 30 апреля 1918 г. предложил: «Принимая во внимание особые условия предстоящей войны, отряды должны быть сформированы с таким расчетом, чтобы каждый в отдельности мог выполнять все задания: разведку, фотографирование, бомбометание, связь, пропаганду [разбрасывание листовок], корректировку, т.е. [стать] универсальным. Отряды должны быть подвижными с тем, чтобы легко могли перебрасываться как своими средствами, так и по железным дорогам и сводиться в группы, причем возможно общее хозяйство и снабжение с назначением командира группы. (...) Штат отряда – не более 6 самолетов с соответствующим остальным имуще-

ством (из них 2 аппарата разведывательных и 4 истребительных ...)»<sup>1</sup>.

Из данной цитаты следует, что, во-первых, задачи («задания» – в оригинале) уже определены, во-вторых, специализации почти нет (авиаотряды универсальны), в-третьих, налицо возвращение от громоздких 12-самолетных авиаотрядов к апробированному на фронтах Первой мировой войны 6-самолетному авиаотряду, в-четвертых, упор делается на истребительную составляющую авиаотрядов.

Однако уже первые полгода Гражданской войны показали, что истребители в таком соотношении ( $\frac{2}{3}$  состава авиаотряда) избыточны. Перевес в сторону истребителей объяснялся наличием в распоряжении большевиков относительно большого числа одноместных самолетов.

Позднее Авидарм А.В. Сергеев писал, что разведка оставалась главной задачей и у советской авиации в Гражданскую войну. Правда, преподносилось это в несколько романтическом стиле: «Перед ничтожной горсточкой героев стали необъятно большие задачи – быть зрением многомиллионной Красной армии на всех фронтах и направлениях; быть глазами Советской Республики, широко раскинувшейся громадной страны, занимающей шестую часть земного шара»<sup>2</sup>.

В первые месяцы Гражданской войны боевое применение военной авиации на фронтах, прежде всего, на Восточном, выявило ряд организационных недостатков в действиях верхних эшелонов военной власти по отношению к находящимся в их распоряжении авиачастям. Причина этого заключалась в том, что с началом боевых действий сухопутное красное командование не вполне представляло, как по правилам военного искусства следует использовать авиацию в вооруженной борьбе.

Следует отметить, что только правильно определенные задачи (с точки зрения тактики применения авиации) для авиачастей действующей армии могли способствовать принятию грамотных решений по их организационному строительству.

Среди представителей высшего командования РККА, понимавших эту зависимость, выделялся С.А. Меженинов, который в 1916 г. окончил Киевскую военную школу летчиков-наблюдателей. В 1929 г., будучи заместителем начальника ВВС

<sup>1</sup> РГВА. Ф. 29. Оп. 1. Д. 2. Л. 141.

<sup>2</sup> Сергеев А.В. 5 лет строительства и борьбы Воздушного флота. Книга I. Героические годы Красного Воздушного флота 1917 – 1922 / Андрей Сергеев. – М.: Авиаиздат, 1926. – 157 с. – С. 9.

РККА, он вспоминал: «Малые средства, но большое дерзание мысли и дерзость в действиях были присущи всему периоду Гражданской войны. Но неустанно работала организационная мысль, укрепляя и расширяя базу возможного развития Воздушных сил. Весь период борьбы Воздушного флота в 1918 – 1921 гг. требует специального исследования и изучения. Необходимо срочно разобрать архивы и систематизировать материалы. Из разбросанных печатных воспоминаний следует, что, несмотря на малочисленность, и авиация, и воздухоплавание были в высшей степени необходимы при развитии действий земных войск, особо для разведки и связи. Боевое применение авиации совместно с конницей и против конницы – было то новое, что наиболее ярко проявлялось в эти годы»<sup>1</sup>.

А вот как оценивал военный специалист С.А. Меженинов первое применение красной авиации под Казанью: «Воздушная разведка – основная задача авиации периода Мировой войны – в боях за Казань была обречена на бесплодие, так как на реках и железных дорогах возможно было отметить некоторые объекты, а все мелкие подразделения земных войск терялись в безбрежных пространствах: насыщение фронта было слабое, довольствие осуществлялось за счет местных средств, обозов мало»<sup>2</sup>.

Таким образом, представитель «старой» военной школы, ограничивается замечанием, что воздушной разведки под Казанью практически не было. Все остальное, чем занималась авиация под Казанью, военспец С.А. Меженинов как бы не замечает. Другое дело – большевистские вожди!

Например, В.И. Ленин уже 29 октября 1917 г. поставил вопрос об использовании авиации (четырёх самолетов) против войск Краснова и Керенского. Затем, 1 августа 1918 г. В.И. Ленин требует: «К Архангельску подошла английская эскадра. Северу угрожает интервенция. Нельзя ли послать самолеты, если наш флот и береговая оборона не могут ничего сделать?»<sup>3</sup>. И, наконец, очень конкретное желание, использовать авиацию активно против прорвавшей фронт конницы Мамонтова, а именно: «4.IX.1919 г. Конница при низком полете аэроплана бессильна против него.

---

<sup>1</sup> *Меженинов С.А.* Наш опыт за одиннадцать лет / Сергей Меженинов // Вестник ВФ. – 1929. – № 2. – С. 2 – 4.

<sup>2</sup> Там же.

<sup>3</sup> Ленин и Север: сб. документов и материалов. – Архангельск, 1969. – С. 74.



(...) Заказать ответ (быстро): аэропланы против конницы? (...) Дать инструкцию на основании «науки»<sup>1</sup>.

Л.Д. Троцкий в середине августа 1918 г., находясь под Казанью, потребовал от летчиков непрерывно осуществлять групповые налеты на центр этого города с целью «террора» (!) населения центральной, «буржуазной» его части. Разведка, для чего предназначались и должны были бы быть использованы самолеты, тогда отошла на дальний план.

И.В. Сталин тоже требует под Царицын от В.И. Ленина как можно больше самолетов, а на Юго-Западном фронте для массированного применения авиации против наступающего Врангеля под наблюдением И.В. Сталина формируется Центральная авиагруппа И.У. Павлова. То же происходит в это время – на Западном фронте у М.Н. Тухачевского. У него в оперативном подчинении – целых три (!) авиагруппы.

Итак, по настоянию большевистских вождей и новых высших военачальников авиация должна выполнять активную задачу штурмовки живых целей и бомбометания. Массированные, непрерывные и «решительные активные действия» должны были стать главным принципом военного искусства авиации.

Как же удавалось осуществить этот принцип на деле, и в какое организационное строительство авиации это вылилось?

Авиаторы, прибывшие в августе 1918 г. на фронт под Казань, считали, что они будут заниматься в основном разведкой, как и во время Мировой войны. Требование Л.Д. Троцкого от авиации штурмовых действий оказалось для большинства «старых» летчиков совершенно неожиданным. В результате некоторые из них, морально неготовые убивать соотечественников, в первые дни боевых действий стали перелетать к противнику. Тогда было решено на одноместных самолетах разрешать летать только коммунистам, а на двухместных – один из членов экипажа должен был быть большевиком.

В результате анализа всех крупных операций, проводившихся Красной армией в 1918 – 1920 гг., было выявлено, что РККВВФ выполнял в Гражданскую войну следующие задачи:

---

<sup>1</sup> Полн. собр. соч. В.И. Ленина. – Т. 51. – С. 43 – 44.

ведение визуальной и фотографической воздушной разведки,  
осуществление связи,  
агитация и пропаганда путем разбрасывания листовок,  
бомбардирование войск и объектов противника,  
штурмовые действия против конницы и других живых целей,  
уничтожение самолетов и аэростатов противника,  
корректирование огня артиллерии (отдельные случаи),  
снабжение войск по воздуху (единичные полеты под Уральском).

В соответствии с этими задачами были созданы разведывательные, истребительные и артиллерийские авиаотряды. Для их комплектования из примерно 25 типов самолетов выбирались наиболее подходящие по тактико-техническим данным аэропланы: разведчики, истребители и корректировщики. Для выполнения остальных задач использовались те же самолеты.

Активное применение самолетов под Казанью показало многим сухопутным командующим, командирам и скептикам из штабов, что авиация нужна, ее надо иметь для огневого и морального воздействия на противника.

Принцип активности был присущ Красной Армии, командный состав ее был молод и напорист, что постоянно чувствовала приданная ей авиация, тоже находившаяся в руках энергичных людей, подчас не имевших особого представления об искусстве взаимодействия с сухопутными войсками.

Нельзя не упомянуть в рассматриваемом контексте и Дивизион бомбардировщиков «Илья Муромец». Эти самолеты в Гражданскую войну применялись весьма ограниченно, однако даже само наличие тяжелых бомбардировщиков, сведенных в Дивизион Воздушных Кораблей, позволило сохранить тяжелобомбардировочные структурные подразделения и кадры специалистов для будущей стратегической авиации. Самолеты «Илья Муромец» использовались на фронтах Гражданской войны трижды: против войск Деникина, Врангеля и белополяков. Моральный эффект от их применения был гораздо значительнее наносимого ущерба. Именно он окупал затраты на содержание дорогостоящих кораблей.

Принцип использования авиации для активной борьбы с противником, приня-

тый за аксиому большевистскими вождями, возобладал и в руководстве РККВВФ. Так, врид Начальника Воздухфлота А.Н. Лапчинский требовал в ноябре 1920 г. от начальников воздушных флотов фронтов и армий: «Главными задачами при наличии ограниченных авиационных средств в Республике необходимо считать помощь пехоте, воздушный бой, бомбометание, обстрел живых целей и борьбу с кавалерией»<sup>1</sup>. О разведке – ни слова!

Активное применение авиации привело советское военное руководство в марте 1920 г. к решению о подчинении авиации не начальникам общевойсковых штабов, что было характерно для РККВВФ, выполняющего вспомогательную задачу – разведку, а – командующим армиями и фронтами. В их руках действующая авиация становилась средством поддержки сухопутных войск.

Что касается задачи борьбы за господство в воздухе, то по данным советских авиационных историков, авиация красных за два с половиной г. сбивала только 21 самолет белых<sup>2</sup>, а согласно исследованию М. Хайрулина и В. Кондратьева – и того меньше: 9, потеряв своих 6<sup>3</sup>. Результативность на уровне 3 – 7 сбитых самолетов за год войны, кажется, должна была бы привести руководство РККВВФ к выводу о ненужности истребительной авиации.

А.Н. Лапчинский писал: «Вопрос о роли истребителей в КВФ возник у меня еще в бытность мою начальником авиации 9-й армии. (...) В 1920-м авиации было недостаточно. Может отказаться от истребителей (частично) в пользу разведчиков? Подняли вопрос в Авиадарме. (...) Это был не только вопрос войны в воздухе, но и строительства КВФ. (...) Для того, чтобы уяснить действительную работу нашей истребительной авиации, были затребованы с фронта донесения о работе неприятельской авиации и о встречах ее с нашими истребителями»<sup>4</sup>.

Далее А.Н. Лапчинский приводит данные по 116 пролетам авиации противни-

---

<sup>1</sup> РГВА. Ф. 29. Оп. 2. Д. 18. Л. 16.

<sup>2</sup> Шумихин В.С. Советская воен. авиация (1917 – 1941) / Виктор Шумихин. – М.: Наука. – 1986. – 288 с. – С. 70.

<sup>3</sup> Хайрулин, М.А., Кондратьев В.И. Военлеты погибшей Империи. Авиация в Гражданской войне / Марат Хайрулин, Вячеслав Кондратьев. – М.: Эксмо, Яуза, 2008. – 432 с. – ISBN 978-5-699-25314-2. – С. 398.

<sup>4</sup> Лапчинский А. Из записной книжки Начальника штаба Воздушного флота Республики (1920 г.) // Вестник воздушного флота. – 1924. – № 12. – С. 19 – 23.

ка за январь – август месяцы 1920 г. Указанные 116 пролетов не могли охватить всю работу авиации противника на всех фронтах Гражданской войны, да и сам А.Н. Лапчинский отмечает, что «данные не полны», однако они дали возможность проанализировать зависимость этих полетов по критериям интенсивности, массирования, результативности и др. от действий или хотя бы наличия на данном участке фронта красной истребительной авиации. В результате А.Н. Лапчинский приходит к следующим выводам: «Эти факты, которые анализировались в Авиадарме, конечно, заставили откинуть всякую мысль о сокращении ИА [истребительной авиации], и это, тем более, что как ни была блестяща работа наших истребителей, все же истребительной авиации было мало и ее не хватало.

Мы сбивали противника с воздушных позиций там, где была, по указанию Главкома, сосредоточена наша авиация. Но дать истребителей, например, в 1-ю Конную, несмотря на настойчивые требования, мы не могли, и результат не замедлил сказаться. Поляки безнаказанно рыскали в воздухе на Львовском направлении, и 1-я Конная чувствительно страдала от постоянных налетов противника в сильных группах, которым нечего было противопоставить. При наших ресурсах можно было говорить о том, чтобы развивать РА [разведывательную авиацию] за счет истребителей.

Исходя из теоретических соображений, соотношение разведывательной и истребительной авиации в воздушном флоте можно было бы построить на следующем правиле: на каждый неприятельский неистребительный самолет должен быть один истребитель. Принимая во внимание теоретическое равенство воюющих сторон, количество истребителей в воздушном флоте мы можем определить в 50 % общего числа машин»<sup>1</sup>.

Таким образом, количество истребительной авиации на фронте и ее атаки на неприятельские самолеты, а не количество одержанных побед в воздухе заставляло противника снижать активность своей авиации.

В ходе Гражданской войны советская военная авиация использовала следующие принципы военного искусства: массирование, активность, взаимодействие с су-

---

<sup>1</sup> *Лапчинский А.* Из записной книжки Начальника штаба Воздушного флота Республики (1920 г.) // Вестник воздушного флота. – 1924. – № 12. – С. 19 – 23.

хопутными войсками и родов авиации между собой, экономное расходование боевых сил и средств, непрерывность воздействия на противника, всестороннее обеспечение боевых действий. Эти принципы не могли не учитываться при строительстве действующего РККВВФ.

На первом плане в Гражданскую войну у авиаторов стоял принцип массированного боевого применения авиационных средств, что требовало постоянных организационных изменений с целью создания импровизированных достаточно крупных авиационных групп под единым командованием. Однако оперативное объединение авиаотрядов не влекло его организационного закрепления в административно-хозяйственном отношении: входящие в авиагруппы отряды не могли оторваться от своих баз снабжения и ремонта.

Главная же причина недолговечности существования крупных импровизированных авиагрупп заключалась в общей нехватке самолетов и хорошо подготовленных летчиков. Выполнив стратегическую или оперативную задачу, крупная авиагруппа снова разделялась на отдельные авиаотряды.

Командир сводной эскадрильи А.Т. Кожевников писал о массировании: «Выполнение в Гражданской войне таких задач, как борьба с воздушным флотом противника и борьба с земными войсками, требовали концентрации авиационных сил. Однако перед началом операции организация на главном операционном направлении сводных, не спаянных эскадрилий всегда запаздывала. В это же время на второстепенных участках фронта достаточно было иметь отдельные разведывательные отряды.

Гражданская война блестяще подтвердила справедливость этого, и мы видим, что в продолжение всей войны мы концентрировали все наличные средства только на главных операционных направлениях, сводя их, то в эскадрильи (*Ширинкина и Кожевникова*), то в группы (*Павлова*) и пр., и пр. Такая концентрация авиации дает удобоуправляемость, слаженность, оперативное единство, органическую связь с навыками и правильными методами совместной работы. (...)

Если принять во внимание подвижность авиачастей, их непрерывные переброски, то совершенно определенно встает необходимость сказанного выше для удобо-снабжения. (...) Мы вынуждены были делить даже отряд, эту мелкую единицу,

на боевое отделение и собственно базу отряда. Иначе говоря, мы отделяли функции оперативные от снабженческих.

Когда обстановка заставляла массировать отряды на одном аэродроме, то их громоздкие базы оставались на очень больших расстояниях.

Нам приходилось заводить какой-то общий снабженческий аппарат, наскоро кое-как сколоченный, который так запутывался с отчетностью и учетом, что никаких сил не хватало потом разобраться со всем этим – возьмем для примера группу *Павлова* на Южфронте, Южную авиагруппу при 6-й армии, Славненскую авиагруппу, Северную авиагруппу при 2-й Конармии, авиагруппу для подавления Кронштадтского мятежа и т.д. Нечего, конечно, и говорить о том, что этот наскоро импровизированный тыл не удовлетворял самым элементарным надобностям подвоза и вывоза, т.к. никакого способа сообщения (транспорта), наладить не представлялось возможным»<sup>1</sup>.

Таким образом, массирование боевых средств требовало адекватного массирования тылового хозяйства и тоже под единым командованием. Авиационный тыл периода Гражданской войны был совершенно к этому не готов, так как даже один авиаотряд имел огромное «натуральное» хозяйство, готовое обслуживать только свои отрядные самолеты.

В соответствии с доводами А.Т. Кожевникова логика вооруженной борьбы, движимая потребностью выполнить задачу, вмещивалась в организационную структуру основной боевой единицы – авиаотряда, разъединяя его на подвижную – боевую (боезвено) и громоздкую – обеспечивающую (техническую) часть авиаотряда. Для перемещения последней требовались вагоны, паровозы или конные повозки. Боевые звенья, выдвигаемые к линии фронта, создавались многими авиаотрядами для лучшего взаимодействия с сухопутными войсками, а также из-за «обрастания» авиаотряда тяжелым обозом, терявшим подвижность и становившимся обузой для боевых единиц авиаотряда (самолетов) в условиях маневренной войны.

Были еще две причины создания передовых боезвеньев: 1) во многих отрядах оставались подчас один – два исправных самолета или: 2) оставались один – два

---

<sup>1</sup> *Кожевников А.Т.* Организационные вопросы // Вестник возд. флота. – 1923. – № 3. – С. 4 – 7.

летчика, способных выполнять боевые задания. В данном случае исправных самолетов могло быть и больше. Тогда, чтобы облегчить летчикам работу, – их выдвигали с исправными самолетами ближе к фронту с небольшим тыловым хозяйством.

Итак, в ходе военных действий опыт военного искусства воздействовал через руководство КВФ на стратегию его организационного строительства всех уровней, обуславливая ее перестройку таким образом, чтобы наиболее эффективно можно было применять самолеты в вооруженной борьбе с противником (выполнять поставленные задачи).

## **2.6 Разработка стратегии организационного строительства Красного Воздушного флота при демобилизации Красной армии (1921 – 1923)**

Успехи авиатехники, поставившие на Западе воздушный флот на уровень вида вооруженных сил, потребовали после Гражданской войны форсированного развития в Советской России военного и гражданского воздушных флотов, однако материальных и социальных предпосылок для этого почти не было.

Начальник ГУ РККВВФ после Гражданской войны докладывал в Реввоенсовете Республики: «Изношенность, чахоточное состояние технической части Флота в дополнение к плохой подготовке летчиков и отсутствию элементарного оборудования аэродромов дает огромный процент аварий. (...) Флот гибнет; сокращаясь, он медленно, но верно идет к смерти»<sup>1</sup>.

В начале 1921 г. для изучения реального состояния дел в РККВВФ под председательством А.И. Рыкова была создана комиссия, в которую вошли Начальник Полевого штаба РВСР, Начальник Главвоздухфлота и Председатель Совета Военной Промышленности. Однако, поскольку в состав комиссии вошли достаточно занятые деятельностью в своих ведомствах руководители, ее работа в течение нескольких месяцев не дала заметных результатов.

Поэтому была создана новая, так называемая «Особая комиссия», обязавшаяся в три месяца разработать Десятилетнюю программу авиавоздухстроительства, но это оказалось нереальным, так как: во-первых, в стране фактически не было матери-

---

<sup>1</sup> РГВА. Ф. 33988. Оп. 1. Д. 1. Л. 4.

альной основы, которую можно было бы взять за начальные условия при решении задачи планирования на десятилетнюю перспективу; во-вторых, отсутствовали в Советской России в достаточном числе и подготовленные для поднятия авиационного дела кадры специалистов<sup>1</sup>. Деятельность Особой комиссии продолжалась вместо трех месяцев, в течение всего 1921 г. Программа была разработана, но ее реализация задерживалась из-за недостатка средств.

В 1921 г., в связи с началом мирного строительства Красного Воздушного флота, оптимистические ожидания у авиаторов были связаны с очередным намеченным на весну 1921 г. 4-м Авиационным съездом. Они видели выход из кризиса в КВФ через его преобразование, которое должны были осуществить выявленные Съездом новые организаторы авиационного и воздухоплавательного дела.

Выступавшие за скорейший созыв съезда говорили: «Мало ли хороших дельных людей на местах помимо комиссаров и командиров. Вы их не знаете, а масса знает и пошлет их. Новые, свежие, неуставшие работники сейчас нужны как никогда. (...) Не игнорируйте съезд так, как вы игнорировали III съезд»<sup>2</sup>.

Состоявшийся 25 июня – 3 июля 1921 г. съезд авиаторов избрал президиум в составе Дубенского, Кириллова, Павлова, Горшкова, Кочедыкова, Ширинкина и Савиных (первые пять были коммунистами). Председателем делегаты избрали П.С. Дубенского, товарищами председателя – В.С. Горшкова и Кириллова. Съезд избрал почетный президиум «в составе Троцкого [Л.Д.], Ленина [В.И.], Богданова [П.А.]<sup>3</sup> и Зиновьева [Г.Е.]». По расстановке этих фамилий видно, кто импонировал делегатам больше остальных трех.

Для использования в руководстве Съезд рекомендовал «Зиновьева<sup>4</sup>, Дубенского, Кириллова, Павлова, Онуфриева, Фреймана, Горшкова и Эго»<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> Лапчинский А.Н. Комиссия по десятилетней программе авиавоздухостроительства / Александр Лапчинский // Вестник воздушного флота. – 1921. – № 8 – 9. – С. 3 – 4.

<sup>2</sup> Ирон. О съезде авиарботников Воздушного флота // Вестник воздушного флота. – 1921. – № 1 – 2 (6 – 7). – С. 23.

<sup>3</sup> С сентября 1919 г. П.А. Богданов – пред. Совета воен. промышленности (Соколов А.К. От военпрома к ВПК: советск. воен. промышленность. 1917 – июнь 1941 гг. – М., 2012. – 527 с. – С. 19).

<sup>4</sup> Однофамилец известного партийно-правительственного деятеля того времени Г.Е. Зиновьева.

<sup>5</sup> Хроника. 4-й Всероссийский съезд работников Воздушного флота // Вестник воздушного флота. – 1921. – № 8 – 9. – С. 59 – 60.



Решения и этого Съезда были проигнорированы. С другой стороны, кроме вышеприведенного списка возможных руководителей и предложения о создании на базе Института инженеров КВФ Академии Воздушного Флота, всецело подчиненной РВСР, Съезд ничего существенного и не предложил, и в этом смысле многоопытный А.В. Сергеев был прав. Он в 1926 г. писал в своей книге, что «Съезд прошел в склочной обстановке и доказал только одно, что время съездов прошло»<sup>1</sup>.

В сентябре 1922 г. бывший Главный начальник Красного Воздушного флота А.В. Сергеев поступил в Военную Академию РККА. 23 октября 1922 г. при Военном научном обществе (ВНО) Академии им была образована Секция Воздушного флота. В ее президиум были избраны: председателем – слушатель А.В. Сергеев, секретарем – А.Л. Григорьев, членами: слушатель Высших Академических курсов (ВАК)<sup>2</sup> бывший командир авиагруппы А.Т. Кожевников, помощник начальника штаба Главвоздухфлота А.Н. Лапчинский, преподаватель ВА РККА и ВАК М.П. Строев. Из перечисленных членов Секции наибольшее число военно-теоретических трудов было у А.Н. Лапчинского. На первых заседаниях Секции именно он оригинально поставил вопрос о ценности опыта, но в то же время подчеркнул, что «военно-исторические примеры не могут дать образцов для подражания. (...) При решении тактической задачи необходимо (...) решать новую задачу в новых условиях обстановки. Воспитание военспеца, обращенное к памяти, а не к творчеству – губительно»<sup>3</sup>.

На одном из первых заседаний Секции членами ВНО и приглашенными сухопутными командирами детально разбирались действия авиации на двухсторонних маневрах МВО, проходивших в середине августа 1922 г. Докладчиком был начвоздухфлота МВО И.И. Петрожицкий.

Практически на всех заседаниях ВНО известный военно-воздушный теоретик

<sup>1</sup> Сергеев А.В. 5 лет строительства и борьбы Воздушного флота. Книга I. Героические годы Красного Воздушного флота 1917 – 1922 / Андрей Сергеев. – М.: Авиаиздательство, 1926. – 157 с.

<sup>2</sup> Высшие Военно-Академические Курсы старшего комсостава РККА на 60 человек были созданы согласно приказу РВСР от 8 августа 1921 г. № 1697 «в целях усовершенствования в военных познаниях старшего комсостава РККА (не ниже комбрига)». Они приравнивались к Военным академиям и находились в непосредственном подчинении Главкома всеми ВС РСФСР (см. РГВА. Ф. 4. Оп. 3. Д. 16. Л. 163).

<sup>3</sup> Постоянная Военно-Научная Комиссия при штабе Р.К.К. Воздушного флота Республики. Отчет о заседаниях // Вестник воздушного флота. – 1923. – № 1. – С. 104.

Н.А. Яцук раз за разом поднимал вопрос о признании Красного Военного Воздушно-го флота в качестве вида («элемента») Вооруженных сил. Он говорил: «В процессе обоснования того, что воздушный флот является не родом войск, а одним из трех составных частей (элементов) вооруженной силы, вовсе нет (...) необходимости базироваться главным образом на будущем или говорить о воздушных флотах особо мощных (слабый морской флот все же не род войск сухопутных), ибо главными обоснованиями являются: способность воздушного флота самостоятельно добиваться господства в своей стихии, индивидуальность природы его и, отчасти, ясно усматриваемая правильность аналогии при параллельном исследовании вопросов, касающихся его, армии и флота морского. Эти обоснования могут быть отнесены с достаточной справедливостью и к слабому в современном состоянии его сравнительно с воздушными флотами таких государств, как Англия и Франция, воздушному флоту»<sup>1</sup>. С этим были не совсем согласны М.П. Строев, А.В. Сергеев и С.Н. Покровский.

М.П. Строев, соглашаясь с основным выводом Н.А. Яцука, внес поправку в том смысле, что «важными являются мотивы в пользу признания Воздушного флота самостоятельным элементом, относящиеся к области организационной; без этого признания мы растеряем свои школы, авиапромышленность и т.д., а вместе с этим распылим своих немногочисленных работников. Именно слабому Воздушному флоту необходима большая организационная свобода, чтобы расти быстро и нормально»<sup>2</sup>. Иными словами, М.П. Строев считал, что за признанием КВФ видом Вооруженных сил, последует его достаточное финансирование.

С.Г. Хорьков на этом заседании указал на полное отсутствие в Воздушном флоте тактики снабжения и чрезвычайное, из-за этого, «разбухание тыла авиачастей, все это требует немедленных решительных мер».

Известный авиационный начальник В.В. Хрипин предлагал:

«1) В новой организации Кр[асного] Возд[ушного] флота нужно предусмотреть установление снабженческих аппаратов в соответствии с указанными здесь

---

<sup>1</sup> Воздушный флот, как один из составных элементов вооруженной силы (Статья-доклад на ВНО, прочитанный Н. Яцуком) // Вестник воздушного флота. – 1923. – № 2 (16). – С. 7.

<sup>2</sup> Григорьев А.Л. Военно-Научное Общество при Военной Академии РККА / Александр Григорьев // Вестник воздушного флота. – 1923. – № 2 (16). – С. 169.

общими основными требованиями.

2) Немедленно надлежит приступить к формированию баз – постоянных и подвижных – в соответствии с разрабатываемой организацией действующих частей Возд[ушного] флота и при неременном условии подчинения баз тому строевому начальнику, части коего база обслуживает.

3) Оборудование аэродромной сети должно проводиться в самом широком масштабе и в наикратчайший срок. Вместе с тем нужно разработать все вопросы по службе аэродромов, их значение и роль в деле технического питания Кр[асного] Возд[ушного] флота»<sup>1</sup>.

Подытожив все сказанное о возможной постановке снабжения в КВФ, В.В. Хрипин предложил схему его организационной структуры (рисунок 2.14).

Член Секции ВНО ВАК А.Т. Кожевников 3 февраля 1923 г. выступил на заседании ВНО с докладом: «Роль и организация авиации в войне будущего».

«Вестник воздушного флота» писал, что это только первый доклад из намеченных к обсуждению докладов. Их цель – «чтобы был окончательно установлен единый взгляд на боевые задачи Красного Воздухфлота, а, следовательно, и на его тактику, организацию, комплектование и т.д.»<sup>2</sup>.

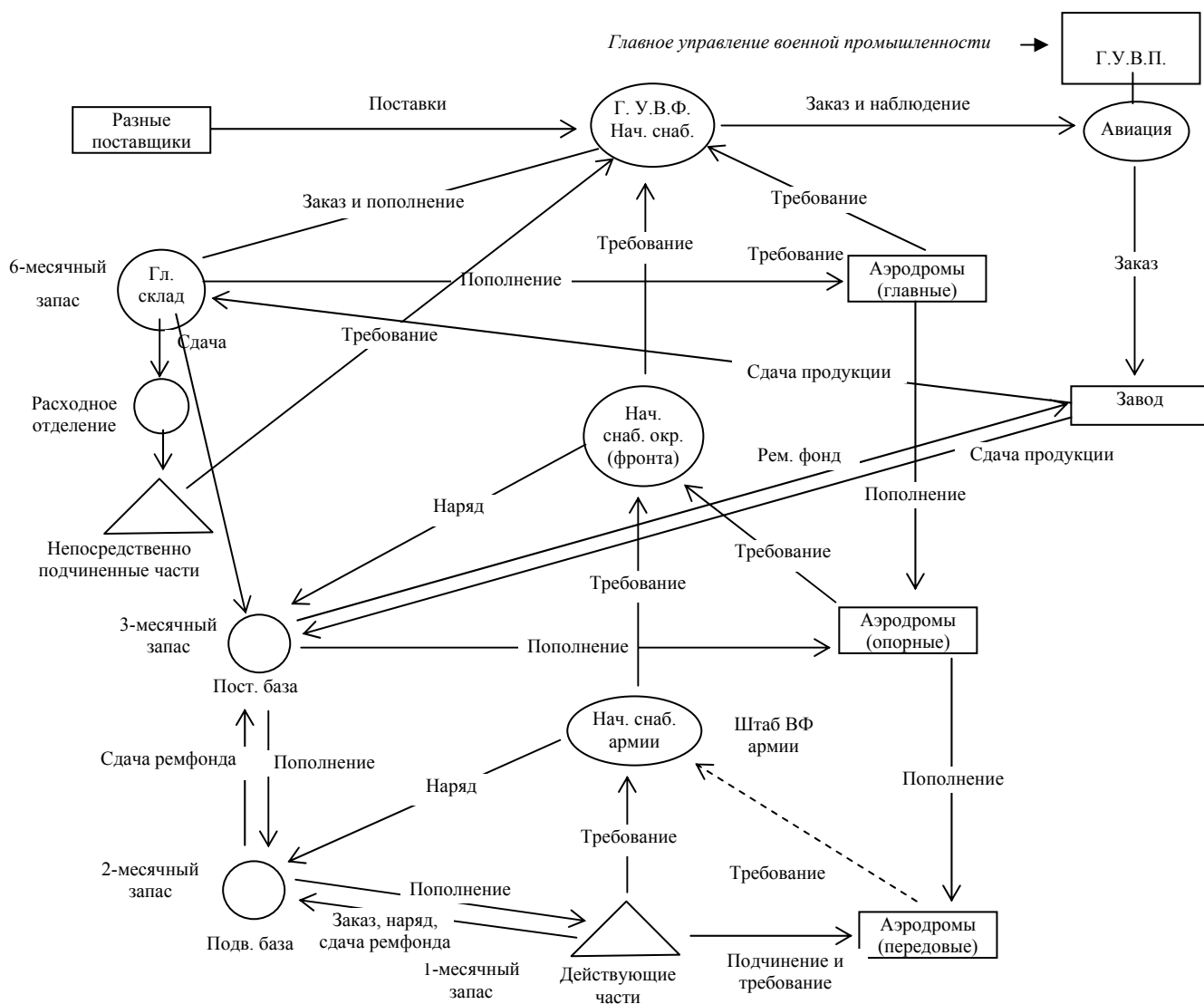
Суть доклада А.Т. Кожевникова заключалась в идее самостоятельного Воздушного флота, вытекающей из тех самостоятельных боевых задач, которые возлагаются на него, а также в планировании в связи с этим соответствующей организации боевых частей Воздухфлота.

В прениях по докладу Н.А. Яцук, будучи ревностным сторонником КВФ как вида Вооруженных сил, безусловно, поддержал идею А.Т. Кожевникова о Воздухфлоте, как самостоятельном элементе вооруженных сил.

---

<sup>1</sup> Хрипин В.В. Об организации тыла и снабжения Красного Воздушного флота / Василий Хрипин // Вестник воздушного флота. – 1923. – № 2 (16). – С. 41.

<sup>2</sup> Отдел Военно-Научного Общества при Военно-Академических курсах высшего состава // Вестник воздушного флота. – 1923. – № 2 (16). – С. 170.



Примечание – Копия снята из статьи Хрипина В.В. «Об организации тыла и снабжения Красного Воздушного флота /Василий Хрипин // Вестник воздушного флота. – 1923. – № 2 (16). – С. 40».

Рисунок 2.14 – Схема № 1

Главначвоздухфлота А.А. Знаменский, подытоживая прения, отметил: «Воздухфлот является составной частью действующих сухопутных и морских сил; вырвать его сейчас из общей войсковой организации без вреда как той, так и другой стороны, нельзя». Затем А.А. Знаменский коснулся организации самостоятельного Воздушного флота и указал, что только тогда Воздухфлот приобретет право так называться, когда он будет действительно могуч; а создать таковой, по его мнению, не может даже самая передовая страна – Америка. Примечательно, что в САСШ в это время также шли дебаты о месте военного воздушного флота в вооруженных силах.

13 февраля 1923 г. на заседании секции Воздухфлота ВНО ВАКа

А.Т. Кожевников перед работниками КВФ повторил сделанный им 3 февраля 1923 г. доклад – «Роль и организация ВФ в войне будущего».

На заседании отдела ВНО при ВАКе от 14 февраля 1923 г. был заслушан доклад А.П. Онуфриева на тему «Принципы новой организации Воздушного Флота». Докладчик, указывая на достижения техники в авиационном строительстве и на объективные условия, в которых находится Советская Россия и, принимая во внимание основные свойства авиации: «положительные – быстрота передвижения по воздуху и малая уязвимость с земли, и отрицательные – большая зависимость от земли», приходит к выводу, что «самостоятельные задачи, лежащие на Воздушном флоте, требуют от организации боевой части Воздушного флота не мелких отрядов соединений, способных выполнять лишь задачи местного характера, а крупных массивированных единиц. При этом зависимость бомбометчиков от истребителей, естественно, заставляет связывать их в единую организацию (...). Необходимо немедленно освободить боевые части Воздухфлота от того тыла, который приковывает его к себе». Сущность предлагавшихся докладчиком преобразований сводилась к следующему: в боевой части должно остаться лишь то, что «призвано природой» к активной деятельности – самолет, летчик, наблюдатель и моторист; все же, что является обслуживающим и вспомогательным, должно быть передано в стационарные «базы»<sup>1</sup>.

А.Т. Кожевников выразил мысль, что «на воздушный флот может быть возложено много всевозможных задач, но выполнение их зависит от количества имеющихся в стране самолетов, их технических и тактических данных, наличия резервов, состояния промышленности и т.д. Желательных задач найдется много, но нужно ставить себе задачей не то, что легко возможно, но что необходимо. (...) Нужно четко установить, выполнения каких задач мы потребуем от Красной Авиации, т.е. поставить *предел необходимых достижений*. Таковыми задачами будут: 1) борьба против воздушного флота противника, 2) борьба против земных целей и войск, 3) служба наблюдения и связи. Таким образом, нам нужна авиация: 1) истребительная, 2) бомбометная, 3) подсобная, которая должна состоять из самолетов – разведчиков, артиллерийских, пехот-

---

<sup>1</sup> Отдел Военно-Научного Общества при Военно-Академических курсах высшего состава // Вестник воздушного флота. – 1923. – № 2 (16). – С. 170.

ных и службы командования. *Цель указывает организацию*<sup>1</sup> (приложение «Г»).

Для привлечения внимания общественности к Красному Воздушному флоту Реввоенсовет провозгласил краткий призывный лозунг: «Все – в воздух!», а 8 марта 1923 г. было образовано Общество Друзей Воздушного Флота (ОДВФ). Его руководителями стали почти все члены Советского правительства.

КВФ этого периода характеризовался изношенностью материальной части, усталостью личного состава и отсутствием единого мнения о путях развития военной авиации. К концу 1922 г. демобилизация в КВФ закончилась, и был произведен учет оставшейся материальной части. По признанию некоторых авиаторов в этот период «отсутствовало твердое руководство в управлении»<sup>2</sup>.

КВФ в 1922/23 г. имел на вооружении 28 типов самолетов и 21 тип авиамоторов, что, как и до революции, усложняло ремонт авиатехники. Вспомогательные авиационные службы не были налажены. Авиашколы не имели базы для обучения полетам на современных типах самолетов.

С появлением в начале 1920-х гг. в войсках импортной военной авиатехники возникли новые вопросы по строительству Красного Воздушного флота, а именно: как ее грамотно в военном отношении применять, как вести на ней боевую подготовку в авиационных частях, какие задачи сможет выполнять Красный Воздушный флот, какова должна быть его организационная структура на новой материальной базе.

В конце 1923 – начале 1924 г. в Военной Академии РККА, на ВАК, при Главвоздухфлоте работали авиационные секции ВНО. На заседаниях этих научных организаций, в «Вестнике воздушного флота» и других военных журналах шла активная дискуссия о месте КВФ в структуре Вооруженных сил Республики и путях его развития. Между тем авиачасти требовали решения повседневных задач, связанных с их снабжением и боевой подготовкой. В ходе дискуссии военно-воздушная наука определила, что стратегической задачей руководящего командного состава КВФ на 1923/24 г. должна стать задача «изучения вопросов организационной структуры».

---

<sup>1</sup> *Кожевников А.Т.* Организационные вопросы / Александр Кожевников // Вестник воздушного флота. – 1923. – № 3. – С. 4.

<sup>2</sup> *Янсон К.* Седьмая годовщина. (Новый этап развития и задачи текущего момента) // Вестник воздушного флота. – 1925. – № 2. – С. 3.

## **2.7 Разработка стратегии организационного строительства Военных Воздушных сил РККА в период военной реформы (1924 – 1928)**

В середине двадцатых годов наряду с активно писавшими об авиационном строительстве А.В. Сергеевым, В.В. Хрипиным, А.Л. Григорьевым появились новые авторы. Среди их публикаций выделяется статья командира авиаэскадрильи, выпускника Военной академии РККА В.Н. Лопатина под названием: «Основные требования войсковой организации в применении их к авиасоединениям». Значимость этой статьи в теме эволюции стратегии организационного строительства военной авиации заключается в том, что организационная структура ВВС РККА в 1926 – 1927 гг. была построена, как показало исследование, с учетом рекомендаций, предложенных В.Н. Лопатиным в этой публикации.

В своей работе В.Н. Лопатин обосновал тезис о том, что правильно построенное авиасоединение должно допускать безболезненное выделение отдельных его частей для выполнения самостоятельных задач.

В.Н. Лопатин справедливо заметил, что «там, где мы имеем дело с воздушным флотом слабым по численности [имелся в виду Красный ВФ], вопрос этот приобретает доминирующее значение. Вернейшим способом возмещения относительной численной слабости должно быть умелое и решительное маневрирование частями. В будущей войне авиации необходимо будет иметь транспорт комбинированный – автомобильный и конный».

Принцип экономичности при строительстве КВФ В.Н. Лопатин связывает с развитием в стране аэродромной сети: «Распыление частей в мирное время по многим неустроенным стоянкам приводит к неэкономичному использованию самолетов, излишним авариям и резкому упадку общей боеспособности. Единственно выгодным представляется переход к сосредоточению частей в немногочисленных центральных пунктах, обеспеченных аэродромными, учебными, казарменными и хозяйственно-техническими застройками. В данном аспекте следует принимать во внимание и то, что снабжение и ремонт изолированных друг от друга мелких единиц дороже и затруднительнее. Кроме того, число ремонтно-снабженческих органов в мирное время

зависит не столько от числа частей, сколько от количества пунктов, в которых они дислоцируются. Таким образом, уменьшение количества стоянок чрезвычайно благотворно отражается и на сокращении числа дорогостоящих ремонтных единиц».

Рассредоточенные стоянки мелких отдельных частей, считает В.Н. Лопатин, необходимо признать неэффективными и неэкономичными. Вместе с тем он отмечает, что «даже самое решительное размещение группировок авиации в немногочисленных пунктах не исчерпает всех возможных выгод и не даст полновесных результатов без одновременного перехода на систему *административных соединений*. Помимо иных общепринятых плюсов такая система позволила бы совершенно безболезненно сократить чрезвычайно разбухшие ныне канцелярии отрядов, содержание коих в мирной обстановке совершенно нерационально и обходится весьма дорого»<sup>1</sup>.

Однако в то время, когда появилась в печати статья В.Н. Лопатина, самым заметным из идеологов авиастроительства был А.В. Сергеев, который с осени 1922 до весны 1925 г. учился в Военной Академии РККА. Там взгляды бывшего Авиадарма на строительство КВФ эволюционировали в направлении концепций развития вооруженных сил, предлагаемых А.А. Свечиным и А.Е. Снесаревым (см., например, А.А. Свечин «*Стратегия измора*»).

Подписывая свои публикации, А.В. Сергеев иногда употреблял только инициалы «А.С.», «Авиарботник» или даже «Ученик Свечина», что и послужило поводом для заголовка очередной злободневной критической статьи начальника одного из отделов Главвоздухфлота В.В. Хрипина «Еще о «самодержавном» и «конституционном» правлении в армии. (Ответ ученику т. Свечина)». Речь в ней шла о том, признавать ли «Военные Воздушные силы СССР» отдельным видом Вооруженных сил, или они должны выполнять роль сил, способствующих сухопутным войскам и морскому флоту, о чем и ратовал А.В. Сергеев. По сути, «Ответ» В.В. Хрипина А.В. Сергееву сводился к следующему:

«Если посмотреть на существующее состояние Красного Воздушного флота (переименованного теперь в «Военные Воздушные силы СССР», на что следует об-

---

<sup>1</sup> Лопатин В.Н. Основные требования войсковой организации в применении их к авиасоединениям // Вестник воздушного флота. – 1924. – № 6. – С. 11 – 13.



ратить внимание ученику т. Свечина) и учесть ближайшие перспективы его развития, то мы, разумеется, не сможем найти оснований к тому, чтобы считать эти силы достаточными для выполнения задач более широких, чем обслуживание (и то неполное) сухопутной и морской силы. Это наша беда, а не наша вина. Но если бы мы только на этой перспективе и останавливались, то здесь-то была бы и наша вина. При определении, чем является воздушный флот, мы должны исходить, как уже сказано ранее, из его природы, а не из количественных данных; если бы мы с количественной меркой подходили к силам морским, напр., то наш морской флот мы тоже вынуждены были бы считать только средством обслуживания армии. Природа же воздушных сил такова, что повелительно требует полной оценки их как элемента [вида] вооруженных сил»<sup>1</sup>. Отсюда видим, что В.В. Хрипин целиком поддерживает в данной статье идеи Н.А. Яцука.

В связи с активным освоением растущими ВВС театров военных действий в военной печати все чаще стала обсуждаться и проблема аэродромов. Свой взгляд на нее обнародовал помощник Начальника ВВС С.А. Меженинов<sup>2</sup>, который в конце 1924 г. писал, что «авиация не может сопровождать армию при ее продвижении, потому что требуются недели и недели, прежде чем будут найдены, обследованы, приспособлены и оборудованы необходимые аэродромы (...), и вот авиация, чтобы выполнять различные задачи, выпадающие на ее долю в этот период, вынуждена будет пользоваться теми аэродромами, на которых она работала в предыдущие дни. Эти аэродромы будут отстоять от новой линии фронта на 100 – 150 километров, то есть каждый день самолеты будут совершать лишние пролеты в 200 – 300 км, экипажи будут нести лишнюю работу, а командование терять драгоценное время на получение сведений».

Затем С.А. Меженинов поднимает конкретный вопрос создания соответст-

---

<sup>1</sup> Хрипин В.В. Ещё о «самодержавном» и «конституционном» правлении в армии. (Ответ ученику т. Свечина) / Василий Хрипин // Вестник воздушного флота. – 1924. – № 6. – С. 14 – 15.

<sup>2</sup> М.В. Фрунзе высоко ценил исследовательский талант С.А. Меженинова. Так, при переводе С.А. Меженинова из Управления ВВС на другую должность в Украинский военный округ, М.В. Фрунзе приказом РВС СССР от 16 марта 1925 г. № 350 назначил его «в целях сохранения полезного сотрудничества (...) постоянным членом Научного Комитета Управления ВВС вне штата». – РГВА. Ф. 4. Оп. 3. Д. 2578. Л. 229.

вующей авиационной структуры: «Наилучшим образом эти вопросы будут разрешены соответствующей службой воздушного флота. Организация службы земного оборудования должна содержать в себе все необходимое для быстрого перехода на организацию «полевого земного оборудования». Прежде всего, эта организация должна предусматривать кадры рабочих команд по оборудованию аэродромов (...). [Также] устанавливается важная роль начальника поста воздушной связи, почему необходимо заранее подготовить этих лиц из числа активных вылетавшихся летчиков, введя эти должности в войсковые штабы»<sup>1</sup>.

Еще более значимый вопрос, касающийся авиационного тыла, поднял в авиационной печати В.В. Хрипин. В своей статье он проанализировал сделанные в 1921 – 24 гг. преобразования в ремонтно-складских органах ВВС и обозначил пути дальнейшего их укрепления<sup>2</sup>.

Для понимания идеологии развития КВФ важное замечание в «Вестнике воздушного флота» сделал член РВС СССР Р.А. Муклевич, а именно: «Наш воздушный флот по своей численности не будет равен ни воздушному флоту Франции, ни даже Англии, или Италии. Это мы можем сказать заранее. *Но по своему качеству он не должен уступать флотам этих стран* [курсив наш]. Эту задачу мы должны себе поставить и ее осилить в ближайшее время»<sup>3</sup>. Таким образом, Р.А. Муклевич считает, что *высокое качество должно стать неотъемлемым свойством Красного Воздушного флота*.

О необходимости приоритета качества над количеством в КВФ говорили А.В. Сергеев и его единомышленник А.Л. Григорьев. Это перекликалось и с идеями Предсовнаркома В.И. Ленина. Достаточно вспомнить одну из его работ, опубликованных в те годы: «Лучше меньше, да лучше». Правда, вождь пролетариата в ней имел в виду управленческий аппарат Республики.

Большой интерес в военно-воздушных и даже военных кругах вызвал труд

---

<sup>1</sup> Меженинов С.А. Разведка и подход к оборудованию полевых аэродромов / Сергей Меженинов // Вестник воздушного флота. – 1924. – № 11. – С. 8.

<sup>2</sup> Хрипин В.В. Проведенная реорганизация и дальнейшие пути по укреплению тыла Красного Воздушного флота / Василий Хрипин // Вестник воздушного флота. – 1924. – № 12. – С. 42 – 45.

<sup>3</sup> Муклевич Р.А. Наши задачи // Вестник воздушного флота / Ромуальд Муклевич. – 1925. – № 8. – С. 1 – 2.

А.В. Сергеева «Стратегия и тактика Красного Воздушного флота». Автор начинал свою работу следующими словами: «История, оставив решение основных вопросов Воздушного флота до будущей войны, внесла жаркий спор в военно-научную мысль, расколов ее на два лагеря: сторонников развития авиастроительства, как вспомогательного средства армии и флота и сторонников независимого его развития, как третьего элемента вооруженных сил страны, наравне с армией и морфлотом»<sup>1</sup>. Из отрицательных оценок данной работы А.В. Сергеева выделялись две статьи В.В. Хрипина, помещенные в восьмой и девятый номера «Вестника воздушного флота» за 1925 г.

А.Л. Григорьев – единомышленник А.В. Сергеева – в статье «Количество и качество» дает исключительно положительную оценку взглядов А.В. Сергеева на развитие советских ВВС и подчеркивает, что мнение А.В. Сергеева разделяет не только он, а большая группа авиаторов: «Тот факт, что она [«Стратегия и тактика Красного Воздушного флота»] написана одним тов. Сергеевым, нисколько не умаляет ее значения, как труда коллективного. Нет сомнения, что, по крайней мере, среди всей основной группы работников Секции Воздухфлота ВНО Военной Академии РККА нет разногласия во взгляде на Красный Воздушный флот, как войсковой. Достаточно просмотреть работы членов Секции, чтобы убедиться в этом (статьи тт. Бергольца, Бельца, Григорьева, Красновидова, Попова, Теплинского и др. в журнале «Техника и Снабжение Красной Армии», Тактическом сборнике ВНО, брошюрах «Библиотеки красноармейца», работа т. Григорьева – «Два вопроса гражданской войны» и т.п.)»<sup>2</sup>.

А.Л. Григорьев рассчитывал, что его статья появится первой в «Вестнике воздушного флота» и даст направление для положительного восприятия и поддержки труда А.В. Сергеева, но вопрос был слишком принципиальный и касающийся не только определения путей строительства ВВС, но и деятельности тех руководителей, которые будут организовывать это строительство. Столкнулись две концепции развития Красного Воздушного флота. За одной стояли те, кто поддерживал бывшего Председателя Реввоенсовета Л.Д. Троцкого и бывшего Главного начальника КВФ

---

<sup>1</sup> Сергеев А.В. Стратегия и тактика Красного Воздушного флота / Андрей Сергеев. – М.: Авиаиздательство, 1925. – С. 16.

<sup>2</sup> Григорьев А.Л. Количество и качество / Александр Григорьев // Вестник ВФ. – 1925. – № 9. – С. 14.

А.В. Сергеева. За другой концепцией стояли руководители РККА во главе с новым Председателем РВС СССР М.В. Фрунзе и новые руководители ВВС во главе с их Начальником П.И. Барановым.

«Вестник воздушного флота» в данной ситуации встал на платформу М.В. Фрунзе и П.И. Баранова и «не дал ходу» статье А.Л. Григорьева до тех пор, пока не выступил в восьмом номере «Вестника ...» представитель Управления ВВС В.В. Хрипин, являвшийся активным сторонником реформы, проводимой М.В. Фрунзе.

В.В. Хрипин начинал свою первую статью о «Стратегии и тактике ...» А.В. Сергеева так: «Труд тов. Сергеева «Стратегия и тактика Красного Воздушного флота» возбуждает интерес по целому ряду причин. (...) Мы поставили себе задачей выделить те главнейшие спорные вопросы, по которым следовало обстоятельно проработать ряд материалов, чтобы на основании их можно было придти к столь *нужному нам единству взглядов на строительство и службу Воздушного флота* [курсив наш]»<sup>1</sup>.

Таким образом, В.В. Хрипин сделал акцент на необходимости консенсуса, то есть единства в видении путей развития ВВС. Далее он писал: «Центральный орган должен опираться на идейную и практически осуществляемую поддержку широких масс, общественных организаций, правительственных органов. В основе работ центрального органа должен быть твердый план строительства на известный период, одобренный Правительством Союза и обеспеченный материально. В самом центральном органе и местных органах управления должен быть исключительный состав работников – Воздушный Генеральный Штаб. Вот условия успешного развития наших Воздушных Сил»<sup>2</sup>. Кстати, именно за этот «перехлест» с «Воздушным Генеральным Штабом», В.В. Хрипина впоследствии критиковали сначала Д. Бузанов, а затем и П.И. Баранов, но в целом представитель УВВС в печати свою задачу по критике сторонников «небольшого и качественного воздушного флота» выполнил.

---

<sup>1</sup> Хрипин В.В. Вопросы стратегии и тактики Красного Воздушного флота. По поводу труда А.В. Сергеева / Василий Хрипин // Вестник воздушного флота. – 1925. – № 8. – С. 5 – 8.

<sup>2</sup> Хрипин В.В. Вопросы стратегии и тактики Красного Воздушного флота. По поводу труда А.В. Сергеева. (Окончание) / Василий Хрипин // Вестник воздушного флота. – 1925. – № 9. – С. 11 – 14.

Отметим, что А.В. Сергеев придерживался идей Л.Д. Троцкого и на развитие СССР (невозможность построить социализм в отдельно взятой стране и пр.), а поэтому критика, развернувшаяся против «Стратегии и тактики Красного Воздушного флота ...», была санкционирована «сверху» и, следовательно, закономерна.

В противовес концепции руководства ВВС и, выражая мнение группы А.В. Сергеева, А.Л. Григорьев (между прочим, занимая высокую должность в УВВС) писал, что «несмотря на возможные перспективы развития Красного Воздушного флота, книга тов. Сергеева не теряет своих достоинств. Положения, выдвинутые в ней, останутся в силе *еще долго* [курсив наш]»<sup>1</sup>.

В двух последних абзацах словами А.Л. Григорьева «еще долго» показано главное принципиальное расхождение теоретиков из группы А.В. Сергеева с новым руководством ВВС. Первые считали, что СССР не способен быстро догнать воздушные флоты ведущих западных стран («воздухфлот долго будет малым»), а вторые, поддерживая «генеральную линию партии», считали возможным быстро догнать Запад и сделать КВФ действительно видом Вооруженных сил. Спор шел о сроках. Кто не поддерживал линию ВКП(б), должен был уйти.

Эта «схватка» авиационных концепций была, по существу, последней крупной полемикой военно-воздушных теоретиков по вопросам о стратегии строительства Красного Воздушного флота в 20 – 30-х гг.

Заслуживают внимания в данном контексте и такие факты, что А.В. Сергеев в 1927 г. был исключен из ВКП(б), а А.Л. Григорьев весной 1927 г. скоропостижно скончался. Ратовавший за Военные Воздушные силы, как вид вооруженных сил, автор первой книги по тактике воздушного флота<sup>2</sup> Н.А. Яцук, отошел по болезни от учебной и научной работы и умер в 1930 г.<sup>3</sup>

Не опровергнув взгляды А.В. Сергеева (даже если он в чем-то был и прав) и его сторонников, руководству ВВС во главе с П.И. Барановым невозможно было беспрепятственно претворять свои планы строительства Красного Воздушного флота, хотя они и были одобрены М.В. Фрунзе.

<sup>1</sup> Григорьев А.Л. Количество и качество // Вестник воздушного флота. – 1925. – № 9. – С. 14 – 15.

<sup>2</sup> Яцук Н.А. Тактика воздушного флота / Николай Яцук. – М., 1923

<sup>3</sup> Н.А. Яцук [некролог]. Вестник воздушного флота. – 1930. – № 5. – С. 36.

После обмена в печати в августе – сентябре 1925 г. аргументами «за» и «против» относительно книги А.В. Сергеева авиаторы – члены Военного научного общества – осенью 1925 г. были сгруппированы в Объединение ВНО ВВС, которое выбрало свой руководящий орган – Совет. Заметим, что ранее военно-научная работа шла в авиационных отделах и секциях ВНО при Военной Академии РККА, Высших академических курсах, Военной Воздушной Академии им. проф. Н.Е. Жуковского и в Управлении ВВС. Таким образом, был сделан реальный шаг к объединению авторов военно-воздушных научных работ и, как следствие, – к усилению контроля над теми их трудами, которые шли вразрез с мнением руководства ВВС и Реввоенсовета Союза.

После смерти М.В. Фрунзе реорганизация военно-научной работы была продолжена в направлении ее сворачивания путем слияния ВНО с другими общественными организациями.

Для прекращения полемики вокруг вопроса о том, являются ли ВВС СССР видом Вооруженных сил Союза (а, по сути, дискуссии о темпах строительства ВВС) руководством РВС СССР и ВВС были сделаны два организационных хода: во-первых, с января 1925 г. вместо «ВВС СССР» их стали называть «ВВС РККА», что давало всем понять: ВВС занимают место рода сухопутных сил; во-вторых, ВНО слилось с Обществом содействия обороне, которое, в свою очередь, готовилось слиться с Авиахимом. В результате секции и отделы ВНО, где формировались подчас оппозиционные военно-научные мысли стали частью одной большой организации, имевшей центр в Москве и ячейки по всей стране. В ней уже невозможно было келейно обсуждать «свой» путь строительства ВВС.

В ноябре 1925 г. в «Вестнике воздушного флота» появилась статья П.И. Баранова «Советская авиация к 8 годовщине Октября. Итоги, достижения, задачи» (приложение «Д»). Это была самая большая по объему публикация П.И. Баранова в «Вестнике воздушного флота» за все время, пока он был Начальником ВВС (2 марта 1925 г. – 28 июня 1931 г.). В этой статье П.И. Баранов подверг критическому анализу развитие советской военной авиации от 1917 г. до назначения в Главное Управление КВФ летом 1923 г. нескольких высших красных командиров, в том числе и самого П.И. Баранова. В публикации ни слова не говорилось о роли РКП(б) в строи-

тельстве КВФ (что, кстати, не осталось незамеченным со стороны ЦК партии), однако было много сказано о том, каких больших успехов добилась советская авиация после середины 1923 г. и особенно, когда Реввоенсоветом руководил М.В. Фрунзе.

В аспекте борьбы с концепцией строительства КВФ, предложенной А.В. Сергеевым, установку П.И. Баранова необходимо было понимать так: главная задача ВВС и в мирное, и в военное время состоит в совместной работе с сухопутными и морскими силами, изучении этой работы. И далее, казалось бы, на основе этого изучения следует осуществлять организационное строительство КВФ, однако П.И. Баранов подчеркивает, что единство тактической мысли должно достигаться на основе работы уже существующей «организации Воздушного флота». На самом деле организация находилась в процессе строительства (реформа после кончины М.В. Фрунзе еще не закончилась) и ее (организацию) следовало строить по определенной в результате полемики и выверенной на практике (в боевой учебе и на учениях) военно-научной концепции, о чем в статье П.И. Баранова ничего не говорится. Впрочем, это было не более чем формальное, рассчитанное на оппонентов во главе с А.В. Сергеевым, заявление в журнале. Руководство же ВВС решительно строило Красный Воздушный флот на своей «доктринальной установке» массирования воздушных сил, увеличения числа самолетов с лучшими (по возможности), чем у противника тактико-техническими характеристиками. Умеренное и подчиненное положение КВФ на протяжении длительного (как считал А.В. Сергеев и его сторонники) подъема советской авиационной промышленности не устраивало ни руководство ВВС, ни военно-политическое руководство страны. Правда, в середине двадцатых годов не все это понимали и поддерживали. Поэтому борьба продолжалась и во второй половине двадцатых годов, медленно затухая, до окончательной победы «генеральной линии партии» в партии, в стране, РККА и в ВВС, как части Красной армии.

Исследование показало, что группа выдвинувшихся в Гражданскую войну видных авиаторов, разделявших взгляды А.В. Сергеева, дополнила список авторов, которых перечислил А.Л. Григорьев в своей статье о книге А.В. Сергеева (см. выше). Эти авиаторы оказались не в центре управления КВФ, однако они имели свое мнение о строительстве ВВС и умело излагали его на страницах печати. Авторитет

этой группы был высок, и руководство ВВС приложило немало усилий для проведения своей программы строительства КВФ в авиационную общественность. Главный упор в борьбе с «бывшими» был сделан на контроль над авиационными изданиями, прежде всего, над «Вестником воздушного флота», что имело свою историю, суть которой изложена ниже.

В ноябре 1926 г. при УВВС РККА состоялось совещание командного и политического состава ВВС. На совещании были подведены итоги летней учебы и намечен план предстоящего зимнего периода боевой учебы ВВС РККА.

Доклад «О политико-моральном состоянии» сделал заместитель начальника ВВС РККА Я.И. Алкснис. В нем было высказано много критического материала о состоянии дисциплины в строевых частях ВВС. Затем, как писал «Вестник воздушного флота», «очень горячему и деловому обсуждению подверглись доклады об учебе в частях ВВС, сделанные начальниками ВВС округов и морей и пом. начальника 1-го Управления ВВС тов. Григорьевым»<sup>1</sup>.

Однако следующий вопрос повестки дня этого совещания заслуживает нашего особого внимания в контексте исследования организационного строительства КВФ. Дело в том, что П.И. Баранов решил реорганизовать авиационную печать. И снова докладчиком выступил А.Л. Григорьев, который «доложил Совещанию о значении и роли печати в обществе буржуазном и советском и особом значении ее в деле воспитания и подготовки Красной армии»<sup>2</sup>. Содокладчиками были Карин (Авиаиздательство), Бобров («Красная Звезда») и Бузанов (Авиационный подотдел «Красной Звезды»).

Резолюция по печати в отношении «Вестника воздушного флота» и Авиаиздательства была составлена, однако, не в развитие докладов А.Л. Григорьева и содокладчиков. Достаточно привести ее первый пункт: «1) Обязать Редотдел Авиаиздательства при разборе Редколлегией материала по каждому очередному номеру «Вестника воздушного флота» докладывать о всех полученных с мест статьях и заметках ...». Это означало, что «Вестник воздушного флота» впредь будет находиться под контролем руководства ВВС. И действительно, менее чем через месяц, в ян-

---

<sup>1</sup> Совещание комполитсостава ВВС РККА // Вестник ВФ. – 1926. – № 12. – С. 40 – 41.

<sup>2</sup> Там же. – С. 40.



варе 1927 г., заместитель Начальника ВВС Я.И. Алкснис по совместительству возглавил редколлегию «Вестника воздушного флота»<sup>1</sup>.

Второй шаг в направлении превращения этого журнала де факто в орган Управления ВВС РККА (де юре он уже был им) заключался в резком уменьшении числа постоянных корреспондентов журнала, а именно: с № 5 «Вестника воздушного флота» 1927 г. на оборотной стороне его обложки уже не были напечатаны фамилии 19-ти активных авторов: А.В. Сергеева, М.П. Строева, Р.А. Муклевича и других. Приоритет в печатании своих статей получали сотрудники Управления ВВС и авторы из строевых авиачастей и авиашкол. Дискуссионные статьи уже не печатались, за исключением тех редких, которые были одобрены командованием.

Новое предназначение «Вестника воздушного флота», возглавлявшегося Я.И. Алкснисом, как рупора Управления ВВС, становится понятным, если прочитать следующие слова Заместителя Начальника ВВС в 12-м номере этого журнала за 1927 г.: «Наше Управление [ВВС] является центром, куда стекаются все мысли, возникающие на периферии, материал по подчас не проверенным идеям, здесь он переваривается и приобретает конкретные формы. Таким образом, в нашем Управлении, как нигде, имеются большие возможности для научной работы»<sup>2</sup>.

Итак, к 1928 г. дискуссия между «старой» и «новой» управленческой элитой ВВС была завершена в пользу последней. Однако анализ теорий А.В. Сергеева и В.В. Хрипина показывает, что различие между ними было только в определении сроков становления Военных Воздушных сил в качестве вида Вооруженных сил Республики. А.В. Сергеев считал, что это произойдет одновременно с подъемом всей промышленности и электрификацией страны в отдаленном будущем и потому надо строить небольшой, но качественный воздушный флот. В.В. Хрипин, отражая мнение руководства ВВС, утверждал, что темпы развития ВВС, обозначившиеся уже в середине двадцатых годов, позволят Красному Воздушному флоту весьма скоро сравняться с воздушными флотами потенциальных противников и даже превзойти их.

---

<sup>1</sup> *Байдуков Г.Ф.* Командарм крылатых. Документальное повествование об Якове Алкснисе / Георгий Байдуков. – М.: Издат. дом «Звонница – МГ», 2002. – 304 с. – ISBN 5-880093-111-0. – С. 57.

<sup>2</sup> Работа Отделения ОСО при УВВС РККА на предстоящий зимний период // Вестник ВФ. – 1927. – № 12. – С. 39.

Таким образом, ВВС вступили в 1928 г., имея в своем руководстве единое мнение о путях строительства Красного Воздушного флота.

С этого времени в «Вестнике воздушного флота», в книгах «Авиаиздательства» и авиационном отделе «Красной звезды» уже не затрагивались «глобальные» проблемы строительства советской военной авиации, так как все претендующие на издание работы просматривались в Управлении ВВС, а оно считало, что в 1928 г. реформа организационной структуры Красного Воздушного флота завершена, и главная задача заключается в выполнении плана развития ВВС в первой пятилетке.

Военно-воздушная мысль переходила со страниц журналов и книг в обязательные для исполнения уставы, наставления и руководства. Во второй половине 1920-х гг. вышли из печати Строевой устав авиации, Наставление по боевому применению воздушных сил СССР, ч. I, «Армейская авиация» и другие руководящие документы<sup>1</sup>.

## **2.8 Разработка стратегии организационного строительства Военных Воздушных сил РККА в послереформенный период (1928 – 1931)**

После окончания военной реформы ВВС РККА вступили в новый период своего строительства. Он был связан с выполнением первого пятилетнего плана и начался 1 октября 1928 г., на другой день после окончания 1927/28 учебного года.

Маневры 1927/28 учебного года были самые масштабные из всех проводившихся ранее после Гражданской войны и уже поэтому имели много недочетов, которые были указаны в приказе РВС СССР от 3 декабря 1928 г. № 393/79 «Об итогах учебно-тактической подготовки РККА на основе опыта маневров 1927–28 учебного года Учебные цели на 1928–29 год». «Недочеты» сводились к следующему:

«1. Все разведывательные полеты продолжают совершаться на недопустимо малых высотах (300 – 800 метров). Бомбардировочная авиация слабо подготовлена для работы с высот более 1500 метров. Штурмовая авиация<sup>2</sup> не всегда еще умеет применяться к местности при бреющих полетах.

<sup>1</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 3. Д. 2869. Л. 417.

<sup>2</sup> В этом документе впервые применен термин: «штурмовая авиация».

2. Недостаточная связь авиации, работающей с войсками. Отсутствие навыков в совместной работе авиационных и войсковых штабов.

3. Недостаточно проработан еще вопрос взаимодействия авиации с земными войсками в бою. (...)

5. Недостаточное знание организации ПВО, неумение маневрировать по высоте в зависимости от обстановки на земле и в воздухе»<sup>1</sup>.

В приказной части говорилось: «Решительно добиться перелома в овладении навыками в управлении авиационными соединениями». Внедрить навыки «по правильному использованию технических средств связи и в особенности, радиосредств. Добиться нормальной и непрерывной связи земли с воздухом». (...) Вести широкую тренировку парков для работы в полевых условиях. Принять меры «к техническому переоборудованию парков»<sup>2</sup>.

Как же реагировала военно-воздушная мысль на новые задачи, поставленные перед ВВС после реформы и проведенных в 1928 г. маневров?

Анализ показал, что реагирования почти не было. Появилась только небольшая статья А.А. Туржанского о практике работы штурмовой авиации<sup>3</sup>. В ней было несколько практических советов по выполнению бреющих полетов.

Во втором номере «Вестника воздушного флота» за 1929 г. выступил В.Н. Лопатин со статьей «Из вопросов штабной практики (в порядке обсуждения)», где им предлагался новый способ передачи решения авиационного начальника в подчиненные подразделения<sup>4</sup>.

В шестом номере «ВВФ» того же года заместитель ответственного редактора журнала А.Н. Лапчинский писал, что «Вестник воздушного флота» с самого начала своего существования тесно связал свою работу с практическими запросами боевых частей». И далее: «Наш журнал должен быть наполнен статьями, имеющими

---

<sup>1</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 3. Д. 3064. Л. 221 – 223.

<sup>2</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 3. Д. 3064. Л. 225 об. – 226.

<sup>3</sup> Туржанский А. Штурмовые действия по колоннам на походе с применением «бреющего полета» // Вестник воздушного флота. – 1929. – № 1. – С. 14 – 15.

<sup>4</sup> Лопатин В. Из вопросов штабной практики (в порядке обсуждения) // Вестник ВФ. – 1929. – № 2. – С. 5 – 8.

долговременное значение»<sup>1</sup>.

Статья А.Н. Лапчинского появилась в середине года, как ответ на пассивность корреспондентов с мест, то есть из частей, учреждений и заведений. Автор указывает, какие и о чем должны быть публикации, особо подчеркивает необходимость публикаций, которые имели бы «долговременное» (стратегическое) значение.

В следующем, седьмом номере журнала за 1929 г., почти все задачи, которые ставились в приказе РВС СССР от 3 декабря № 393/79 на боевую учебу в 1928/29 учебном году, прокомментировал член редакции «Вестника воздушного флота» В.В. Хрипин. Его статья называлась «Взаимодействие разных родов авиации» и представляла как бы развернутый инструктаж, как проводить приближавшиеся новые маневры летом 1929 года<sup>2</sup>. «Долговременного» значения и эта публикация не имела.

По результатам маневров 1929 г. снова имели место недочеты. О них говорили руководство ВВС и Реввоенсовет СССР. И вот только теперь стали появляться публикации «долговременного значения» с предложениями, в том числе, и по строительству авиации.

Так, П. Семенов в статье «Работа штурмовой авиации» пишет: «штурмовики действуют группами, а потому необходимы части такого состава, чтобы они могли выполнять типичные свои задачи, не требуя сосредоточения нескольких частей. (...) Боевая единица штурмовиков – это звено 3 – 5 самолетов. Для атаки большой колонны, глубиной до 15 км, потребуются 5 – 6 звеньев, т. е. 15 – 18 самолетов. Считая, что это будет 50 % действующих самолетов, полное их количество должно быть 30 – 36 самолетов. 50 % запаса объясняется большими потерями и порчей материальной части. (...) Кроме того, в штурмовой части необходимы разведывательные самолеты, по одному на отряд. (...) В итоге вместе с командирским самолетом число машин должно быть до 40. (...) В вузах ВВС должны быть специальные отделы, подготовляющие личный состав штурмовиков»<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> *Лапчинский А.Н.* Одиннадцатилетие «Вестника воздушного флота» // Вестник воздушного флота. – 1929. – № 6. – С. 45 – 46.

<sup>2</sup> *Хрипин В.* Взаимодействие разных родов авиации // Вестник воздушного флота. – 1929. – № 7. – С. 2 – 3.

<sup>3</sup> *Семенов П.* Работа штурмовой авиации // Вестник возд. флота. – 1929. – № 10 – 11. – С. 8 – 14.

В статье П. Семенова мы видим несколько конкретных предложений по организации штурмовой авиации, чего не было в «Вестнике ВФ» целый год.

Исследование показало, что после военной реформы активизировала свою работу Уставная комиссия РККА. Ее усилиями опыт маневров и организационно-штатные изменения в структуре армии находили отражение в формулировках боевых уставов и других руководящих документов, которые немедленно отправлялись в войска. В 1929 – 1930 гг. целый ряд приказов РВС СССР был посвящен введению в действие этих документов. Часть их непосредственно относилась к ВВС РККА, а именно:

24 апреля 1929 г. № 101 «О введении в действие «Боевого Устава ВВС РККА». Кн. 1. «Истребительная авиация»<sup>1</sup>.

21 июня 1929 г. № 153 «О введении в действие Наставления Артиллерии и ВВС РККА. Служба самолетов артиллерии и стрельба с воздушным наблюдением»<sup>2</sup>.

Февраля 1930 г. № 43 «О введении в действие Наставления по боевому применению Морской авиации»<sup>3</sup>.

13 августа 1930 г. № 177 «О введении в действие Наставления по полетной службе ВВС РККА, часть 1 – «Сухопутная авиация»<sup>4</sup>.

Помощь личному составу ВВС в освоении новых документов оказывал «Вестник воздушного флота». Например, в № 10 – 11 за 1929 г. с полезной для авиаторов статьей «Библиография. Уставная литература» выступил заместитель ответственного редактора «Вестника воздушного флота» А.Н. Лапчинский. Он писал о том, что «текущий год ознаменовался выходом ряда новых уставов и наставлений, которые должны будут предопределить нашу подготовку на ближайший период времени. (...) Как показывает практика, положения уставов иногда вызывают сомнение на местах. Редакция предлагает со всеми такими сомнениями обращаться к ней»<sup>5</sup>.

---

<sup>1</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 3. Д. 3171. Л. 122.

<sup>2</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 3. Д. 3171. Л. 190.

<sup>3</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 3. Д. 3230. Л. 50 об.

<sup>4</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 3. Д. 3230. Л. 185 об.

<sup>5</sup> *Лапчинский А.Н.* Уставная литература // Вестник возд. флота. – 1929. – № 10 – 11. – С. 103.

Далее, говоря о новом Полевом Уставе (ПУ–29), он пишет, что «задачи авиации ПУ–29 формулирует следующим образом: авиация содействует сухопутным войскам в выполнении боевых задач, нападая с воздуха на живую силу противника и охраняя их от воздушных нападений борьбой с авиацией противника; препятствует воздушной разведке противника; обслуживает командование и войска разведкою, наблюдением за стрельбой артиллерии и несением службы связи; выполняет самостоятельные оперативные задачи»<sup>1</sup>. Там же А.Н. Лапчинский, комментируя Боевой устав истребительной авиации (БУИА–29), писал, что «структура авиационных уставов подверглась коренной переработке. (...) В приложении даны закрепленные окончательно строи троек и их боевые порядки. Будем надеяться, что и в других родах авиации мы не встретимся больше с «гусьями» по 15 и 20 самолетов»<sup>2</sup>.

Заместитель Начальника ВВС (ответственный редактор «Вестника воздушного флота») Я.И. Алкснис в своей статье «Задачи на новый год» в январе 1930 г. подвел итоги работы журнала за прошедший год и поставил задачи на новый учебный год.

Я.И. Алкснис, отдавая должное провозглашенному ВКП(б) ускорению строительства социализма, писал, что *увеличение «темпов работы сплошь и к ряду есть дело лишь организации* [курсив наш]. Рационализация и стандартизация в области технической эксплуатации материальной части должна все более и более углубляться, развиваться и усовершенствоваться. (...) В одиночку, в отрыве от опыта других частей, *темп работы* [курсив наш] не может быть быстрым. Опытom необходимо обмениваться. [Далее автор говорит о том, для чего существует журнал «Вестник воздушного флота»]. *«Вестник» ставит себе задачей и впредь в максимальной степени обеспечивать этот обмен опытом, который должен в конечном итоге преследовать одну единственную задачу – задачу дальнейшего повышения боеспособности и боеготовности наших воздушных сил»* [курсив наш].

Редакционная коллегия, ставя себе задачей и на будущий год по-прежнему

---

<sup>1</sup> Лапчинский А.Н. Библиография. Уставная литература // Вест. ВФ. – 1929. – № 10 – 11. – С. 103.

<sup>2</sup> Там же. С. 106.

всемерно содействовать повышению боевой мощи воздушных сил, *приглашает наши активные творческие силы принять участие в проработке всех вопросов, так или иначе связанных с этой задачей* [курсив наш]. В дружных усилиях, все более и более качественно высоких, к новым успехам, к новым победам»<sup>1</sup>.

Как видим, ответственный редактор «Вестника воздушного флота» в 1930 г. призывает авторов в новом учебном году вести через журнал обмен опытом и присылать статьи не на какие-то узкоспециальные темы, а расширять творческое поле до проработки всех вопросов, которые содействовали бы повышению боевой мощи воздушных сил.

Между тем в конце двадцатых годов стали практиковаться встречи представителей редакций военной печати с читателями. «Вестник воздушного флота» не остался в стороне от такой практики. Прямое общение с читателями позволяло узнать, чем они живут и что они хотят от «ВВФ».

Например, после встречи заместителя ответственного редактора «Вестника воздушного флота» А.Н. Лапчинского и членов редакции И.У. Павлова, П.С. Дубенского и В.В. Хрипина с личным составом Московской школы спецслужб ВВС РККА (примерно 300 чел.), состоявшейся 27 февраля 1930 г., редколлегия журнала решила несколько перестроить свою работу<sup>2</sup>. Задачи журнала до этой встречи формулировались следующим образом: «дать работникам ВВС руководящий материал в их работе и учебе, ознакомить всю их массу с *достижениями мест в развитии военно-воздушной мысли и практики* [курсив наш] и осветить важнейшие этапы военной учебы и подготовки за рубежом».

Главный упрек личного состава Школы спецслужб (по выступлениям) заключался в отсутствии в журнале политического раздела. А.Н. Лапчинский ответил, что «отсутствие политического отдела зависело не от редакции». Некоторые выступавшие отмечали на недостаточный тираж журнала.

О том, что мнение читателей не проигнорировано, «Вестник воздушного

---

<sup>1</sup> Алкснис Я. Задачи на новый год // Вестник воздушного флота. – 1930. – № 1. – С. 2 – 3.

<sup>2</sup> Состав редакции «Вестника воздушного флота» в 1929 – 1931 гг.: Я.И. Алкснис, Я.Я. Анвельт, Е.А. Арчекаев П.С. Дубенский, А.Г. Евстафьев, А.Н. Лапчинский, С.А. Меженинов, Б.В. Мусселиус, И.У. Павлов, И.А. Фельдман, С.Г. Хорьков, В.В. Хрипин и В.В. Ягушевский.

флота» довел до своей аудитории в статье «Суд» над «Вестником воздушного флота», помещенной в журнале в марте 1930 г. Из этой статьи следует, что «Вестник ...» в 1929 г. стремился довести до читателей главным образом те материалы, «которых [это из выступления В.В. Хрипина] еще не имелось в учебниках и монографиях, и которые, несмотря на то, что их проработка является ударной задачей текущего отрезка времени, еще не нашли своего отражения в уставной литературе»<sup>1</sup>.

Итак, изучение материалов встречи руководства «Вестника воздушного флота» с читателями позволяет сделать вывод, что, следуя указаниям руководства ВВС РККА, журнал перестал печатать полемические статьи о строительстве ВВС. Мы видим попытку найти «достижения мест в развитии военно-воздушной мысли и практики» (см. выше наш курсив). А что хотят «места»? Они хотят иметь политический раздел в журнале. Им интересно, каково мнение высшего руководства ВВС РККА о стратегии развития Воздушного флота.

Ясно, что с «мест» можно узнать новое и интересное о «практике», но военно-воздушная мысль в строевых частях не будет простирается дальше тактических обобщений. О нарождающемся оперативном искусстве и стратегии ВВС могли писать авторы, работающие в центре, где шло обобщение работы «мест», однако полемика в «верхушечных» кругах авиаторов была прекращена еще в начале 1927 г. жестким прессингом со стороны начальника ВВС П.И.Баранова и его заместителя Я.И.Алкниса.

Конечно, журнал мог увеличить свой тираж, но он уже не мог в конце двадцатых годов открывать дискуссию, в которой не могло не быть политики, так как журнал твердо проводил в жизнь установку руководства ВВС «докладывать [ему] о всех полученных с мест статьях и заметках».

Военно-воздушная мысль не могла отражаться только в «Вестнике воздушного флота». В 1920-х гг. существовали и другие военные журналы, где могла вестись полемика о военном строительстве, военной доктрине, стратегии, оперативном искусстве, а также месте и роли в них военно-авиационного дела.

---

<sup>1</sup> «Суд» над «Вестником воздушного флота» в N-й Школе специальных служб ВВС РККА // Вестник воздушного флота. – 1930. – № 4. – С. 51 – 52.



В данном аспекте интересна статья некоего «Д.Б.» «Авиация на страницах журнала «Война и революция» за 5 лет» (1925 – 1930 гг.).

«Д.Б.» пишет, что в периодической литературе СССР вопросы воздушного флота получают разное освещение. Во-первых, журналы «Самолет», «Авиация и химия» и др. дают элементарные сведения о технике, формах и способах использования аппаратов ВВС. Следующая ступень – журналы, обслуживающие командный состав ВВС: «Вестник воздушного флота», «Техника воздушного флота». Далее – «Военный вестник», являющийся связующим звеном между комсоставом земных войск с комсоставом ВВС. Высшей ступенью военно-периодических изданий следует считать центральный орган армии и флота, орган военно-научной мысли – журнал «Война и революция». М.В. Фрунзе так определил задачи этого издания: «Журнал «Война и революция» должен объединить вокруг себя все научно-исследовательские силы для решения вопросов обороны Советского Союза» и боевой подготовки армии. Он должен стать органом теоретического руководства военной научной деятельностью как внутри армии, так и вне ее»<sup>1</sup>.

В отношении Военно-воздушных сил журнал «Война и революция» рассматривался как орган исследования тактической, оперативной и стратегической деятельности ВВС. Являясь общеармейским журналом, рассчитанным на квалифицированного читателя, «Война и революция» должен был быть широким плацдармом для всестороннего обсуждения и решения вопросов тактической и оперативной увязки работы ВВС с действиями наземных войск; иначе говоря, журналу надлежало быть проводником воздушных идей среди высшего и старшего комсостава земных войск.

Далее «Д.Б.» указывал, что «в связи с пятилетием журнала «Война и революция» является необходимость подвергнуть анализу степень отражения в данном журнале основных вопросов ВВС». Автор делает аннотации на 35 наиболее содержательных статей, посвященных авиации в «Войне и революции», за пять лет. Рассмотрев все статьи, «Д.Б.» делает выводы:

1. Все статьи касаются «больших» вопросов, из них лишь единицы

---

<sup>1</sup> «Война и революция». – 1925. – Кн. 1. – С. 1.

характерны отвлеченностью суждений: от переводных статей (далеко несовершенных) по вопросам воздушной стратегии – к подробному расчету потребности армии в стратегической и оперативной авиации с определением конкретных задач (Меженинов); отдельные статьи (Меженинов, Лапчинский) освобождают от дальнейшего литературного импорта (...) или служат ценным пособием при составлении боевых уставов ВВС (Алгазин – Устав истребительной авиации). Даже вопросы, не имеющие достаточной практической базы, в отдельных статьях получили прекрасный тактический анализ (например, статья Лапчинского о штурмовой авиации). Основная характеристика большинства статей – наличие расчетов, как база для выводов.

2. Количественное насыщение журнала статьями по ВВС недостаточное: 35 статей (с рецензиями) за 5 лет в результате составляют немного больше 1 статьи на 2 номера журнала.

3. Статей – рецензий на труды по ВВС в журнале «Война и революция» недостаточно: две – три рецензии за пять лет. Между тем общевойсковые начальники, являющиеся основной группой из читателей журнала, нуждаются в разборе специальных трудов по ВВС.

4. *Статьи представлены (...) работниками центральных управлений и учреждений. Строевой и штабной комсостав ВВС участия в журнале за пять лет не принимал, хотя для ВВС уже наступил момент для решения больших вопросов в деле оперативного использования ВВС. Маневры текущего года подчеркнули это с особой ясностью»<sup>1</sup> [курсив наш].*

Лишь одна статья Начальника штаба УВВС Меженинова С.А. «Боевая авиация» (1929 г.) из 35 публикаций была связана со строительством ВВС (раздел «Общий расчет состава действующего воздушного флота»).

Четвертый пункт разбора «Д.Б.» весьма показателен. Надежда, что военная мысль будет проистекать из «низов» не оправдалась. Строевой и штабной состав ВВС был молод, и он ждал указаний сверху от опытных командиров и

---

<sup>1</sup> Д.Б. Авиация на страницах журнала «Война и революция» за 5 лет // Вестник ВФ. – 1930. – № 1. – С. 50 – 56.

политработников. «Политический раздел» (в том понимании, как его хотели видеть читатели) отсутствовал и в журнале «Война и революция». Как осуществлять строительство РККА и ВВС, в журнале почти не освещалось.

Разве только М.Н. Тухачевский, продолжавший иметь собственное мнение, а потому отправленный из Москвы командовать ЛВО, 11 января 1930 г. не преминул направить К.Е. Ворошилову записку с предложением иметь в строю 40 тысяч самолетов и 50 тысяч танков<sup>1</sup> (в десять раз больше, чем предусматривалось первым пятилетним планом). М.Н. Тухачевский тут же подвергся критике со стороны сначала К.Е. Ворошилова, а затем и И.В. Сталина, который написал по этому поводу так: «План» [М.Н. Тухачевского] сбивается на точку зрения «чисто военных» людей, нередко забывающих о том, что армия является производным от хозяйственного и культурного состояния страны (...). Осуществить такой «план» - значит наверняка загубить и хозяйство страны, и армию». Правда, И.В. Сталин через два с небольшим года написал М.Н. Тухачевскому, что его (Сталина) «оценка [«плана» командующего ЛВО] была слишком резкой»<sup>2</sup>.

Таким образом, в своем подавляющем большинстве мыслящая военная и военно-воздушная элита на рубеже тридцатых годов начинала понимать, что как строить социализм «в одной, отдельно взятой стране» и армию в СССР «знает» только ЦК ВКБ(б), или «инстанция». Имя вождя еще не превозносили, так как это не позволялось из-за борьбы с культом личности Л.Д. Троцкого.

Наиболее востребованной в конце двадцатых годов военно-воздушная мысль была для написания руководящих документов, необходимых в строительстве ВВС на местах и для грамотного проведения широко развернувшейся в войсках боевой подготовки. В этой теме преуспели А.Н. Лапчинский, С.А. Меженинов, А.С. Алгазин и другие авторы.

Исследование также показало, что руководством ВВС учитывалось, в каком направлении идет развитие военно-воздушной мысли в армиях крупных западных государств. Информация об этом имелаась в разных источниках. Например, в августе

---

<sup>1</sup> Млечин Л.М. Иосиф Сталин, его маршалы и генералы. – М.: ЗАО Центрполиграф, 2004. – 815 с. – ISBN 5-9524-0932-6. – С. 154.

<sup>2</sup> Там же. С. 155 – 156.

1930 г. Я.И. Алкснис докладывал К.Е. Ворошилову, что, по утверждению немецкого генерала Мольта, германская сторона в течение лета 1931 г. на основе опытов в Липецке окончательно уточнит свое «Наставление об истребительной авиации» и составит «Наставление о бомбардировочной авиации», после чего оба эти документа будут изданы и немедленно переданы советской стороне<sup>1</sup>.

Руководство ВВС РККА после реформы 1924 – 1928 гг. считало, что в организационном отношении ВВС в основном построены. Теперь надо было научиться их применять в рамках данной организации. И поэтому наука должна была выполнять задачу обучения личного состава Военного воздушного флота квалифицированному, в соответствии с требованиями военного искусства, применению ВВС РККА. При этом делался упор на приведение организационного построения, а также форм и способов применения формирований в соответствие с организационным устройством и учебно-полевой деятельностью сухопутных войск РККА.

Например, в 1931 г. в «Вестнике воздушного флота» были напечатаны две статьи. Одна из них, исходя из опыта летней боевой учебы 1930 г., призывала повысить эффективность работы авиационных штабов до уровня деятельности штабов сухопутных войск<sup>2</sup>. Другая статья, констатируя, что «политорганы и партийные ячейки частей ВВС полностью еще не повернулись лицом к боевой подготовке», называет девять позиций, по которым они должны осуществлять свою деятельность во время летнего периода боевой подготовки в 1931 г. Эта статья заканчивается призывом: «опыт партполитработы в стрелковых частях полностью должен быть привит и проведен в авиачастях»<sup>3</sup> (приложение «Е»). Хотя эти статьи касались только двух частных из деятельности Военно-воздушных сил РККА, они отражали взгляды военно-политического руководства страны на советскую военную авиацию, как средство содействия сухопутным войскам при ведении ими военных действий.

---

<sup>1</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 1. Д. 1481. Л. 64 – 64 об.

<sup>2</sup> *Изотов*. Некоторые выводы из летней учебы // Вест. воздуш. флота. – 1931. – № 1. – С. 10 – 11.

<sup>3</sup> *Михайлов Н.* К партполитработе на летний период // Вест. возд. флота. – 1931. – № 5 – 6. С. 4 – 6.

## Выводы по второй главе

Стратегия организационного строительства военной авиации России формировалась, начиная с 1910 г., когда были созданы первые две авиационные школы и закуплены во Франции самолеты.

К 1910 г. предприятия России не изготавливали многих материалов, из которых собирались самолеты, не говоря об авиамоторах и пропеллерах. Поэтому для создания отечественной авиации требовалась государственная программа стратегического масштаба, выполнение которой помогло бы развить в стране производство специальных сталей, тросов, труб, подшипников, магнето, то есть всего того, что впоследствии пришлось импортировать в Россию (СССР) вплоть до начала 1930-х годов. Несмотря на рекомендации научной общественности о выработке такой программы (проф. Н.Е. Жуковский, акад. Б.Б. Голицын и др.), Совет Министров недальновидно определил, что создание авиации в России должно стать делом частной инициативы.

Созданием государственной авиации в 1910 г. озаботилось только Военное министерство. Оно определило, что первоначально авиация должна строиться на базе воздухоплавания, а руководить этим строительством должно ГИУ. Инспектирование первых авиационных подразделений осуществлялось инспекторами инженерной части округа, подчиненными в техническом отношении ГИУ. Это нарушало стройность управления авиацией, которая должна была решать боевые задачи.

Подчинение авиации ГИУ было правильным стратегическим решением, так как в 1910 г. еще отсутствовал опыт боевого применения авиации. К середине 1912 г. появился иностранный опыт боевого применения самолетов и маневров с участием авиации, проведенных в крупных странах, включая Россию. Исходя из этого опыта 30 июля 1912 г. была создана Авиационная служба русской армии, подчиненная ГУ ГШ. Эта дата (12 августа по новому стилю) определена как День отечественных ВВС.

Устав армии в 1912 г. определил, что задачи авиации – разведка и связь. Авиационная служба стала строиться по «Общему плану организации воздухоплавания и авиации в армии», включенному в конце 1913 г. в качестве составной части в «Большую программу по усилению русской армии», одобренную Николаем II.

Руководя Авиационной службой, ГУ ГШ требовало активного использования

самолетов, то есть применения их для уничтожения противника в воздухе и на земле. Такая постановка вопроса воспитывала летный состав в духе творческого поиска путей постепенного превращения авиации из средства, обеспечивающего боевые действия сухопутных войск, в средство, ведущее боевые действия самостоятельно.

ГУ ГШ взяло на себя инспекторские функции в отношении авиачастей. Инспектирование Авиационной службы, как форма управления, стало осуществляться через начальников штабов округов и крепостей. В Воздухоплавательной части ГУ ГШ была организована совместная работа офицеров с высшим военным и инженерным образованием, что обеспечивало учет как тактических, так и технических соображений при формировании авиачастей. Свою работу Воздухоплавательная часть начала с разработки «Общего плана организации воздухоплавания и авиации в армии».

ГУ ГШ стремилось не только сформировать авиаотряды, но создать все условия для их деятельности, выявить боевые возможности авиации путем постановки перед ней преимущественно активных задач. Вместе с тем, небольшой штат Воздухоплавательной части не соответствовал объему работы, который она должна была выполнять в связи с быстрым развитием авиации.

В масштабе военного ведомства реорганизация органов военного управления, связанная с преобразованием ГИУ в ГВТУ, была направлена на их специализацию, однако в результате реформирования этих органов, управление авиацией в конце 1913 г. разделилось между ГУ ГШ и ГВТУ. Авиация, которая в силу своей технической природы и интенсивного развития в значительной степени зависела от снабжения, снова фактически оказалась в ведении инженерного ведомства (ГВТУ), хотя руководство организационным строительством авиачастей осталось за ГУ ГШ.

Введение в действие руководящих документов по авиации способствовало упрочению управленческих отношений в авиачастях, а также росту тактической и технической подготовленности их личного состава.

В ходе войны управление авиацией велось двумя органами: 1) Авиаканцем (с августа 1914 г. по март 1917 г.) и ПУАВ (с марта по ноябрь 1917 г.) – на ТВД и 2) ГВТУ (с августа 1914 г. по апрель 1916 г.) и Увофлотом (с мая 1916 г. по ноябрь 1917 г.) – в глубоком тылу. Эти четыре органа попарно в разное время определяли

стратегию строительства ВВФ России, которая к концу войны была реализована в созданный на фронтах Первой мировой войны ВВФ в виде отдельного рода сухопутных войск русской армии. Во время войны начали оформляться и рода авиации.

После Октябрьской революции, до июня 1918 г., советские выборные органы управления военной авиацией реализовывали стратегию строительства одновременно и гражданского и военного воздушных флотов, однако, созданный в конце мая 1918 г. Главвоздухфлот от этой стратегии отошел и приступил к строительству исключительно Рабоче-Крестьянского Красного Военного Воздушного флота. К этому процессу в августе 1918 г. подключился созданный на театре военных действий Авиадарм (ПУАВ), который вскоре стал доминировать над Главвоздухфлотом в определении стратегии развития авиационных сил.

Реорганизации главных органов управления КВФ выявили, что определяет стратегию строительства военной авиации тот орган, который управляет ею на ТВД.

После Гражданской войны, в 1921 г., был создан единый орган управления КВФ – новый Главвоздухфлот. Последний при выработке стратегии организационного строительства военной авиации стал опираться на военно-воздушную теорию (мысль), выработанную военными теоретиками и руководителями КВФ. Большой вклад в эту работу внесли Н.А. Яцук, А.Н. Лапчинский, А.В. Сергеев, В.В. Хрипин и другие авторы. Среди них сложились две группы: одна – за линию Л.Д. Троцкого в строительстве КВФ (создать малый, но качественный воздушный флот), другая – за «генеральную линию партии» (быстрыми темпами создать могучий КВФ).

В 1924 – 1925 гг. стратегия организационного строительства ВВС в общих чертах была определена и узаконена М.В. Фрунзе, а реализована руководителями военной авиации – П.И. Барановым и Я.И. Алкснисом в 1926 – 1928 гг. путем создания авиационных бригад и эскадрилий, а также новой системы подготовки авиакадров.

В период 1928 – 1931 гг. руководство ВВС реализовывало стратегию организационного строительства военной авиации через укрепление организационной структуры и системы управления, а также увеличение числа самолетов в авиачастях и соединениях. Военно-воздушная мысль переходила из публикаций в уставную литературу.

### Глава 3 ОРГАНИЗАЦИОННОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО ДЕЙСТВУЮЩИХ (СТРОЕВЫХ) ФОРМИРОВАНИЙ ОТЕЧЕСТВЕННЫХ ВОЕННО-ВОЗДУШНЫХ СИЛ (1910 – 1931 гг.)

#### 3.1 Организационное строительство Авиационной службы в России до Первой мировой войны (1910 – 1914)

Исследование показало, что 14 ноября 1911 г. в г. Чите появился первый в России авиационный отряд, а 31 декабря 1911 г. в селе Спасское – второй<sup>1</sup>. В это время военное ведомство располагало, помимо инструкторов Авиационного отдела, лишь 16 военными летчиками<sup>2</sup>. Обещание ГИУ перед Думой иметь к весне 1912 г. 36 самолетов не было выполнено. Авиатряды начали получать самолеты только в июне 1912 г.<sup>3</sup>, и лишь к сентябрю число летчиков в отрядах достигло 26 человек при 32 самолетах<sup>4</sup>.

В это время планировалось заменить воздухоплавательные роты, где сначала формировались авиатряды, авиационными ротами, которые должны были стать пунктами сосредоточения авиатрядов. В военное время рота превращалась в тыловую базу авиатрядов, выдвинутых к фронту. В авиароте, по замыслу Генштаба, «производится ремонт самолетов, эвакуированных с фронтовых аэродромов, и через роту отряды снабжаются авиатехникой от заводов». Планировалось создать авиатряды армейские, корпусные, крепостные и особого назначения.

Всего намечалось сформировать 10 армейских, 37 корпусных и 8 крепостных авиатрядов, из расчета по одному отряду на каждую армию, корпус и крепость, а также 8 отрядов особого назначения. Все отряды, кроме крепостных, должны были группироваться вокруг девяти авиарот<sup>5</sup>. Некоторые из воздухоплавательных рот планировалось упразднить, а их личный состав и материальную базу использовать для формирования авиационных рот и отрядов.

---

<sup>1</sup> РГВИА. Ф. 2000. Оп. 8. Д. 13. Л. 248; Оп. 2. Т. 1. Д. 242. Л. 323 и Д. 520. Л. 25.

<sup>2</sup> РГВИА. Ф. 802. Оп. 3. Д. 1081. Л. 70.

<sup>3</sup> РГВИА. Ф. 802. Оп. 3. Д. 1346. Л. 201, 203.

<sup>4</sup> РГВИА. Ф. 2000. Оп. 7. Д. 231. Л. 12.

<sup>5</sup> РГВИА. Ф. 2000. Оп. 7. Д. 231. Л. 13 – 14.



Для повышения престижности службы в авиации предлагалось офицерский состав всех воздухоплавательных частей изъять из инженерных войск и передать в ведение Генерального штаба, ввести новые должности на всех ступенях служебной иерархии и, таким образом, создать для офицерского состава возможность продвижения по службе и в Воздушном флоте<sup>6</sup>.

В конце 1912 г. Генштаб подготовил представление в Военный совет об упразднении 7 и 8-й воздухоплавательных рот и о сформировании трех авиационных рот<sup>7</sup>. Самолеты для формируемых при ротах десяти авиаотрядов были заготовлены заранее. Имелись и подготовленные авиационные кадры.

4 апреля 1913 г. представление было одобрено Военным советом. С этого времени началась интенсивная работа по организации авиачастей. Их формирование завершилось в 1913 г. в следующие сроки: 1-я авиарота (С.-Петербург) – 27 апреля; 2-я авиарота (Севастополь) – 25 мая; 3-я авиарота (Киев) – 23 июня.

На складе роты должны были храниться 42 самолета с принадлежностями, по шесть запасных самолетов на каждый из семи авиаотрядов, придаваемых роте. Авиароты подчинялись начальникам штабов округов<sup>8</sup>. Работа по формированию авиачастей сопровождалась организационными и техническими неурядицами. Наблюдался определенный демократизм. Например, летчики собирали самолеты и устанавливали на них моторы вместе с мотористами. Правила и инструкции по сборке самолетов и их техническому обслуживанию отсутствовали. Несмотря на трудности, общее число авиаотрядов в сухопутных войсках было доведено к июлю 1913 г. до 18.

Весь личный состав отряда определялся в 56 человек<sup>9</sup>. Для обеспечения маневра на театре военных действий отряду придавался обоз.

Исследование показало, что следствием не до конца решенных технических проблем стала задержка приведения организационной структуры авиачастей в соответствие с потребностями войсковых формирований: полевой армии,

---

<sup>6</sup> РГВИА. Ф. 2000. Оп. 7. Д. 111. Л. 1 – 7.

<sup>7</sup> РГВИА. Ф. 493. Оп. 2. Д. 56. Л. 86.

<sup>8</sup> РГВИА. Ф. 493. Оп. 2. Д. 4. Л. 230.

<sup>9</sup> РГВИА. Ф. 352. Оп. 1. Д. 33. Л. 4 – 6; Ф. 2000. Оп. 8. Д. 14. Л. 275; Ф. 493. Оп. 2. Д. 4. Л. 37.

армейского корпуса, кавалерийской группы и крепостного гарнизона. Формирование авиаотрядов на практике по-прежнему осуществлялось по штату, разработанному применительно к авиаотряду воздухоплавательной роты.

16 июля 1913 г. Николай II утвердил новые наименования авиаотрядов, сформированных в 1911 – 1913 гг. Номера и названия их указывали на принадлежность отряда тому или иному формированию сухопутных войск:

1. Корпусные авиационные отряды: при 1-й авиароте: Гвардейского корпуса, 1 и 18-й; при 2-й авиароте: 14 и 15-й; при 3-й авиароте: 9, 11 и 12-й; 19-й – в г. Гродно; 23-й – в г. Чита; 1 и 5-й Сибирские – в селе Спасское.

2. Крепостные авиационные отряды: Брест-Литовский, Карсский, Ковенский, Новогеоргиевский и Осовецкий.

3. Третий полевой авиаотряд – при 3-й авиароте (3 армия) – г. Киев<sup>10</sup>.

Штатная структура этих авиаотрядов была идентичной, т.е. не зависела от принадлежности, а их число из-за недостатка средств пока было меньше числа корпусов, крепостей и армий в русской армии<sup>11</sup>.

Весной 1914 г. началось формирование еще трех авиарот и 21 авиаотряда. Оно шло достаточно быстро, так как личный состав был подобран заранее, а самолеты еще с осени накапливались на местных складах. Как и в 1913 г., силы и средства подлежащих расформированию нескольких воздухоплавательных рот использовались для укомплектования вновь создаваемых авиачастей. В начале лета 1914 г. появились следующие авиачасти:

4-я авиарота (Лида), при ней: 2, 3, 4, 6, 10, 20, 21-й корпусные авиаотряды; 5-я авиарота (Бронницы, под Москвой), при ней: авиаотряд Гренадерского корпуса, 13 и 17-й корпусные авиаотряды; 6-я авиарота (Одесса), при ней: 7, 8, 24, 25-й корпусные авиаотряды; 5, 16, 22-й корпусные отряды (вошли в состав 1-й авиароты); 4-й Сибирский крепостной авиаотряд (с. Спасское); три крепостные авиаотряда в Гродно,

<sup>10</sup> РГВИА. Ф. 2000. Оп. 2. Т. 1. Д. 789. Л. 23.

<sup>11</sup> Сидоров А.Л. Из истории подготовки царизма к Перв. мировой войне // Истор. архив. – 1962. – № 2. – С. 154.

Севастополе и Владивостоке<sup>12</sup>.

Формирование авиачастей вновь сопровождалось организационными трудностями. Дислокация авиаотрядов часто не соответствовала дислокации штабов корпусов. Штабы округов не уделяли должного внимания боевой подготовке авиаотрядов. Так, лишь по просьбе летчиков 4-й авиароты начальник штаба Виленского ВО посетил аэродром в г. Лида, где формировались семь авиаотрядов. Вмешательство этого начальника помогло приступить к специальной подготовке. Летчики получили возможность тренироваться над Двинским полигоном. Однако появление нового средства войны – самолета не было в должной мере оценено командованием армии перед войной<sup>13</sup>.

Таким образом, к началу войны, организационное строительство строевой авиации реализовалось во вновь созданную организационную структуру сухопутной военной авиации, количество авиачастей в которой позволяло обеспечить большую часть корпусов средствами воздушной разведки. Появилась также крепостная авиация в виде крепостных авиаотрядов, приданных по одному каждой крепости. Всего в армии в июле 1914 г. насчитывалось 39 авиаотрядов.

### **3.2 Организационное строительство авиации действующей армии России в Первую мировую войну (1914 – 1917)**

В томе 1 Военной энциклопедии, изданном накануне войны, говорилось: «Основы организации армии, характер ее учреждений, система управления, – все это определяется в своей ценности и практичности только тем, насколько они способны служить к выполнению армией ее прямой задачи – вести войну»<sup>14</sup>. Данное положение в полной мере относилось и к авиации. Авиационная служба должна была во время войны обеспечивать согласно своему основному предназначению штабы армий, корпусов и крепостей данными воздушной разведки. Однако из-за недостаточной оперативной подготовки высшего командного состава русской армии эффективность

<sup>12</sup> РГВИА. Ф. 802. Оп. 4. Д. 2115. Л. 135.

<sup>13</sup> Александров Е.В. Краткий исторический очерк развития инженерных войск русской армии. М. – 1939. – С. 39.

<sup>14</sup> Военная энциклопедия. Т.1. – СПб., 1911. – С. 150.

использования авиации в начале войны оказалась не на должной высоте<sup>15</sup>.

К 19 июля 1914 г. (начало войны) в распоряжении военного ведомства были 1 полевой, 30 корпусных и 8 крепостных авиаотрядов. После проведения мобилизации, по состоянию на конец июля 1914 г. в них насчитывалось 244<sup>16</sup> (по другим данным – 263) самолета<sup>17</sup>. Полевой отряд находился при штабе 3-й армии Юго-Западного фронта (ЮЗФ), корпусные отряды прибыли на полевые аэродромы согласно плану развертывания армий к началу августа 1914 г., а крепостные отряды оставались пока при крепостях.

Между тем боевые действия уже в начале августа 1914 г. показали войсковому командованию, что авиация является весьма действенным средством для получения данных о противнике. Неясность обстановки на Северо-Западном и Юго-Западном фронтах требовала все более интенсивной работы воздушных разведчиков. Однако увеличение боевого напряжения уже через семь – десять дней приграничной войны привело к большим потерям авиационной техники. Чтобы вообще не лишиться средств воздушной разведки, Верховный Главнокомандующий издал 12 августа 1914 г. приказ № 6 с требованием использовать авиацию лишь при «действительной необходимости», однако никто не мог определить ее пределы<sup>18</sup>. Рассредоточенные от Балтийского моря до границы с Румынией авиаотряды использовались кустарно и некомпетентно. Ставка пришла к выводу, что на обоих фронтах «в авиационном деле» требуется ввести организующее начало в качестве двух новых должностных лиц, а именно: Заведующего организацией авиационного дела в армиях Юго-Западного фронта (ЮЗФ) и Заведующего организацией авиационного дела в армиях Северо-Западного фронта (СЗФ)<sup>19</sup>. Перед назначенным на пост Заведующего авиацией ЮЗФ Великим князем Александром Михайловичем и занявшим аналогичную должность на СЗФ генералом от кавалерии А.В. Каульбарсом стояла задача организационной работы, кото-

<sup>15</sup> Коленковский А.К. Маневренный период войны 1914 г. – М., 1940. – С. 30.

<sup>16</sup> РГВИА. Ф. 2003. Оп. 2. Д. 612. Л. 18; Ф. 493. Оп. 3. Д. 102. Л. 32.

<sup>17</sup> Симаков Б. Л. Воздушный флот Страны Советов / Б.Л.Симаков, И.Ф. Шипилов - М.: Воениздат, 1958. – С. 93.

<sup>18</sup> РГВИА. Ф. 2008. Оп. 1. Д. 657. Л. 43.

<sup>19</sup> Далее употребляется в основном сокращенное наименование: «Заведующий авиацией».

рая согласно высказыванию известного русского военного теоретика Леера заключалась «в установке между элементами армии прочной внутренней органической связи, приводящей к сплочению войск, их самостоятельности и удобоуправляемости»<sup>20</sup>. В приказе Верховного Главнокомандующего (ВГК) от 14 августа 1914 г. № 14 необходимость введения Заведующих авиацией формулировалась так: «В целях упорядочения в действующих армиях авиационного и воздухоплавательного дела...». Перепоручив авиацию Великому князю, старшинство которого над бароном А.В. Каульбарсом было особо оговорено в вышеупомянутом приказе, Ставка сохранила строевое и оперативное подчинение авиаотрядов штабам армий, корпусов и крепостей.

Война потребовала изменить структуру основной организационной единицы – авиаотряда. Уже первые полеты на воздушную разведку указали на необходимость введения в его штат не менее четырех летчиков-наблюдателей, что и было осуществлено приказом ВГК от 27 сентября 1914 г. № 78.

Как и предполагалось до войны, для штаба армии требовался особый армейский авиаотряд, имеющий на вооружении самолеты с увеличенными радиусом действия и грузоподъемностью. Требованиям армейского самолета наилучшим образом соответствовали уже апробированные на фронте «Вуазены», но завод Лебедева только начинал их выпускать. Поэтому Заведующий авиацией согласился отложить формирование армейских отрядов до зимы, когда должна была снизиться активность авиации, и можно было бы без ущерба для ее боевой деятельности выдвинуть на командные должности в новые отряды летчиков, имевших лучшие показатели в боевой работе.

Зимой интенсивность полетов по фронту несколько уменьшилась. Распределение отрядов по армиям приняло относительную стабильность.

В начале 1915 г. руководство авиацией сосредоточило внимание на разработке концепции развития авиации при затяжной войне. В этой связи генералу А.В. Каульбарсу, командируемому в союзные страны в конце января 1915 г., было поручено выяснить там следующее: «возможно ли в виду разнообразия службы аэропланов ограничиться каким-либо из типов аэропланов, соединив в нем все требования,

---

<sup>20</sup> Тактика в трудах военных классиков. – М. – Л., 1926. – С. 265.

предъявляемые военным аппаратам, или признается необходимым выработать несколько типов аэропланов, пригодных для определенных задач: 1) разведка; 2) связь; 3) бомбометание; 4) корректирование огня артиллерии; 5) уничтожение неприятельских летательных аппаратов (...). Требования, предъявляемые к аппаратам перечисленных типов»<sup>21</sup>. В мае 1915 г. А.В. Каульбарс представил доклад о выборе типов самолетов во Франции и Англии.

В 1914 г. Ставка планировала крупные наступательные операции, и Заведующий авиацией счел необходимым позаботиться о маневренности крепостных отрядов, в таблице которых изначально отсутствовали транспортные средства (обоз)<sup>22</sup>. 12 ноября 1914 г. он телеграфировал в Ставку: «Ввиду предстоящей возможности блокадных действий на неприятельской территории, являлось бы желательным использовать для этой цели крепостные авиационные отряды: Ковенский, Гродненский, Осовецкий и Новогеоргиевский, для чего необходимо присвоить им штат номер четвертый, снабдив первые три обозом, так как Новогеоргиевский отряд обоз уже имеет»<sup>23</sup>. В начале 1915 г. вышеуказанные отряды начали оснащаться обозами. Кроме того, в марте 1915 г. крепостные авиаотряды по дополнительному табелю получили право на обеспечение автомобилями (четыре машины на отряд).

В целом, спустя год с начала войны, организационное оформление авиации действующей армии в основном было завершено. Распределение авиаотрядов по армиям и фронтам стало более упорядоченным, штабы объединений и соединений сухопутных войск научились использовать авиацию и управлять ею. В действующей армии состояло 49 авиаотрядов – 1 специальный, 6 армейских, 39 корпусных и 3 корпусных, временно отведенных в тыл.

Постепенно улучшалась и организация материально-технического обеспечения авиачастей. Штаты и табели отрядов в основном соответствовали требованиям войны по ведению воздушной разведки с одной стороны, и скромным возможностям снабжения, с другой. Авиаотряды стали представлять собой, по выражению

---

<sup>21</sup> РГВИА. Ф. 2000. Оп. 3. Д. 301. Л. 268.

<sup>22</sup> История первой мировой войны 1914 1918. Т. 1. – М., 1975. – С. 361.

<sup>23</sup> РГВИА. Ф. 2003. Оп. 2. Д. 612. Л. 396.

А.А. Леера, «соединения отдельных элементов ... (нижние чины, начальствующий персонал, материальная часть) в прочные и удобоуправляемые единицы»<sup>24</sup>. Организационная структура авиации действующей армии осенью 1915 г. приобрела относительную устойчивость, так как авиационные части перестали без необходимости подчиняться то одной, то другой инстанции.

В августе 1915 г. Великий князь решил объединить авиаотряды в авиационные дивизионы армейского подчинения. Для исключения крупных просчетов Ставка приняла решение ввести авиадивизионы пока только в 5 и 7-й армиях<sup>25</sup> (приказ НШ ВГК от 18 сентября 1915 г. № 65<sup>26</sup>). Выполнение этого проекта должно было направить усилия летчиков на качественное выполнение расширяющегося круга задач, возлагаемых на авиаотряд. Последний все в большей степени приобретал признаки *многоцелевой* авиачасти, а это неизбежно должно было предъявить к летчикам и наблюдателям повышенные и разнообразные требования. С другой стороны, появление в армейском звене авиадивизиона создавало предпосылки для сосредоточения усилий авиаотрядов на важнейших направлениях и объектах действий, то есть — для массирования сил авиации.

Проект, одобренный в сентябре 1915 г. Верховным Главнокомандующим, стал новым планом, по которому стала развиваться авиация. Великий князь признавал, что главное препятствие на пути к «новой организации авиационных частей» — нехватка самолетов. Поэтому одновременно с «Проектом новой организации...» в начале сентября 1915 г. был разработан «План новых формирований и снабжения авиационных частей»<sup>27</sup>, согласно которому к 1 сентября 1916 г. должны были быть сформированы 33 авиаотряда (3 — для штабов фронтов, 6 армейских и 24 корпусных<sup>28</sup>). Число летчиков на фронте к этому сроку планировалось довести до 552 человек. Рассчитывали также на поступление в войска от промышленности и по импорту 1995 самолетов.

---

<sup>24</sup> Редигер А.Ф. Комплектование и устройство вооруженной силы. — СПб., 1913 — 1914. — С.1.

<sup>25</sup> РГВИА. Ф. 2008. Оп. 1. Д. 314. Л. 11.

<sup>26</sup> РГВИА. Ф. 493. Оп. 1. Д. 7. Л. 2.

<sup>27</sup> Козлов Н. Очерк снабжения русской армии военно-техническим имуществом в мировую войну. От начала войны до половины 1916 г. — М. — Л., 1926. — С. 168.

<sup>28</sup> РГВИА. Ф. 2003. Оп. 2. Д. 615. Л. 126.

В 1915 г. в авиации Российской армии возникли проблемы вооружения самолетов. Единственным вполне вооруженным типом самолета на фронте еще с 1914 г. был воздушный корабль «Илья Муромец». До войны Генштаб предполагал, что «Муромцы» будут выполнять задачи армейского значения<sup>29</sup>. Эти самолеты казались незаменимыми в борьбе с цеппелинами и «для действий по крепостям». В августе при Гатчинской ВАШ из «Муромцев» были сформированы четыре односамолетных отряда. Их отправка в распоряжение штабов армий началась 25 августа 1914 г., однако уникальные машины требовали продуманной системы обеспечения. Предпосылок к этому до войны создать не успели. Наспех обученные пилотированию «Муромцев» летчики-инструкторы ГВАШ дали им отрицательные отзывы (привыкли летать на легких самолетах), к которым присовокупилось нежелание Ставки расходовать дефицитные двигатели типа «Сальмсон» на оснащение четырехмоторных гигантов<sup>30</sup>. Только новые предложения Правления РБВЗ восстановили интерес военных к «Илье Муромцу»<sup>31</sup>. Наибольшую энергию в этом отношении проявил председатель акционерного общества РБВЗ, бывший офицер флота М.В. Шидловский, который доказал Военному министру и Верховному Главнокомандующему, что «Муромцы» необходимо сгруппировать в Эскадру воздушных кораблей (ЭВК) и в ее составе наладить постепенное использование самолетов во фронтовых условиях, дорабатывая их в процессе боевой деятельности за счет сил и средств РБВЗ. На фронте должны были обучаться и экипажи<sup>32</sup>.

Весной 1916 г. на СЗФ и ЮЗФ уже работали два боевых отряда «Муромцев», а несколько позже был создан такой же отряд и для Западного фронта (ЗФ), что позволило считать выполненным пункт плана Александра Михайловича о формировании трех авиаотрядов для штабов фронтов, однако все попытки Заведующего авиацией подчинить ЭВК Авиаканцу не увенчались успехом: до апреля 1917 г. авиация сухопутных войск, согласно решению ВГК от 10 декабря 1914 г., продолжала подразде-

---

<sup>29</sup> Козлов Н. Очерк снабжения русской армии военно-техническим имуществом в мировую войну. От начала войны до половины 1916 г. – М. – Л., 1926. – С. 63.

<sup>30</sup> Финне К.Н. Русские воздушные богатыри И.И. Сикорского. – Белград, 1930. – С. 35, 40.

<sup>31</sup> РГВИА. Ф. 2003. Оп. 2. Д. 612. Л. 25, 153.

<sup>32</sup> РГВИА. Ф. 802. Оп. 1. Д. 1077. Л. 1, 2.



ляться на легкую, находящуюся в ведении Александра Михайловича, и тяжелую (Эскадра воздушных кораблей), подчиненную НШ ВГК. Из 80 «Муромцев», выпущенных на РБВЗ за период 1914 – 1917 гг., в бою был потерян только один самолет<sup>33</sup>.

В январе 1916 г. «План новых формирований...», принятый в 1915 г., был уточнен. Предполагалось до 1917 г. сформировать 25 отрядов (3 – для фронтов, 3 – армейских, 17 – корпусных и 2 – крепостных)<sup>34</sup>. К 1 января 1916 г. армия располагала 52 отрядами<sup>35</sup>, включавшими 360 самолетов. Для сравнения заметим, что во французской действующей армии в это время было 783, а в германской – 1600 самолетов<sup>36</sup>.

Корпусные авиаотряды приказом НШ ВГК от 5 марта 1916 г. № 300 были переведены на штат и табель армейских отрядов<sup>37</sup>. В результате фактически произошла унификация организационных структур авиачастей, что способствовало их взаимозаменяемости и расширяло возможности по маневру отрядами на фронте. С другой стороны, этой мерой закреплялось сложившееся де-факто положение, что и корпусные, и армейские отряды из-за дефицита материальной части стали комплектоваться теми типами самолетов, которые в данный момент имелись в наличии на фронте.

23 марта 1916 г. НШ ВГК приказом № 381 утвердил «Положение о службе авиационных частей, входящих в состав армии»<sup>38</sup>. Этот документ закреплял организационные изменения, происшедшие в Авиационной службе с 1912 г. В Положении определялось, что «авиационные отряды, входящие в состав армии, назначаются для выполнения задач по воздушной разведке, фотографированию неприятельского расположения, воздушному бою, бомбометанию и службе связи и состоят в распоряжении штаба армии»<sup>39</sup>.

В 1916 г. стали формироваться специализированные истребительные авиаотряды. На вооружении их состояли, как одноместные, так и двухместные самолеты «Ньюпор-Х», «Кодрон» и др. Летчик-наблюдатель на таких самолетах исполнял роль воздушного стрелка. В руководстве авиацией в середине 1916 г. еще бытовало

<sup>33</sup> *Grehler Olaf. Geschichte des Luftkriegs mit 1910 bis 1980. – Berlin, 1985. – S. 15.*

<sup>34</sup> РГВИА. Ф. 2003. Оп. 2. Д. 619. Л. 64; Ф. 802, Оп.1, Д. 86, Л. 321.

<sup>35</sup> РГВИА. Ф. 2003. Оп.2. Д. 633. Л. 54.

<sup>36</sup> *Бескровный Л.Г. Армия и флот России в начале XX века. – М., 1986. – С. 141.*

<sup>37</sup> РГВИА. Ф. 493. Оп. 2. Д. 7. Л. 2.

<sup>38</sup> РГВИА. Ф. 493. Д. 56. Л. 52 – 54 об.

<sup>39</sup> РГВИА. Ф. 493. Оп. 2. Д. 7. Л.13.

мнение, что истребителем может быть любой (но лучше двухместный) более-менее быстроходный тип самолета, вооруженный пулеметом. Формирование истребительных отрядов осуществлялось при авиапарках, но шло оно из-за недостатка самолетов медленно, к тому же не хватало и пулеметов: на 1 июля 1916 г. в авиационных отрядах имелось лишь 132 пулемета<sup>40</sup>.

Дополнение корпусного отряда истребительной парой, введенное в середине 1916 г., усложнило его организационную структуру и усилило ее многоцелевую направленность. Однако и создание небольших истребительных отделений и нескольких истребительных отрядов не решало проблемы противодействия воздушному противнику в тех случаях, когда он применял большие группы самолетов. Обеспокоенный этим 3 августа 1916 г. Главнокомандующий армиями ЮЗФ А.А. Брусилов пишет Заведующему авиацией: «Обладая по сравнению с немцами слабыми по количеству и качеству авиационными средствами, мы можем успешно бороться с неприятельской воздушной разведкой только при условии решительного сосредоточения воздушных сил на важнейшем операционном направлении, жертвуя направлениями второстепенными»<sup>41</sup>. Далее Брусилов предлагал создать усиленные истребительные отряды, в которых число самолетов должно определяться не штатом, а потребностью. В ответном письме от 12 августа 1916 г. Александр Михайлович согласился с идеей Главнокомандующего армиями ЮЗФ о массировании авиации, но осуществлять «сосредоточение воздушных сил» предложил не изменением уже сложившейся организационной структуры отрядов, а составлением из них группы<sup>42</sup>. Результатом обмена мнениями между фронтовым командованием и руководством авиацией стало создание в августе 1916 г. Первой фронтовой боевой авиагруппы. В нее вошли 2, 4 и 19-й корпусные авиаотряды, имевшие на вооружении в основном скоростные двухместные самолеты, оснащенные пулеметами. Объединение нескольких отрядов в группу на отдельном участке фронта носило экспериментальный

---

<sup>40</sup> Козлов Н. Очерк снабжения русской армии военно-техническим имуществом в мировую войну. От начала войны до половины 1916 г. – М. – Л., 1926. – С. 81.

<sup>41</sup> РГВИА. Ф. 2008. Оп.1. Д. 66 – 67. Л. 3, 156.

<sup>42</sup> РГВИА. Ф. 2008. Оп.1. Д. 66 – 67. Л. 3.

характер. Для упорядочения работы вновь созданной структуры Управление авиацией издало «Руководящие указания по организации и использованию авиационной группы Юго-Западного фронта»<sup>43</sup>, в которых, в частности, говорилось: «Главной задачей группы является борьба с неприятельскими летчиками, появляющимися над нашим расположением, с целью охраны последнего от налетов противника и противодействия его разведке»<sup>44</sup>. Указания предписывали для своевременного перехвата воздушного противника организовывать службу воздушного наблюдения, оповещения и связи, а также дежурство самолетов. Следует отметить, что примерно в это же время истребительные авиагруппы появились и во Франции<sup>45</sup>.

Опыт применения истребительной авиации в форме боевой авиационной группы (БАГ) был обобщен Управлением авиацией в проекте «Положения о боевых авиационных группах», которое в начале февраля 1917 г. после утверждения НШ ВГК стало руководящим документом по формированию и боевому применению авиагрупп на всех четырех фронтах.

Приказом НШ ВГК от 5 февраля 1917 г. № 203 предписывалось из 1, 3, 7, 8, 14, 16, 19, 22, 24 и 30-го корпусных авиаотрядов образовать 1, 2, 3 и 4-ю боевые авиационные группы и сформировать управления этих групп. При создании БАГ учитывались недочеты, имевшие место в Первой авиагруппе ЮЗФ. Существенным изменением было введение в штат группы управления ею во главе с командиром. В Положении о БАГ говорилось, что группы «назначаются для активной борьбы с воздушным флотом противника, на них могут, кроме того, возлагаться задачи по охране разведывательных и корректирующих стрельбу самолетов, по разведке и фотографированию, а также по обстрелу живых целей». В управление БАГ входили командир, летчик-наблюдатель, механик, врач и 17 нижних чинов. Группа должна была подчиняться командиру авиадивизиона или инспектору авиации армий фронта<sup>46</sup>.

К осени 1917 г. истребительная авиация, как род авиации действующей армии,

---

<sup>43</sup> РГВИА. Ф. 2008. Оп.1. Д. 66 – 67. Л. 1.

<sup>44</sup> РГВИА. Ф. 2008. Оп.1. Д. 340. Л. 7.

<sup>45</sup> Воздушный флот. История, тактика, техника: Пер. с фр. / Под ред. А.Н. Лапчинского. – М., 1924. – С. 120.

<sup>46</sup> РГВИА. Ф. 2008. Оп.1. Д. 340. Л. 1, 4, 7 – 9, 115; Ф. 2008. Оп.1. Д. 340. Л. 3.

была представлена истребительными авиаотделениями двухсамолетного состава в управлениях авиадивизионов и авиаотрядах, армейскими истребительными авиаотрядами и фронтовыми боевыми авиагруппами. Получилась стройная организация истребительной авиации, параллельная организации действующей армии. Заметим, что истребительная авиация в России существовала фактически лишь с июля 1916 г. по октябрь 1917 г. За это время ею было сбито 188 самолетов противника<sup>47</sup>.

В 1916 – 1917 гг. воздушная оборона подступов к столице обеспечивалась, кроме Специального дивизиона, Петроградским и Кронштадским крепостными, а также Чудским гидроавиационным отрядами, объединенными в авиадивизион<sup>48</sup>. Оснащение Кронштадского, а затем и Петроградского авиаотрядов самолетами ввиду наличия у противника лишь нескольких цеппелинов на Восточном фронте, откладывалось. При необходимости эти отряды должны были вооружаться авиатехникой с заводов или с Центрального авиасклада<sup>49</sup>. Осенью 1916 г. Заведующий авиацией решил, наконец, вооружить Кронштадский и Петроградский авиаотряды самолетами «Виккерс».

Кронштадский, Петроградский, Ревельский и Николаевский крепостные авиаотряды вслед за авиаотрядом обороны Варшавы (1914 год) стали отрядами противовоздушной обороны важных административных, промышленных и военных центров и объектов. При приближении фронта предполагалось эти отряды привлекать и к выполнению обычных задач. Однако предполагаемое использование крепостных отрядов в качестве истребителей уже не отвечало опыту войны. Мнение, что в воздушном бою требуется скоростной двухместный сильно вооруженный самолет с большой грузоподъемностью, имеющий мощный мотор для быстрого набора высоты, устарело. Война показала, что истребитель должен быть одноместным и маневренным. Число одноместных истребителей на фронте росло. Авиация же «воздушной» обороны так и не получила на вооружение истребители – «моноплясы». Тем не менее, система прикрытия объектов тыла от воздушного нападения была продумана и в целом организационно завершена в Петрограде и Одессе, где на определенном

---

<sup>47</sup> *Король В.В.* В небе России – Спб., 1995. – С. 156.

<sup>48</sup> РГВИА. Ф. 2008. Оп.1. Д. 4. Л. 301.

<sup>49</sup> РГВИА. Ф. 493. Оп. 2. Д.16. Л. 70 – 73 .

удалении от прикрываемого объекта находилась зона действия авиации, а на подступах к нему – зона зенитной артиллерии.

В авиации действующей армии самолеты-корректировщики впервые оказали большую помощь артиллерии в 1915 г. во время осады крепости Перемышль. Однако из-за недостатка материальной части специальные артиллерийские отряды в русской армии не формировались до 1917 г. Их роль выполняли корпусные авиаотряды. В некоторых из них были даже созданы отделения двухсамолетного состава с радиотелеграфной аппаратурой. Кроме того, в корпусных авиаотрядах один из летчиков-наблюдателей заведовал организацией работы с артиллерией. Тем не менее, артиллеристы, руководствуясь примером франко-английской и германской авиации, настаивали на формировании в 1917 г. специальных артиллерийских авиаотрядов. В связи с этим 22 января 1917 г. Александр Михайлович писал в Ставку: «Параллельно с постепенным налаживанием в нашей армии корректирования стрельбы артиллерии при помощи самолетов, с фронтов начали поступать весьма частые просьбы о формировании возможно большего числа (...) артиллерийских отрядов»<sup>50</sup>.

Наболевшие нужды организационного построения авиации инспектор авиации армий СФ в 1917 г. выразил так: «В настоящее время вполне определилась недостаточность такого числа специальных самолетов в отделениях и выяснилась необходимость развивать их в самостоятельные отряды для полного авиационного обслуживания корпуса (...) на каждый корпус – три отряда»<sup>51</sup>. Для армии этот инспектор авиации армий предлагал создать по четыре специализированных отряда.

Рядом с летчиками-офицерами воевали и летчики-нижние чины, как правило, добровольцы. Для сближения прав всех летчиков Авиакомандой было решено стимулировать их службу (присвоение офицерских званий и др.)<sup>52</sup>.

В авиации проходили службу офицеры Генерального штаба. Заведующий авиацией неоднократно обращался к НШ ВГК с просьбами о направлении в авиацию этой категории офицеров. 27 августа 1916 г. он писал в Ставку: «Необходимо поставить вопрос о

---

<sup>50</sup> РГВИА. Ф. 493. Оп.2. Д.16. Л.71; Ф. 493. Оп. 3. Д. 36. Л. 3.

<sup>51</sup> РГВИА. Ф. 493. Оп. 2. Д. 16. Л. 205.

<sup>52</sup> РГВИА. Ф. 802. Оп. 1. Д. 82. Л.17 – 19.

привлечении в состав авиации офицеров, получивших высшее военное образование, так как следует помнить, что авиационная служба более всякой другой носит индивидуальный характер и требует, как всякое новое и не вполне налаженное дело, проявления в широких размерах личного почина»<sup>53</sup>. Этот вопрос был решен только в начале 1917 г.

Летно-подъемный состав в 1917 г. составлял около 10% от всего личного состава авиачастей. В июне 1917 г. летчики-солдаты и мотористы созвали свой съезд в Петрограде. В противовес ему 8 июля 1917 г. открылся Всероссийский авиационный съезд в Москве, на котором были представлены не только солдаты, но и офицеры. Оба съезда провозгласили своей целью улучшение положения дел в авиации. Этому же желало и руководство авиацией. Так, начальник Полевого управления авиацией и воздухоплаванием В.М. Ткачев, возлагал надежды на съезд авиаторов<sup>54</sup>. Всероссийский авиасъезд закончил свою работу в конце августа 1917 г., оставив свой постоянный орган – Совет авиации<sup>55</sup>.

Стратегия организационного строительства авиации действующей армии России во время войны реализовывалась, прежде всего, в увеличении численности действующих самолетов. Их число выросло почти в три раза. В строю в октябре 1917 г. находилось более 700 самолетов, что было соизмеримо с Францией (1446 самолетов) и с Германией (около 2000 самолетов), хотя в этих странах выпуск авиатехники был на порядок больше<sup>56</sup>. Число авиаотрядов увеличилось с 39 до 95. В ЭВК имелось 30 экипажей самолетов «Илья Муромец»<sup>57</sup>. Всего за время войны в действующую армию поступило около 4000 самолетов<sup>58</sup>. Их характеристики значительно улучшились<sup>59</sup>.

---

<sup>53</sup> РГВИА. Ф. 493. Оп. 2. Д. 22. Л. 244; Ф. 493. Оп. 15. Д.9. Л. 12.

<sup>54</sup> Антошкин С.Н. Военная авиация в Первую мировую войну: дис. на соиск. уч. степ. канд. ист. наук. – М., 1997. – С. 31.

<sup>55</sup> РГВИА. Ф. 493. Оп. 15. Д. 9. Л. 53; Можяев А.В. Краткий исторический обзор авиации // Вестник воздушного флота. – 1933. – № 2. – С. 6.

<sup>56</sup> Мировая война в цифрах. – Л., 1934. С. 45; Гоф В. Развитие германских военных самолетов во время войны: пер. с нем. – М., 1922. – С. 8.

<sup>57</sup> РГВИА. Ф. 493. Оп. 2. Д.17. Ч. I. Л. 144.

<sup>58</sup> Воронкова С.В. Материалы Особого совещания по обороне государства. – М., 1975. – С. 42.

<sup>59</sup> Таленский Н.А. Первая мировая война 1914 – 1918 гг. – М., 1944. – С. 122.

### 3.3 Организационное строительство Красного Воздушного флота действующей армии (1918 – 1920)

Во время Первой мировой войны Авиационная служба русской армии оформилась вместе с Воздухоплавательной службой в Военный Воздушный флот. Авиация действующей армии под воздействием военного фактора (военного искусства) разделилась на рода (рисунок 3.1).



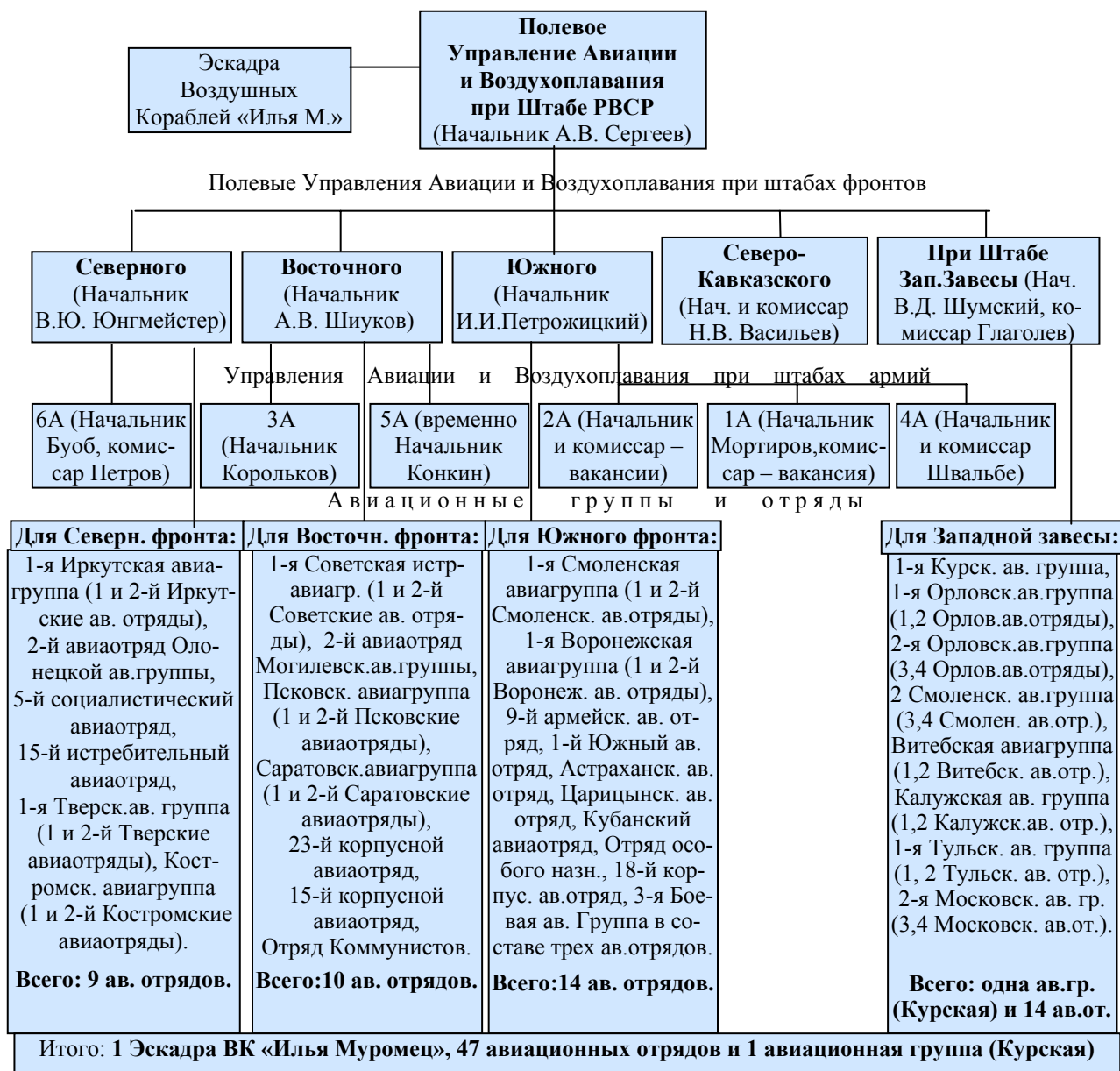
Рисунок 3.1 – Схема родов авиации действующей армии (середина 1917 г.)

После учета авиационного имущества, которое досталось Советской власти в наследство от ВВФ России, Советское правительство осознало, что авиачастей, готовых защищать Советскую власть, крайне мало (имелось 33 авиаотряда, насчитывавших 94 самолета)<sup>60</sup>, однако к августу 1918 г. выяснилось, что Республика располагает авиапарком в более чем 450 самолетов.

С весны 1918 г. авиаотряды стали формировать на основе воинской повинности. Ранее сформированные добровольческие авиаотряды включали 12 самолетов, что не давало возможности придать каждой дивизии хотя бы один авиаотряд. Тогда 15 мая 1918 г. приказом Наркомвоена № 308 штат отряда был уменьшен до шести самолетов. После образования Авиадарма, в сентябре 1918 г., был составлен План

<sup>60</sup> РГВА. Ф. 1. Оп. 1. Д. 72. Л. 142, 144.

новой организации КВФ (рисунок 3.2).



#### Примечания

1 Эскадру Воздушных Кораблей восстановить такой, какая она была в 1917 г., не удалось. Вместо нее был сформирован Дивизион Воздушных Кораблей.

2 Схема составлена по материалам РГВА: Ф. 4. Оп. 3. Д. 48. Л. 38 об. – 40.

Рисунок 3.2 – Планируемая организация Рабоче-Крестьянского Красного Военного Воздушного Флота действующей армии (осень 1918 г.)

Материальной базой создания советских авиачастей являлись в основном иностранные самолеты, поставленные в Россию из Франции и Англии. Они были, как правило, устаревших конструкций. К самолетам, произведенным на отечественных авиазаводах относились: «Анаде» с моторами в 80 – 100 л.с., «Анараль» (130 – 150 л.с.), «Анакле» (130 л.с.), «Лебедь» (130 – 150 л.с.), Илья Муромец» с четырьмя моторами по 160 л.с.



До августа 1918 г. на фронте действовали в основном добровольческие отряды, не имевшие однотипной организационной структуры<sup>61</sup>. С осени 1918 г. появляется регулярный КВФ. Он насчитывал 66 шестисамолетных авиаотрядов<sup>62</sup>. Их стали отправлять на фронт. В августе 1918 г. там находилось 9 отрядов, а в декабре - 44<sup>63</sup>. Всего в конце года число отрядов выросло до 88, хотя не во всех из них имелось по шесть самолетов. Поэтому на основании приказа РВСР от 13 ноября 1918 г. № 220/34 все двухотрядные авиагруппы и отдельные отряды перешли на штаты с шестисамолетным составом, но с уточненным количеством другого авиаимущества и указанием иметь в отряде три истребительных и три разведывательных самолета<sup>64</sup>.

Разведывательная и истребительная авиация сводилась в трехотрядные авиационные дивизионы<sup>65</sup> (рисунок 3.3).



Рисунок 3.3 – Организация авиационного дивизиона с подчиненными авиаотрядами

<sup>61</sup> РГВА. Ф. 30. Оп. 1. Д. 78. Л. 1.

<sup>62</sup> РГВА. Ф. 29. Оп. 4. Д. 14. Л. 296; Ф. 23938. Оп. 7. Д. 11. Л. 93.

<sup>63</sup> Сергеев, А.В. 5 лет строительства и борьбы Воздушного Флота. Книга II. Как создавался Красный Воздушный Флот (1917 – 1922) / Андрей Сергеев. – М.: Авиаиздательство, 1926. – 196 с. – С. 75.

<sup>64</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 3. Д. 52. Л. 31 об.

<sup>65</sup> Хрипин В.В. Об организации тыла и снабжения Красного Воздушного флота / Василий Хрипин // Вестник воздушного флота. – 1923. – № 2 (16). – С. 38 – 41.

После подсчета числа исправных самолетов в авиаотрядах Авиада́рм 28 ноября 1918 г. принял решение 27 из имевшихся 88 авиаотрядов упразднить, используя их личный состав и матчасть для формирования 61 полноценного авиаотряда (45 разведывательных, 12 истребительных, 3 артиллерийских и 1 фотографический). Реввоенсовет Республики по представлению ПУАВ 8 декабря 1918 г. утвердил это решение приказом № 364.

Теперь каждой дивизии мог быть придан если не авиадивизион, то, по крайней мере, – один разведывательный авиаотряд, а Северному, Восточному, Южному и Украинскому (последний образовался 3 января 1919 г.) фронтам – по истребительному авиадивизиону, состоящему из трех авиаотрядов.

Между тем фронтовая действительность в начале 1919 г. указала на то, что разведывательные авиадивизионы не отвечают практике боевой работы из-за своей громоздкости. Поэтому разведывательная авиация в количестве 40 авиаотрядов распределилась по 40 сформированным стрелковым дивизиям. Остальные разведывательные авиаотряды были зачислены в резерв. «Географические» названия авиаотрядов упразднялись (за исключением почетных наименований). Вместо них вводились простые номерные обозначения типа: «1-й разведывательный», «2-й истребительный» и т.д., при этом номер авиаотряда должен был соответствовать номеру обслуживаемой им дивизии<sup>66</sup>.

В результате на 1 февраля 1919 г. в РККВВФ снова стало 66 авиаотрядов, из них: разведывательных – 47, истребительных – 12, артиллерийских – 3, фотографических – 1, тяжелой авиации – 3 (односамолетных)<sup>67</sup>.

Начиная с Казанской операции августа – сентября 1918 г., показали свою жизненность авиационные группы, создаваемые на период проведения фронтовых и армейских операций. Авиагруппы создавались, как следствие возросшей на том или ином фронте угрозы со стороны противника. Угроза эта могла исходить от сухопутного неприятеля (прорыв его конницей Южного фронта в 1919 г.) или от авиацион-

---

<sup>66</sup> РГВА. Ф. 30. Оп. 3. Д. 26. Л. 44, 149, 150, 289.

<sup>67</sup> РГВА. Ф. 46. Оп. 4. Д. 509. Л. 137.

ной группировки (наращивание польской авиации на Западном фронте в 1920 г.) и др.

Такие импровизированные авиационные группы (группировки), создавались более десяти раз в Гражданскую войну на разных фронтах. Их организационное построение было временным и отвечало только оперативным требованиям, в других же отношениях, особенно в плане снабжения авиачастей авиатехникой и ее ремонта, отмечалось много неудобств.

Другая импровизация в организационном строительстве действующей авиации проявилась в расчленении авиаотрядов на звенья.

Это было обусловлено желанием придвинуть ближе к фронту самую боеспособную часть авиаотряда, так как последний стал в 1919 г. из-за своего громоздкого обоза и наличия не более двух – трех боеспособных самолетов (вместо шести), – малоподвижным. Выделенные из авиаотряда самолеты (иногда – один самолет) и составляли так называемое «боевое звено» («боезвено»). Данный организационный прием применяли на всех фронтах. Какой-либо типовой структуры «боезвенья» не имели. В каждом случае состав «боезвена» должен был максимально соответствовать поставленной перед отрядом задаче. Боевые звенья повышали маневренные и боевые возможности отрядов и делали их структуру адекватной маневренной Гражданской войне.

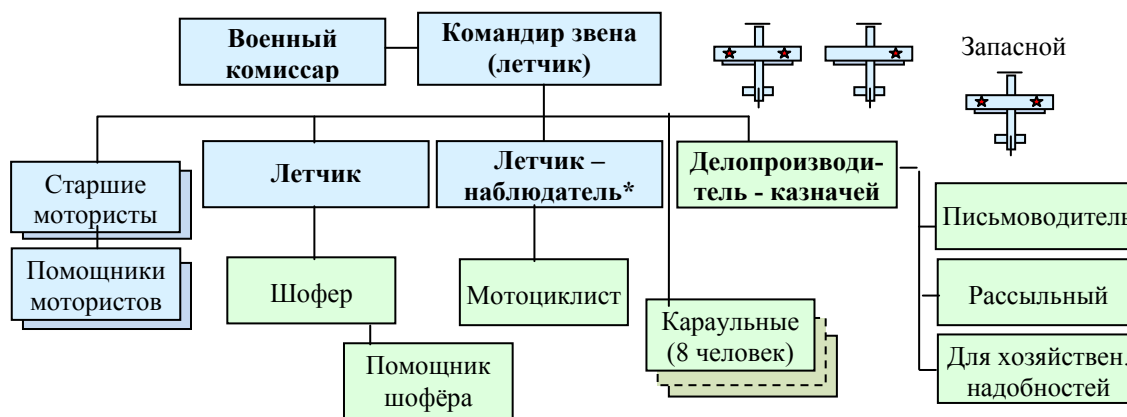
Нечто подобное наблюдалось и в тылу фронтов, где располагались общевойсковые и авиационные штабы. Так, в 1919 г. при штабах фронтов стали по инициативе их начальников оставлять один-два самолета «для особых поручений». Авиадарм решил узаконить эти начинания приказом РВСР от 7 августа 1919 г. № 1286/252, согласно которому были утверждены штаты и табель имущества отдельного боевого авиационного звена. При этом указывалось, что штат вводится «в действие с 15 апреля 1919 г.»<sup>68</sup> (рисунок 3.4).

Примерно через 11 месяцев, 29 июня 1920 г., приказом РВСР № 1181/202 были объявлены штаты, положение, табель имущества и расчет вагонов Авиазвена Особого назначения (АЗОН) при Штабе ВФ Действующей Армии на два самолета.

---

<sup>68</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 3. Д. 31. Л. 2, 2 об.

Оно предназначалось «для выполнения заданий особой государственной важности: перевозка секретных агентов, секретных документов, связь с иностранными государствами и т.д.». Подчеркивалось, что «Командир Авиазвена Особого назначения состоит в непосредственном подчинении Начальнику Штаба Воздушного Флота Действующей Армии и пользуется правами Командира Строевого Полка»<sup>69</sup>.



#### Примечания

1 \* В истребительном звене летчик-наблюдатель не полагался.

2 Обязанности по заведованию личным составом, разведкой, вооружением, фотооборудованием, хозяйством, технической частью и другими специалистами распределялись командиром между должностными лицами звена.

3 Схема составлена по материалам РГВА: Ф. 4. Оп. 3. Д. 31. Л. 136, 136 об.

Рисунок 3.4 – Организационно-штатная структура отдельного боевого авиационного звена

Для придания регулярности авиазвеньям фронтового подчинения 4 октября 1920 г. приказом РВСР № 2021 был утвержден и введен в действие новый штат авиазвеньев особого назначения (АЗОН) при штабах красного воздушного флота фронта в составе 38 человек<sup>70</sup>.

Распределение авиачастей на фронте было оформлено приказом РВСР от 22 октября 1919 г. № 1738/363, изменившим оперативное подчинение авиаотрядов. В нем говорилось: «Во изменение приказа Реввоенсовета Республики от 13 ноября 1918 г. за № 220 и от 8 декабря 1918 г. за № 364, обязательное придавание [так в источнике] авиаотрядов дивизии отменить. Как правило, ввести придачу разведывательных отрядов армиям, причем, в зависимости от боевой обстановки, авиацион-

<sup>69</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 3. Д. 34. Л. 354 – 355.

<sup>70</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 3. Д. 34. Л. 354 – 355, 552.

ные средства могут придаваться подчиненным Штарму [Штабу армии] войсковым соединениям приказами командармов. Истребительные дивизионы числить в распоряжении фронтов, причем, (...) истребительные дивизионы могут придаваться только в полном составе, без распыления их на отдельные отряды для борьбы с воздушными средствами противника, подчиненным штабу фронта войсковым соединениям [дивизиям] – приказами начальников фронтов»<sup>71</sup>.

Успешное использование «Муромцев» против конницы Мамонтова в сентябре 1919 г. предопределило признание их боеспособности и, как следствие, выход в свет приказа РВСР от 6 октября 1919 г. № 1954/415, которым были утверждены положение, штаты, табель денежных отпусков и имущества Дивизиона Воздушных Кораблей «Илья Муромец»<sup>72</sup> (рисунок 3.5).



Примечание – Схема составлена по РГВА: Ф. 4. Оп. 3. Д. 31. Л. 424 об. – 436 об.

Рисунок 3.5 – Организационно-штатная структура Дивизиона Воздушных кораблей «Илья Муромец»

<sup>71</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 3. Д. 34. Л. 353 об.

<sup>72</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 3. Д. 31. Л. 424.

Таким образом, несмотря на материальные трудности, РККВВФ сумел сохранить для фронта остатки Эскадры воздушных кораблей «Илья Муромец» в виде дивизиона. Внимание Главвоздухфлота к бывшей Эскадре поддерживал «Вестник воздушного флота», который, например, писал, что «имущество старой «Эскадры» осталось в Виннице, а вновь организовывающаяся эскадра [дивизион], базируясь на Русско-Балтийский вагонный завод (РБВЗ) в Петрораде, находилась на железнодорожных платформах (...) вдалеке от фронта»<sup>73</sup>.

В Положении о Дивизионе указывалось, что он состоит из Управления и отрядов кораблей<sup>74</sup>. Исследование показало, что Дивизион «ИМ» участвовал в боевых действиях три раза: 1) на фронте борьбы с войсками А.И. Деникина в 1919 г., при ликвидации прорыва его конницы, 2) на Западном фронте летом 1920 г. против белополяков и 3) на Южном фронте в борьбе против Врангеля осенью 1920 г. Во всех этих случаях тяжелая авиация, представленная по условиям того времени весьма скромно (Дивизион мог выставить на фронт не более трех самолетов – боевой отряд), участвовала в операциях оперативно-стратегического и стратегического уровня, что и соответствовало ее статусу.

Социальная составляющая организации действующей авиации – личный состав – была в значительной степени неоднородна. Так, только во фронтовых частях по состоянию на 1 января 1919 г., бывших офицеров насчитывалось: среди летчиков – 80 %, среди командиров отрядов – 60 %, среди начальников авиации фронтов и армий – 62 %, бывших солдат старой армии было соответственно 20, 40 и 38 %<sup>75</sup>. При формировании авиаотрядов в ряды летно-подъемного состава иногда попадали лица, не принимавшие Советскую власть. Поэтому перелеты к противнику уже с августа 1918 г. стали беспокоить руководство Авиадарма и Реввоенсовета.

А.В. Сергеев вспоминал, что «переделывать из старого в новое оказалось делом трудным и некоторые части приходилось по году выдерживать в глубоком тылу, пока подбором, агитацией, организационными изменениями не удавалось дос-

---

<sup>73</sup> Тяжелая авиация // Вестник воздушного флота. – 1920. – № 3 – 4. – С. 12 – 13.

<sup>74</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 3. Д. 31. Л. 436 об. – 437.

<sup>75</sup> РГВА. Ф. 30. Оп. 1. Д. 86. Л. 14, 15.

тичь уверенности в надежности части»<sup>76</sup>.

Организационная структура действующего РККВВФ (без системы специального снабжения и ремонта) на 1 февраля, 15 августа и 20 октября 1920 г. представлена на рисунках 3.6, 3.7 и 3.8 соответственно.

Совокупный анализ изображенных на рисунках 3.6 – 3.8 структур показывает, что в течение почти всего 1920 г. организация действующего РККВВФ изменялась незначительно, однако, во-первых, в августе появляются три артиллерийских отряда, во-вторых, вливаются в общую систему организации гидроавиационные отряды и, в-третьих, в непосредственном распоряжении Штаба авиации Действующей армии увеличивается число авиачастей. Так, в феврале 1920 г. их только 9, в августе – 15, а в октябре – 17, то есть в ходе организационного строительства КВФ происходит укрупнение его стратегической составляющей при Авиадарме.



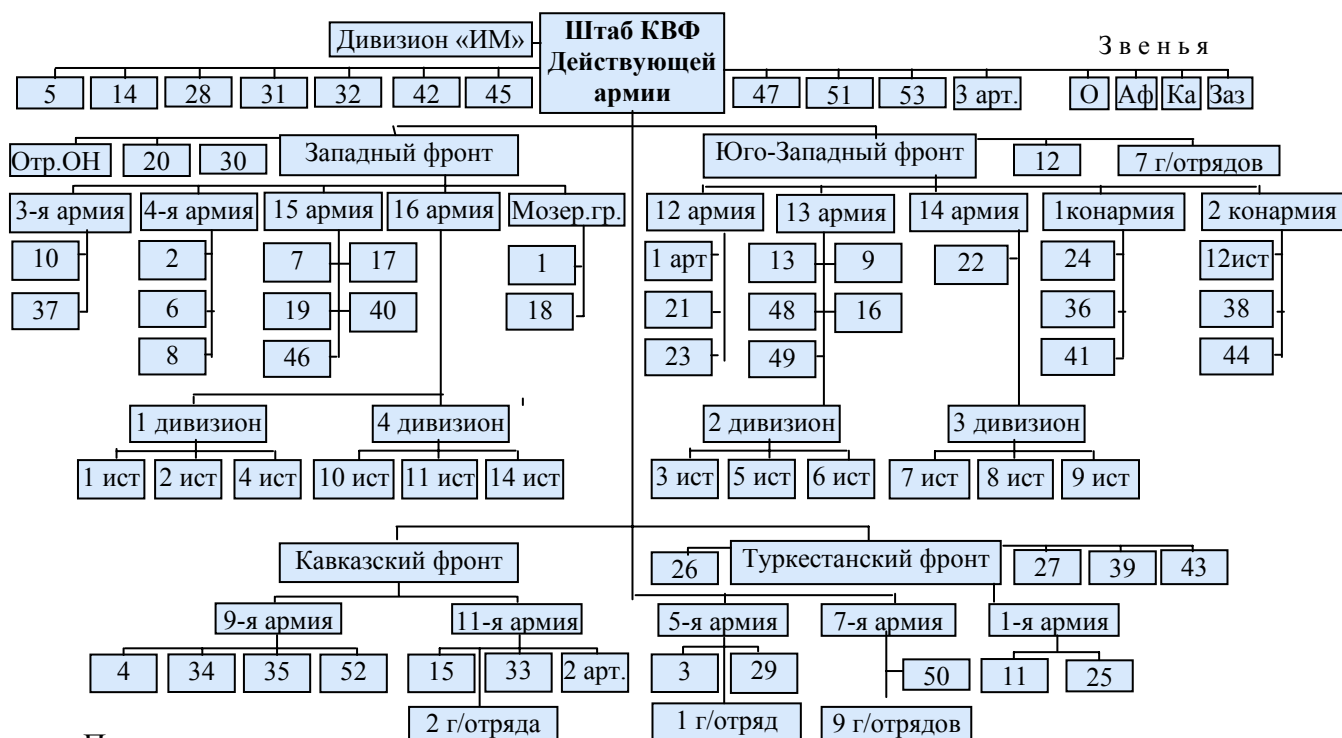
#### Примечания

1 Сокращения: «ИМ» – Илья Муромец; арм. – армейский; От. ОН – отряд особого назначения; ист. – истребительный авиаотряд.

2 Схема составлена по материалам РГВА: Ф. 30. Оп. 3. Д. 349. Л. 3.

Рисунок 3.6 – Организационная структура действующего РККВВФ по состоянию на 1 февраля 1920 г. (без системы специального снабжения и ремонта)

<sup>76</sup> Сергеев, А.В. 5 лет строительства и борьбы Воздушного флота. Книга II. – М.: Авиаиздательство, 1926. – 196 с.

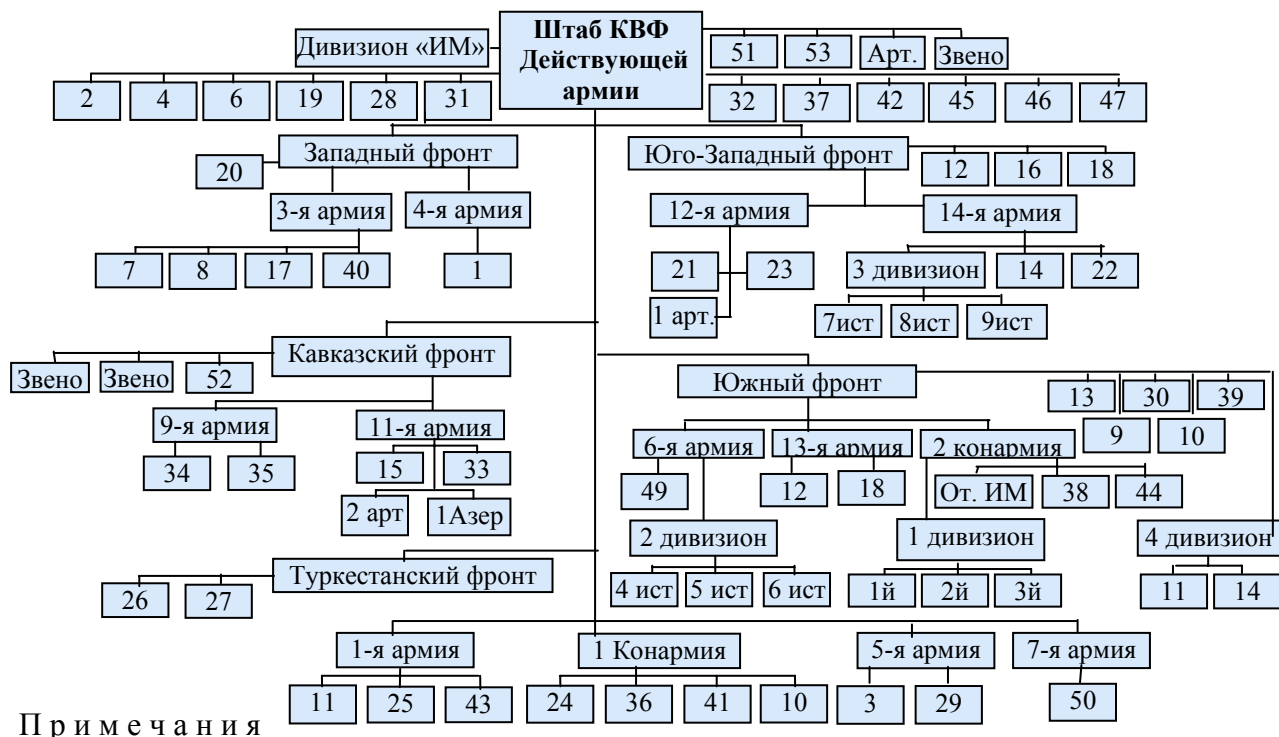


### Примечания

1 Сокращения: Аф. – авиазвено для Афганистана; Кав. – авиазвено Кавказского фронта; Заз. – авиазвено под командованием летчика Зазинфора; Мозер. гр. – Мозерская авиагруппа; Арт. – артиллерийский авиаотряд; Г/отряд – гидроавиаотряд.

2 Схема составлена по материалам РГВА: Ф. 30. Оп. 3. Д. 349. Л. 19.

Рисунок 3.7 – Организационная структура действующего РККВВФ на 15 августа 1920 г.



### Примечания

1 Сокращение: 1 Азерб. – 1-й Азербайджанский авиационный отряд.

2 Схема составлена по материалам РГВА: Ф. 30. Оп. 3. Д. 349. Л. 21.

Рисунок 3.8 – Организационная структура действующего РККВВФ на 20 октября 1920 г.



В стратегии организационного строительства военной авиации в Гражданскую войну характерным было то, что авиаотряды строились по образцу дореволюционных авиачастей. Вместе с тем имела место устойчивая тенденция создания наряду с разведывательной авиацией не менее сильной истребительной авиации. Это было обусловлено двумя причинами: во-первых, число одноместных самолетов в РККВВФ достигало более 50% от общего числа самолетов (всего их действовало в Гражданскую войну от 300 до 350); во-вторых, большевистское руководство считало важной задачей для авиации – осуществление противовоздушной обороны столицы и штабов РККА.

Изменения в организации действующей авиации, осуществленные в течение 1920 г., были вызваны расширением массированного применения авиационных сил, разделением их на рода и стремлением руководства РККВВФ к увеличению своего стратегического резерва. Эти тенденции обусловили появление тенденции оформления авиации в вид вооруженных сил.

### **3.4 Организационное строительство авиации военных округов и «морей» при демобилизации Красной армии (1921 – 1923)**

Число авиационных частей и численность в них личного состава КВФ после окончания Гражданской войны по состоянию на январь 1921 г. без авиации авиашкол и тыловых учреждений приводится в таблице 3.1.

Реорганизация в Главвоздухфлоте с целью адаптации его к мирному времени стала осуществляться с 5 марта 1921 г., когда согласно приказу РВСР за № 550 в него был введен Аэрофотограмметрический отдел, а из Научно-технического отдела выделена Техническая инспекция с переименованием ее в Инспекцию Воздушного флота. Тем же приказом было переименовано 5-е Статистическое Издательское отделение Научно-технического отдела в Статистическое отделение НТО и изменен штат Учебного отдела<sup>77</sup>.

---

<sup>77</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 3. Д. 14. Л. 48.

Т а б л и ц а 3.1<sup>78</sup>

	Число частей	Численность, чел. (без авиации тыла)
<b>Сухопутная авиация</b>		
Разведывательный авиационный отряд	41	3444
Истребительный авиационный отряд	12	1008
Истребительный авиационный дивизион	4	1344
Дивизион воздушных кораблей	1	132
<b>Итого</b>	<b>58</b>	<b>5928</b>
<b>Морская авиация</b>		
Разведывательный гидроавиационный отряд	10	820
Истребительный гидроавиационный отряд	4	280
Гидроавиационный дивизион	4	404
Штабы начальников воздушного флота моря	2	52
<b>Итого</b>	<b>20</b>	<b>1556</b>
<b>Воздухоплавание</b>		
Воздухоплавательные отряды	25	3250
Воздухоплавательные дивизионы	5	605
<b>Итого</b>	<b>30</b>	<b>3855</b>
<b>Всего</b>	<b>108</b>	<b>11339</b>

Между тем ликвидация весной 1921 г. Кронштадтского мятежа (на эту операцию были мобилизованы почти все делегаты X-го съезда РКП(б)) показала партийной элите страны, какой невысокий уровень боеспособности имел Рабоче-Крестьянский Красный Военный Воздушный флот после окончания Гражданской войны. Делегаты X съезда РКП(б), возвратившись из Петрограда на свои прерванные заседания, потребовали «обратить исключительное внимание на все специальные технические части» [Воздушный флот в том числе], обеспечить их «всеми необходимыми предметами как боевого, так и материально-технического снабжения; принять все меры к повышению политического и боевого уровня этих частей»<sup>79</sup>.

В продолжение преобразований, начатых весной 1921 г. в Главвоздухфлоте, Реввоенсовет решил слить Главвоздухфлот, Штаб КВФ (Авиадарм) и Управление снабжения КВФ в один орган – Главное Управление КВФ (сокращенное название решено было оставить прежним – Главвоздухфлот), что и было осуществлено 2 сен-

<sup>78</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 3. Д. 1704 (1). С. 80.

<sup>79</sup> КПСС в резолюциях. Т. 2 – М., 1970. – С. 263.

тября 1921 г. приказом РВСР № 1875<sup>80</sup>.

Согласно приказу РВСР от 23 сентября 1921 г. № 2087 на новые штаты перешли управленческие структуры КВФ и фронтового масштаба:

«1. Управление Красного Воздушного флота при Штабе Командующего всеми вооруженными силами на Украине и в Крыму – с 6 сентября 1921 г.

2. Штабы Красного Воздушного флота: а) фронтов – округов: Западного, Туркфронта и Помглавкома по Сибири; б) округов: Киевского, Харьковского, Северо-Кавказского и Петроградского – с 6 сентября 1921 г.

3. Штабы Красного Воздушного флота: Отдельной Кавказской армии, 5-й армии и Восточно-Сибирского военного округа – с 13 сентября 1921 г.»<sup>81</sup>.

По своему назначению отряды делились на разведывательные и истребительные; истребительные авиаотряды объединялись в истребительные дивизионы. Указанные части содержались по штатам, объявленным в приказе РВСР от 1919 г. № 1954/415. Кроме того, в состав Воздушного флота входил дивизион Воздушных кораблей «Илья Муромец», включавший три отряда по два корабля.

В целях массирования в сухопутной авиации (таблица 3.2) в начале 1920-х гг. были сформированы две эскадры. В их штаты входили радиоотделение и поездсклад. Численность эскадры составляла 876 человек<sup>82</sup>.

Т а б л и ц а 3.2 – Состав сухопутной авиации на 1 января 1922 г.<sup>83</sup>

Наименование соединений и частей	Число эскадр	Число эскадрилий	Число отрядов (крыльев)	Общее количество самолетов	Численность л/состава
Воздушные эскадры	2	4	12	72	1752
Воздушные эскадрильи	-	2	6	36	628
Отдельные разведывательные отряды	-	-	20	120	1640
<b>Итого:</b>	<b>2</b>	<b>6</b>	<b>38</b>	<b>228</b>	<b>4020</b>

Таким образом, после Гражданской войны, с 1 января 1921 г. по 1 января 1922 г. в Красном Воздушном флоте были произведены следующие преобразования: реорганизован Главвоздухфлот, сокращен личный состав, а организационная струк-

<sup>80</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 3. Д. 16. Л. 50.

<sup>81</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 3. Д. 16. Л. 51.

<sup>82</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 3. Д. 1704 (1). С. 17 – 18.

<sup>83</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 1. Д. 167. Ч. 1. С. 29.

тура была изменена в целях массирования путем объединения части авиаотрядов в эскадрильи и эскадры.

В это время делались попытки воссоздать и невоенную составляющую Воздушного флота. Так, 30 сентября 1922 г. состоялось учредительное собрание Всероссийского аэроклуба. В члены Совета Аэроклуба были избраны: Анощенко, Арцеулов, Вегенер, Гончаров, Горшков, Знаменский, Инюшин, Канищев, Лапчинский, Макарук, Новицкий, Перетерский, Раевский, Рынин, Татарченко, Фомин, Хахарев, Шабашев, Юрьев, Яцук<sup>84</sup>, однако, просуществовав до марта 1923 г., не поддержанный Советской властью, Всероссийский аэроклуб распался.

Вскоре в организационном строительстве КВФ был сделан новый значительный шаг, а именно: бывший «действующий Красный Воздушный флот» приказом РВСР 12 сентября 1922 г. за № 2138 был переведен на новые штаты, согласно которым в сухопутной авиации в отдельных разведывательном и истребительном авиаотрядах полагалось иметь по восемь действующих и по четыре запасных самолета.

В 1922 г. эскадрильи подчинили начальникам авиации и воздухоплавания военных округов, и они стали основными организационными, тактическими и административными единицами КВФ. При этом одна воздушная эскадра была расформирована, а оставшаяся стала называться «авиационной». Причина расформирования – трудности обеспечения, технического обслуживания и базирования крупных авиасоединений при неудовлетворительной работе тыла авиации.

Осенью 1922 г. боевая деятельность авиации продолжалась в Петроградском военном округе (в Карелии), на Туркфронте, в Северо-Кавказском ВО, в Сибири и Отдельной Кавказской армии (ОКА), где некоторые авиачасти вели боевую работу в сложных климатических условиях. При этом было совершено достаточно большое число полетов (таблица 3.3).

---

<sup>84</sup> Первое организационное собрание по созданию Всероссийского Аэроклуба // Вестник воздушного флота. – 1922 – № 14. – С. 69.

Т а б л и ц а 3.3<sup>85</sup>

Военный округ	Тип авиатехники	Число авиачастей	Количество самолетов	Совершено полетов		Часы полетов		
				Число	Часы	Боевые	Перелеты	Тренировки
Петроградск.	Сухопутн.	3	68	1300	1920	52	506	1362
Туркфронт	Сухопутн.	2	32	271	466	77	59	330
СКВО	Сухопутн.	3	18	734	820	99	37	684
Сибирь	Сухопутн.	3	20	177	109	23	10	76
ОКА	Сухопутн.	2	22	211	364	44	12	308
Балтийск. м.	Гидро	4	37	1455	1018	57	55	906
<b>Итого</b>		<b>18</b>	<b>197</b>	<b>4138</b>	<b>4697</b>	<b>352</b>	<b>679</b>	<b>3666</b>

Работу авиации других военных округах см. в таблице 3.4.

Т а б л и ц а 3.4<sup>86</sup>

Округ	Тип авиатехники	Число авиачастей	Количество самолетов	Совершено полет.		Часы полетов		Полетодни
				Число	Часы	Перелеты	Тренировки	
Московск. ВО	Сухопутная	3	93	3882	3300	715	2585	589
Запад. фронт	Сухопутная	11	135	2228	2438	88	2350	742
Украинск. ВО	Сухопутная	6	51	2341	2268	43	2225	875
Чер. и Аз. моря	Гидро	3	32	674	945	97	848	196
Опытн. аэродр.	Сухопутная	1	36	1848	1119	18	1101	217
<b>Итого</b>		<b>24</b>	<b>347</b>	<b>10973</b>	<b>10070</b>	<b>961</b>	<b>9109</b>	<b>2619</b>

В связи с поступлением осенью 1922 г. Главного начальника РККВВФ А.В. Сергеева в Военную Академию РККА на его должность был назначен А.А. Знаменский<sup>87</sup>.

9 февраля 1923 г. СТО издал Постановление, согласно которому «общий технический надзор<sup>88</sup> за воздушными линиями, существующими в РСФСР и имеющими быть открытыми в будущем, временно возлагаются на Главвоздухфлот через Инспекцию Гражданского Воздушного флота».

23 февраля 1923 г. приказом РВСР за № 406 вводился в действие новый штат Главного Управления КВФ, в котором предусматривалось расширение Отдела Морской авиации и Научно-Технического Комитета<sup>89</sup>.

8 марта 1923 г. в Москве было созвано собрание учредителей, положившее начало Обществу Друзей Воздушного Флота (ОДВФ). Оно избрало Совет ОДВФ в

<sup>85</sup> РГВА. Оп. 1. Д. 167. Л. 211.

<sup>86</sup> РГВА. Оп. 1. Д. 167. Л. 211.

<sup>87</sup> Шумихин В.С. Советск. воен. авиация 1917 – 1941/Виктор Шумихин. – М., 1986. – 287 с. – С. 108.

<sup>88</sup> К компетенции технического надзора относились следующие области авиационного дела: определение типов самолетов, пользование аэродромами и ангарами, эксплуатация радиоустановок, соблюдение правил движения и сигнализации, ведение путевых журналов и других документов, соблюдение правил допуска к работе летного и технического персонала. Ежегодно 9 февраля отмечается в РФ как День Гражданской авиации РФ.

<sup>89</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 3. Д. 81. Л. 323.

составе: Антонов-Овсеенко, Аржанов, Богданов, Вегенер, Волин, Гончаров, Данилов, Дзержинский, Знаменский, Зоф, Каменев Л.Б., Каменев С.С., Красин, Краснощеков, Лебедев, Луначарский, Макарук, Муралов, Панцержанский, Петровский Г.И., Петровский Д.А., Подвойский, Пятаков, Радек, Раковский, Розенгольц, Саблин, Сергеев, Склянский, Смирнов, И.Н.<sup>90</sup>, Сокольников, Сосновский, Стеклов, Томский, Троцкий, Фрунзе, Хинчук, Чаплыгин и Ширинкин.

Среди перечисленных представителей власти главной фигурой неофициально считался Л.Д. Троцкий<sup>91</sup> (приложение «Ж»). Основная цель ОДВФ заключалась в изыскании средств для создания мощного Воздушного флота.

Подключился к кампании воссоздания ВФ и Промышленный Банк, взявший на себя инициативу создания ВФ *на коммерческих началах для мирного применения*. Было заложено основание акционерного общества Российского Добровольного Воздушного Флота «Добролет», которое 17 марта 1923 г. приступило к работе. Из Добролета постепенно выросла Гражданская авиация СССР.

Общество «Добролет», организованное по типу Общества Добровольного Морского Флота, являлось первым в России коммерческим предприятием, цели которого были связаны со строительством Гражданской авиации<sup>92</sup>.

Приказом РВСР от 23 февраля 1923 г. № 406 был объявлен новый штат Главвоздухфлота на 134 человека<sup>93</sup>. В нем появились Инспекция Гражданской авиации и Отдел морской авиации (рисунок 3.9).

Состоявшийся 17 – 25 апреля 1923 г. XII съезд РКП(б) отметил, что «партия в целом должна по-прежнему уделять всемерное внимание материальным и культурным нуждам Красной армии и Красных флотов»<sup>94</sup>.

В середине 1923 г. авиачасти, кроме РККА, начинают создаваться и в других

<sup>90</sup> «И.Н.» означало: «И.В. Сталин».

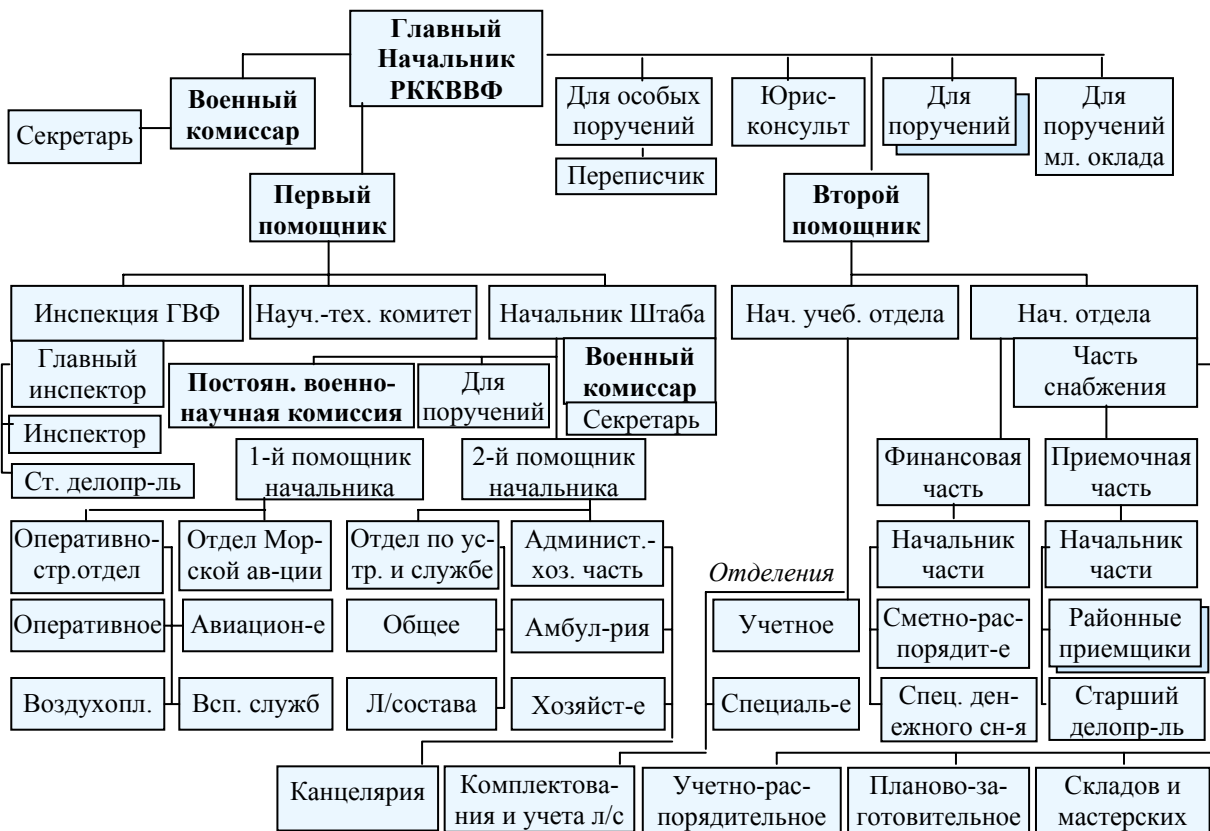
<sup>91</sup> К командному составу РККА // Вестник воздушного флота. – 1923. – № 2 (16). – С. 151; Поздравления к 5- летию Красного Воздушного флота // Вестник воздушного флота. – 1923. – № 2 (16) – С. 154.

<sup>92</sup> Груз В. Российское Общество Добровольного Воздушного Флота «Добролет» и его организационные задачи // Вестник воздушного флота. – 1923. – № 2 (16). – С. 143 – 144.

<sup>93</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 3. Д. 81. Л. 323 – 325.

<sup>94</sup> КПСС в резолюциях. Т. 2. - М., 1970. – С. 366 – 368, 409.

ведомствах СССР. Так, приказом РВСР от 18 июля 1923 г. № 1580/422 было объявлено о формировании авиазвеньев для войск Государственного Политического Управления (ГПУ). В приказе указывалось, что формируемые авиазвенья подведомственны в техническом отношении Главначвоздухфлота, во всем остальном – подчинены зампреду ГПУ. Главвоздухфлоту предоставлялось право инспектирования авиазвеньев. В звене должен был служить 51 человек, в нем предусматривалось иметь 2 действующих и 2 запасных самолета<sup>95</sup>.



Примечание – Схема выполнена по материалам РГВА: Ф. 4. Оп. 3. Д. 81. Л. 323 – 325; Д. 43. Л. 524, 526, 527.

Рисунок 3.9 – Организационная структура Главного Управления КВФ по состоянию на 23 февраля 1923 г.

6 августа 1923 г. в связи со сменой руководства Главвоздухфлота (май 1923 г.) приказом РВСР № 1678 Председателем Совета Гражданской авиации был объявлен Аркадий Павлович Розенгольц, назначенный в мае 1923 г. вместо А.А. Знаменского

<sup>95</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 3. Д. 44. Л. 596, 596 об.

Главначвоздухфлота<sup>96</sup>.

С августа 1923 г. в качестве помощника А.П. Розенгольца по политической части стал работать видный партийно-политический и военный работник Петр Иванович Баранов. Приход П.И. Баранова в Красный Воздушный флот ничем не отличался от обычного назначения, однако он усилил влияние ЦК РКП (б) в РККА и, в частности, – в КВФ, на чем настаивал И.В. Сталин.

В это время летно-подъемный состав по штату насчитывал 885 человек, налицо было 754; летчиков – наблюдателей имелось 300/281 (в числителе – по штату, в знаменателе - налицо); механиков – 340/293; мотористов – 1482/1603; специалистов по фото, метеорологов, аэрологов, аэронавигаторов, радиотелеграфистов, электриков – 506/432. Итого: 3513/3363. Обслуживающих специалистов (шоферов и др.) имелось: 3378/2774; административно-хозяйственный состав насчитывал 1973/1883; прочие военнослужащие – 9865/8586. Всего – 19229/16606<sup>97</sup>. К 1 октября 1923 г. РККВФ включал: 21 часть центрального подчинения, 49 строевых авиачастей, 13 воздухоплавательных частей, 10 гидроавиачастей, а всего – 93 части.

По другим данным в конце 1923 г. КВФ имел 45 авиаотрядов в составе 326 исправных самолетов и 6750 авиаспециалистов, а военное воздухоплавание включало 11 отрядов (1548 человек)<sup>98</sup>.

23 августа 1923 г. приказом РВСР за № 1853 объявлялся штат управления начальника КВФ Украинского военного округа и Западного фронта<sup>99</sup>. Организационно-штатная структура по новому штату, изображена на рисунке 3.10.

В 1923 г. каждая авиаэскадрилья состояла из трех авиаотрядов по шесть действующих самолетов в каждом. Отдельный авиаотряд состоял из восьми действующих самолетов и четырех запасных. Отдельный гидроавиаотряд состоял из шести действующих самолетов и двух запасных.

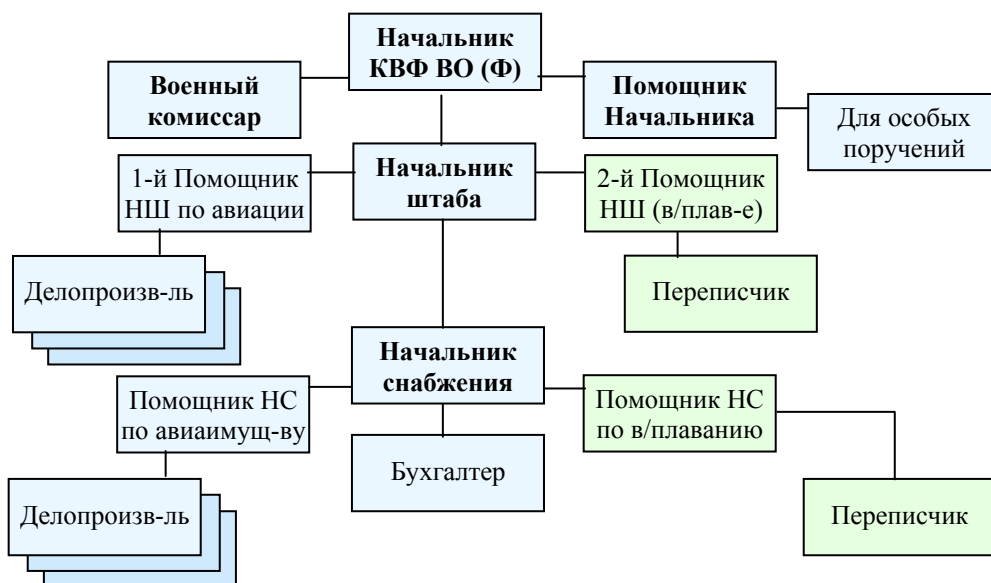
<sup>96</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 3. Д. 82. Л. 718 об.

<sup>97</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 1. Д. 170. С. 187.

<sup>98</sup> РГВА. Ф. 29. Оп. 46. Д. 47. Л. 25; 50 лет Воор. Сил СССР. – М., 1968. – 584 с. – С. 175.

<sup>99</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 3. Д. 82. Л. 866 об.





Примечание – Схема выполнена по матер. РГВА: Ф. 4. Оп. 3. Д. 82. Л. 866об.  
 Рисунок 3.10 – Организационно-штатная структура управления начальника КВФ военного округа (фронта) по состоянию на август 1923 г.

Учет КВФ (без авиашкол) 1922 и 1923 гг. показан в таблице 3.5.

Таблица 3.5<sup>100</sup>

	На 1 октября 1922 г.			На 1 октября 1923 г.		
	Число частей	Общая численность		Число частей	Общая численность	
Самолетов		Людей	Самолетов		Людей	
<b>а) Сухопутная авиация</b>						
Штаб авиационной эскадры	1	-	23	-	-	-
Разведывательные эскадрильи	3	54	865	3	54	960
Истребительные эскадрильи	3	54	822	4	72	1208
Отдельные разведыват. а/отряды	16	192	1648	17	136	1921
Отдельные истребит. а/отряды	4	48	360	1	8	99
Авиационные радиоотделения	14	-	140	14	-	182
Аэрофотограмметр. отделения	4	-	24	4	-	28
Дивизион воздухфлота	1	-	389	-	-	-
Тренировочная эскадрилья	-	-	-	1	16	332
<b>Итого:</b>	-	<b>348</b>	<b>4271</b>	-	<b>286</b>	<b>4730</b>
<b>б) Аэродромы</b>						
Центральный аэродром	1	-	77	1	11	212
Научно-опытный аэродром	1	-	195	1	-	198
Местные аэродромы	6	-	93	6	-	105
Представители на аэродромах	37	-	37	38	-	38
<b>Итого:</b>	-	-	<b>402</b>	-	<b>11</b>	<b>553</b>
<b>в) Воздухоплавательные части</b>						
Двухстанционный арт. в/п. отряд	10	20/20	1460	10	20	1600
Броневой воздухоотряд	1	1/1	88	1	1	97
<b>Итого:</b>	-	<b>21/21</b>	<b>1548</b>	-	<b>21</b>	<b>1697</b>
<b>г) Морская авиация</b>						
Штаб воздушного флота моря	2	-	30	2	-	34
Отдельные развед. гидроотряды	4	24	384	4	24	416
Отдельные истребит. авиаотряды	2	12	136	2	12	152
Учебный трен. отряд моравиации	1	-	180	-	-	-
<b>Итого:</b>	-	<b>36</b>	<b>730</b>	-	<b>36</b>	<b>602</b>

<sup>100</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 1. Д. 170. С. 24 – 26.

Приказами РВСР 31 октября 1923 г. № 2448 и 23 декабря 1923 г. № 2749 были введены штат Главвоздухфлота и Положение о нем соответственно<sup>101</sup>. Штат Управления предусматривал 291 должность.

В таблице 3.6 представлен штатный расчет личного состава Управления, а на рисунке 3.11 – новая организационная структура Главного Управления КВФ по состоянию на ноябрь 1923 г. Положение о Главном Управлении Рабоче-Крестьянского Воздушного флота определило структуру и функции этого учреждения<sup>102</sup>. Окружные управления РККВФ в 1923 г. сократились вследствие уменьшения норм, отпущенных на их содержание. Некомплект специалистов в строевых авиачастях к концу 1923 г. составил 13,6 %<sup>103</sup>.

Т а б л и ц а 3.6 – Штатный расчет Управления Главвоздухфлота<sup>104</sup>

Состав	Высший	Старший	Средний	Младший	Медицинский	Итого
Командный	74	24	-	-	-	<b>98</b>
Административный	36	45	28	-	-	<b>109</b>
Командно-политический	10	3	-	-	-	<b>13</b>
Административно-политический	-	3	3	-	-	<b>6</b>
Медицинский	-	-	-	-	2	<b>2</b>
Технический	-	-	-	63	-	<b>63</b>
<b>Всего</b>	<b>120</b>	<b>75</b>	<b>31</b>	<b>63</b>	<b>2</b>	<b>291</b>

Центральные органы управления авиацией (Главвоздухфлот и др.), организовывались в годы демобилизации РККА «вслед» за появлением в строевой авиации новых объектов управления, или расширением старых («строительство снизу»).

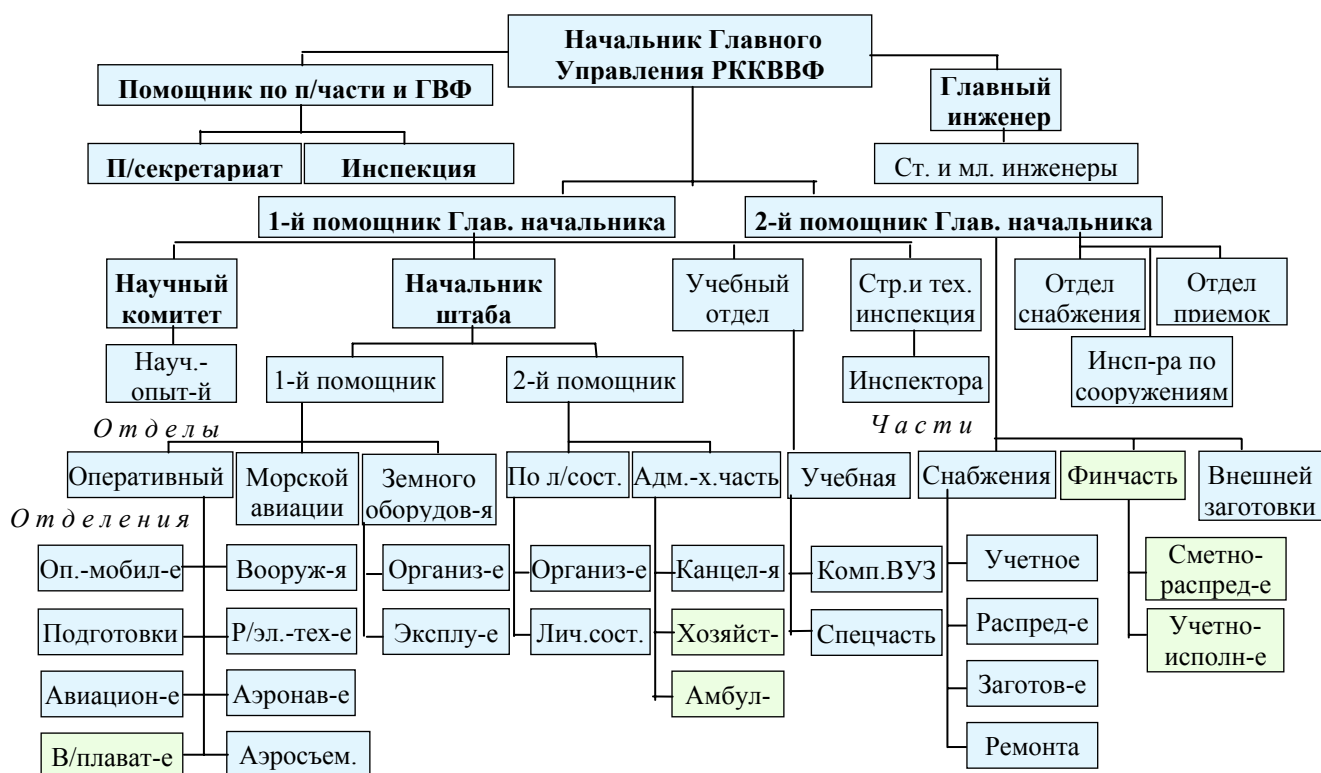
Исследование показало, что организационное строительство сухопутной авиации округов и «морей» осуществлялось по принципу ее усиления в количественно-качественном отношении на западном и юго-западном направлениях, где обозначалась наибольшая военная угроза для СССР.

<sup>101</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 3. Д. 83. Л. 465 – 470; Оп. 4. Д. 467. Л. 31 – 36.

<sup>102</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 3. Д. 83. Л. 774 – 776 об.; Ф. 4. Оп. 4. Д. 467. Л. 31 – 36.

<sup>103</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 1. Д. 170. С. 187.

<sup>104</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 3. Д. 83. Л. 470.



П и м е ч а н и е – Схема выполнена по материалам РГВА: Ф. 4. Оп. 3. Д. 83. Л. 465 – 470; Оп. 4. Д. 467. Л. 31 – 36.

Рисунок 3.11 – Организационная структура Главного Управления КВФ в ноябре 1923 г.

В 1921 – 1923 гг. вследствие послевоенной разрухи в КВФ имел место только качественный рост. Количество летных авиачастей и число самолетов в нем практически не увеличивалось. К началу 1924 г. в военной авиации было около 350 самолетов<sup>105</sup> в составе 39 авиационных и 6 гидроавиационных отрядов, т.е. примерно на 100 самолетов больше, чем перед началом Первой мировой войны.

### 3.5 Организационное строительство авиации военных округов и «морей» в ходе военной реформы М.В. Фрунзе (1924–1925)

В 1924 г. на февральском Пленуме ЦК РКП(б) специальная комиссия, проверявшая РККА, доложила, что армия небоеспособна, и обвинила в этом Реввоенсовет и лично Л.Д. Троцкого. Его заместитель Э.М. Складанский, отвергая обвинения, со-

<sup>105</sup> 100 лет Военно-воздушным силам России (1912 – 2012 гг.) / [Лашков А.Ю., Голотюк В.Л.]; под общ. ред. В.Н. Бондарева. – М.: Фонд «Русские Витязи», 2012. – 792 с. ISBN 978-5-903389-59-9. – С. 216, 219.

слался на недофинансирование Красной армии. Однако И.В. Сталин поддержал вывод комиссии, указав на неумение руководства РВСР организовать работу: «Дело не в порядке выдачи ассигновок или недостатке кредитов, а в организационной стороне дела, вопрос в дефектах организационного характера»<sup>106</sup>. В этом ключе на Пленуме ЦК РКП(б) была принята и резолюция, требовавшая произвести реорганизацию Центрального аппарата Наркомвоенмора.

Вслед за Пленумом ЦК РКП(б) последовали Пленумы Реввоенсовета СССР. 5 февраля Пленумом РВС создаются пять подкомиссий. 9 февраля 1924 г., на следующем Пленуме РВС, после оживленных прений были выработаны Директивные указания подкомиссиям, в которых устанавливались основные принципы реорганизации аппарата Военного ведомства: 1) максимальное упрощение; 2) устранение параллелизма и бюрократизма; 3) поднятие ответственности низших инстанций; 4) разгрузка центральных органов; 5) приспособление организации мирного времени к организации военного времени; 6) точное разграничение функций отдельных управлений; 7) выделение из Штаба исполнительных функций и обеспечение функций планирования; 8) максимальное сокращение штатов; 9) поднятие квалификации аппарата; 10) децентрализация системы снабжения; 11) объединение снабжения в едином органе.

14 марта 1924 г. «вследствие затяжной болезни» Л.Д. Троцкого состоялось назначение М.В. Фрунзе Заместителем Председателя РВС СССР. Одновременно с выполнением обязанностей по новой должности М.В. Фрунзе оставался Начальником Штаба РККА, Начальником Военной Академии РККА и Председателем Высшего Военного Редакционного Совета.

Примечательно, что Рабоче-Крестьянский Красный Воздушный флот, преобразованный согласно Постановлению Правительства от 15 апреля 1924 г. в *Военные Воздушные силы СССР*, формально не входил в состав РККА. ВВС СССР выделялись (опять же – формально) под управление Правительством, о чем свидетельствовала аббревиатура «СССР» в новом названии Воздухфлота.

---

<sup>106</sup> Российский центр хранения и изучения документов новейшей истории (РЦХИДНИ). Ф. 17. Оп. 2. Д. 116. Л.5, 8; Военно-исторический журнал. – 2001. – № 11. – С. 2.

В 1924 г. М.В. Фрунзе провел ряд организационно-штатных мероприятий в РККА. Например, приказом РВС СССР от 20 июня 1924 г. № 879 расформировывался известный по Гражданской войне «поезд Троцкого», имевший официальное название: «поезд связи специального назначения», его личный состав направлялся «на укрепление частей связи Московского военного округа, (...) подвижный железнодорожный состав – в эксплуатацию железных дорог, расформирование [завершалось] к 15 июля 1924 г.»<sup>107</sup>. Именно в составе этого поезда имелся штаб-вагон № 1018, в котором в Гражданскую войну располагалась оперативная группа Авиадарма во главе с А.В. Сергеевым.

М.В. Фрунзе вел в строительстве ВВС целенаправленную кадровую политику. Приказом РВС СССР от 1 июля 1924 г. № 878 он потребовал содержать «в некомплекте» в Управлении ВВС СССР 34 должности. Эти должности должны были занять в ближайшее время сторонники нового Зампредреввоенсовета. Тем же приказом М.В. Фрунзе вводил для Управлений ВВС Московского и Ленинградского военных округов следующие новые вакансии: помощника начальника Воздухфлота, начальника оперативно-строевой части, помощника военного комиссара, двух старших инспекторов и старшего делопроизводителя, а в штаты Управлений ВВС других военных округов вводились дополнительные должности: по одной – для Западного, Украинского и Сибирского, три – для Северо-Кавказского и пять – для Управления ВВС Туркестанского фронта<sup>108</sup>.

Таким образом, М.В. Фрунзе зарезервировал в середине 1924 г. вакантные должности в окружных и центральном управлениях ВВС. В течение года их заняли подобранные М.В. Фрунзе командиры и комиссары.

С приходом в Реввоенсовет М.В. Фрунзе еще большее внимание стало уделяться популяризации КВФ. Она выражалась в почетных наименованиях авиачастей, что должно было подчеркивать их значимость и боевые заслуги.

Так, в начале 1924 г. почетное наименование «Красная Москва» было при-

---

<sup>107</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 3. Д. 2163. Л. 181.

<sup>108</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 3. Д. 2163. Л. 180, 180 об.

своено 14-му разведывательному авиаотряду; в это же время закончилось формирование отдельного разведывательного авиаотряда «Ультиматум» в составе девяти самолетов; приказом РВС СССР за № 367 от 9 марта 1924 г. присваивалось имя В.И. Ленина 1-й отдельной разведывательной эскадрилье МВО. По всей стране шел сбор средств, чтобы обеспечить эту эскадрилью авиатехникой. В Харькове 13 мая 1924 г. состоялась торжественная передача ВВС СССР самолетов, составивших основу эскадрильи им. Ильича. К концу мая 1924 г. были построены первые 19 самолетов, которые 1 июня 1924 г. делегаты XIII съезда партии вручили летчикам 1 *ораз* МВО на Центральном аэродроме. На каждом самолете красовалась соответствующая надпись.

Согласно Циркуляру РВСР с 1924 г. боевая подготовка в авиачастях стала проводиться не только летом, но и зимой. Большое значение придавалось вопросам взаимодействия авиации с пехотой, артиллерией и кавалерией.

В сентябре 1924 г. в штаты эскадрилий и отдельных авиаотрядов были введены радиоотделение, телефонная команда и авиасигнальный пост и учреждены должности начальников связи эскадрилий и отрядов.

В 1924 г. РККА перешла на корпусную систему. В стрелковом корпусе мирного времени авиачастей не предусматривалось, однако согласно приказу РВС СССР от 7 октября 1924 г. № 1297/202 корпус военного времени должен был иметь авиационное звено. С этого дня ВВС РККА приступили к созданию корпусной авиации. Сначала стали формироваться корпусные авиационные звенья, а затем – корпусные авиаотряды. В период формирования корпусные авиаотряды были объединены в корпусные авиагруппы, которые сохранились и в дальнейшем для более плодотворной боевой подготовки, при условии расположения авиаотрядов группы на одном аэродроме.

Положительной стороной новой организации стала перестройка всех сухопутных и морских авиачастей по общей единой схеме. Создание однотипных структур облегчило управление авиачастями, их снабжение и питание.

В это время ВВС включали: строевые части сухопутной и морской авиации

(«боевые силы»), службы аэродромов, специальные службы и службы ремонта и снабжения («тылы»), вузы и научно-испытательные учреждения<sup>109</sup>.

В сентябре 1924 г. РВС СССР принял трехлетний План развития ВВС СССР. Он был уточнен и утвержден СТО и ЦК РКП(б), и вместе с дополнительными планами развития корпусной авиации и морской авиации вылился в так называемый «План – 1200»<sup>110</sup>, предусматривавший доведение количества действующих самолетов в 1927/28 г. до 1200 боевых машин<sup>111</sup>.

О численности и распределении самолетов по родам и намечаемом росте числа самолетов в строю согласно «Плану – 1200» см. таблицу 3.7. Прогноз развития воздушных флотов СССР и других стран представлен в таблице 3.8.

Т а б л и ц а 3.7<sup>112</sup>

Наименование типов самолетов	1924/25 г.		1925/26 г.		1926/27 г.		1927/28 г.	
	Самолетов	%	Самолетов	%	Самолетов	%	Самолетов	%
Стратегические разведчики (сухопутные и морские базовые)	141	29,2	208	28,3	294	31,3	309	26,0
Истребительные самолеты (сухопутные и морские базовые)	160	32,0	191	26,0	234	24,9	320	26,6
Боевые самолеты (легкие бомбардировщики и боевики)	19	3,8	69	9,4	100	10,6	152	12,7
Тяжелые самолеты (сухопутные бомбардировщики и базовые миноносцы)	4	0,8	24	3,3	40	4,2	64	5,3
Корпусные разведчики, самолеты корабельной авиации	102 -	20,4 0	156 -	21,2 0	176 -	18,6 0	250 43	20,8 3,5
Самолеты вспомогательного назначения (Академия, НОА, тренировочные авиационные/части)	69	13,8	87	11,8	98	10,4	62	5,1
<b>Итого:</b>	<b>495</b>	<b>100</b>	<b>735</b>	<b>100</b>	<b>942</b>	<b>100</b>	<b>1200</b>	<b>100</b>

Т а б л и ц а 3.8<sup>113</sup>

Страна /год	1920/21	1921/22	1922/23	1923/24	1924/25	1925/26	1926/27	1927/28	1928/29	1929/30
Франция (сух.авиация)	1000	1000	1200	1300	1350	-	-	-	2000	-
Англия	200	350	400	450	540	-	-	1000	-	-
Италия	80	220	250	400	650	-	-	-	-	-
Чехословакия	90	105	120	150	180	-	-	-	-	-
Япония	-	-	-	-	-	-	-	670	-	-
<b>СССР</b>	-	-	-	-	<b>495</b>	<b>735</b>	<b>942</b>	<b>1200</b>	-	-

В связи с увеличением числа и специфики выполняемых ВВС задач приказом

<sup>109</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 1. Д. 337. С. 20.

<sup>110</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 1. Д. 337. С. 1.

<sup>111</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 2. Д. 103. Л. 17; Оп. 1. Д. 337. С. 1.; Д. 173. Л. 5.

<sup>112</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 1. Д. 337. С. 8.

<sup>113</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 1. Д. 337. С. 9.

РВС СССР от 7 октября 1924 г. за № 1297/202 уточнялось, что сухопутная авиация, в зависимости от задач, делится на армейскую стратегическую и корпусную. К армейской авиации относилась легкобомбардировочная авиация.

Одной из первых легкобомбардировочных частей в феврале 1924 г. стала 1-я разведэскадрилья им. В.И. Ленина, преобразованная через несколько месяцев в легкобомбардировочную эскадрилью и направленная для постоянной дислокации в г. Липецк.

Новым шагом в организационном строительстве Воздушного флота стало создание тяжелобомбардировочной авиации (ТБА). Строительство ТБА решено было начать на базе закупленных во Франции четырех бомбардировщиков «Фарман-Голиаф» (ФГ-62). В то время эти машины стояли на вооружении бомбардировочной авиации Франции. Использование иностранных самолетов было вынужденной мерой, так как Авиатрест в 1925 г. еще не мог выпускать серийно тяжелые самолеты<sup>114</sup>.

После испытаний и подготовки летно-подъемного и технического составов, под руководством А.К. Туманского был сформирован 1-й отдельный тяжелый авиаотряд, преобразованный позже в 1-ю эскадрилью тяжелой авиации. Вторая эскадрилья была создана в 1926 г., на лицензионных самолетах ЮГ-1, выпущенных в Москве немецким заводом – концессионером «Юнкерс»<sup>115</sup>.

26 января 1925 г. было издано постановление ЦИК СССР о назначении Михаила Васильевича Фрунзе Народным комиссаром по военным и морским делам и Председателем Реввоенсовета СССР<sup>116</sup>.

Новый Наркомвоенмор оповестил РККА о своем назначении приказом, изданным 5 февраля 1925 г. № 139/594, в котором говорилось: «Волей Рабоче-Крестьянского Правительства, выраженной в постановлении Президиума Центрального Исполнительного Комитета Союза Советских Социалистических Республик от 26 января 1925 г., я вступил в исполнение обязанностей Народного Комиссара по

---

<sup>114</sup> Тяжелый бомбардировщик ТБ-1 конструкции А.Н. Туполева был успешно испытан А.И. Томашевским 26 ноября 1925 г. Серийно он стал выпускаться с лета 1929 г. (см.: В.Б. Шавров. История конструкций самолетов в СССР до 1938 г. – 3-е изд., исправл. – М.: Машиностроение, 1986. – 752 с. – С. 396 – 402).

<sup>115</sup> Туманский А.К. Полет сквозь годы. – М., 1962. – С. 157 – 159.

<sup>116</sup> Председатель Реввоенсовета СССР Михаил Васильевич Фрунзе // Вестник воздушного флота. – 1925. – № 2. – С. 6 – 7.



военным и морским делам и Председателя Революционного Военного Совета СССРеспублик. Российская Коммунистическая Партия (большевиков) вместе с коммунистическими партиями других стран является единственной партией, ведущей беспощадную борьбу с международным капиталом за господство и торжество трудящихся, за окончательную победу социализма. Она – передовой отряд пролетариата и трудового крестьянства. Великие цели и задачи, поставленные перед Красной Армией и Флотом, целиком и безоговорочно совпадают с задачами и целями Коммунистической партии. Больше того – они выработаны в неустанной борьбе и работе партии. Глубокая непоколебимая преданность ей, следование ее идеалам, ее дисциплине и стойкости служат неременным условием крепости Красной Армии и Флота и их боеспособности. (...) *М. Фрунзе*<sup>117</sup>.

Постановлением Президиума ЦИК СССР от 6 февраля 1925 г. Уншлихт Иосиф Станиславович стал заместителем М.В. Фрунзе.<sup>118</sup> 12 февраля 1925 г. Соллогуб Николай Владимирович становится помощником Начальника ВВС<sup>119</sup>. 15 февраля 1925 г. Гамбург Иосиф Карлович – помощником Начальника ВВС по снабжению<sup>120</sup>.

Важным мероприятием, проведенным М.В. Фрунзе, следует считать введение приказом РВС от 2 марта 1925 г. № 234 единоначалия<sup>121</sup>. Командир – единоначальник становится в армии и военной авиации при М.В. Фрунзе центральной фигурой.

Введение трехлетнего срока службы в ВВС СССР позволило частично решить проблему с увеличивающимся дефицитом младших специалистов в расширявшемся с каждым годом Красном Воздушном флоте. Приказы РВС СССР об увеличении штатного состава частей ВВС РККА следовали один за другим. Списочный состав ВВС рос по мере заполнения штатов.

Большое значение при М.В. Фрунзе стало придаваться воздушным парадом.

<sup>117</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 3. Д. 2578. Л. 72 – 72 об.

<sup>118</sup> Заместитель Председателя Реввоенсовета СССР И.С. Уншлихт // Вестник воздушного флота. – 1925. – № 2. – С. 7.

<sup>119</sup> Помощник Начальника Военных Воздушных Сил РККА Николай Владимирович Соллогуб // Вестник воздушного флота. – 1925. – № 2. – С. 10.

<sup>120</sup> Помощник Начальника Военных Воздушных Сил РККА Иосиф Карлович Гамбург // Вестник воздушного флота. – 1925. – № 2. – С. 11.

<sup>121</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 3. Д. 2578. Л. 140.

Они являлись подведением итогов работы по обучению летчиков групповой слетанности, сложному пилотажу и руководству полетами. В параде 1 мая 1925 г. приняли участие восемь авиачастей ВВС МВО и ВВС Западного ВО, а также Высшая Московская школа летчиков и другие учебные заведения – всего 88 самолетов. М.В. Фрунзе отметил, что этот опыт послужит основой решения важной задачи – слетанности и взаимодействию с родами наземных войск.

На III Съезде Советов Союза ССР 20 мая 1925 г. М.В. Фрунзе говорил: «В отношении промышленности авиационной мы тоже за последние годы имеем немалые успехи. (...) Еще до 1925 г. мы в общей сложности закупили за границей за 3 года свыше 700 самолетов. В этом году мы не покупали ни одного самолета, (...) и в следующий год мы будем вполне обеспечены растущей продукцией наших самолетостроительных заводов. (...) Мы имеем сейчас свой авиационный советский мотор. (...) Мы налаживаем сейчас массовое производство этого мотора. (...) Самым главным родом технического оружия, который будет играть большую роль на полях будущих битв, является Воздушный флот. (...) Мы имеем для него личный состав, который нас удовлетворяет вполне»<sup>122</sup>.

В Постановлении III Съезда Советов СССР говорилось: «Съезд констатирует, что увеличение роли авиации в военном деле и неуклонный рост ее во всех странах требует исключительного внимания к вопросам планового укрепления и развития Красного Воздушного флота. (...) Съезд предлагает Правительству в кратчайший срок провести в жизнь План развития Военных Воздушных сил и одновременно принять меры к поднятию авиапромышленности, в том числе, моторостроения до размеров, обеспечивающих необходимое развитие как Гражданского, так и Военного Воздушного флота»<sup>123</sup>.

В 1925 г. состоялись традиционные августовские маневры сухопутных войск Красной армии с активным участием в них авиации. С точки зрения организационного строительства нельзя не отметить курс Наркомвоенмора М.В. Фрунзе на подчинение

---

<sup>122</sup> Тов. Фрунзе о Красном Воздушном флоте // Вестник воздушного фл. – 1925. – № 6. – С. 5 – 6.

<sup>123</sup> Постановление III Съезда Советов Союза ССР // Вестник воздушного фл. – 1925. – № 6. – С. 5.

сухопутной авиации наземному командованию, хотя и с некоторыми оговорками, а именно: «Следует, однако, отметить, что для пользы дела желательно было бы предоставить УВВС в деталях больше прав, чем имеется в настоящее время. Как пример, можно указать на большие задержки в назначениях комсостава ВВС, которые проходят через Командное Управление ГУ РККА и проводятся им путем длительного согласования с Окружным командованием. Эти мелочи тормозят дело, особенно в связи с новыми формированиями и отнимают много энергии у работников УВВС»<sup>124</sup>.

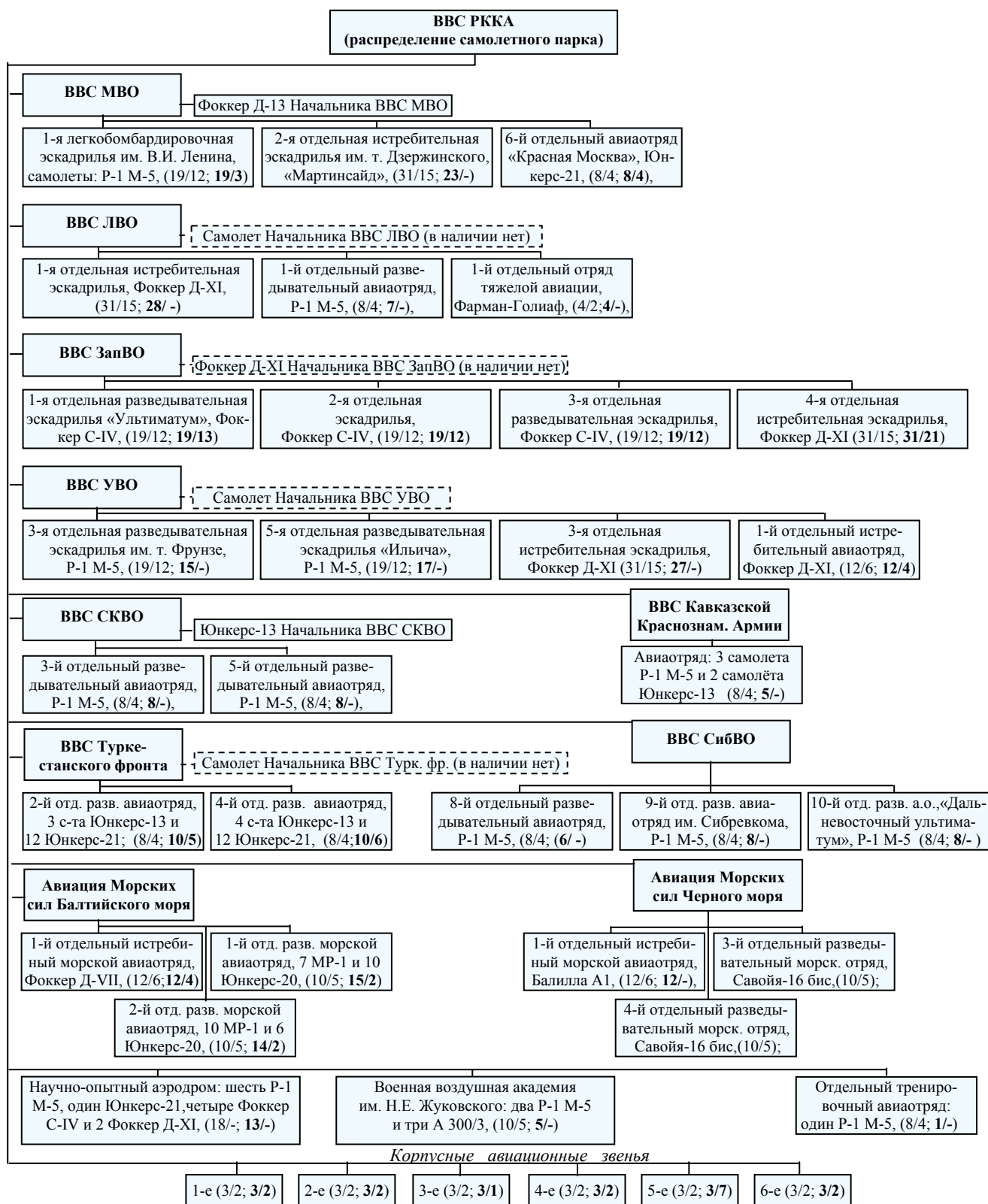
После возвращения авиачастей с маневров к местам дислокации распределение авиапарка ВВС РККА имело вид, представленный на рисунке 3.12.

В силу нехватки самолетов-истребителей, истребительные авиачасти стали содержаться во второй половине 1920-х гг. в некомплекте с тем, чтобы, имея неприкосновенный запас, могли поддерживать свою боеспособность.

Наличие всех боевых самолетов в авиачастях по состоянию на октябрь 1925 г. приведено на рисунке 3.13, а по родам авиации – на рисунке 3.14.

---

<sup>124</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 1. Д. 337. С. 36.

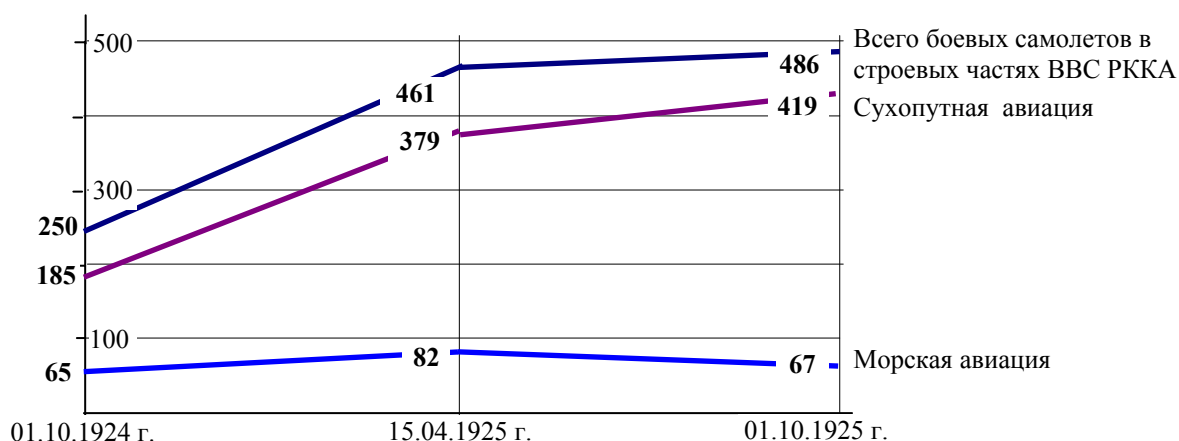


### Примечания

1 Первая дробь означает: в числителе – количество действующих самолетов, в знаменателе – количество запасных самолетов по штату. Вторая дробь: в числителе – наличное количество действующих самолетов, в знаменателе – наличное количество запасных самолетов. Всего налицо в ВВС имелось 530 самолетов, не считая школьные самолеты

2 Схема выполнена по материалам РГВА: Ф.4. Оп. 1. Д. 337. Л. 60 – 62.

Рисунок 3.12 – Организационно-штатная структура ВВС РККА (распределение авиапарка боевых самолетов) по состоянию на октябрь 1925 г.)



**П р и м е ч а н и я**

1 Число морских самолетов на 1 октября 1925 г. уменьшилось, так как 15 самолетов типа МР-1 с мотором «РЕНО» из общего их количества были переведены в разряд тренировочных, в то время как на 15 апреля 1925 г. они показаны боевыми.

2 График выполнен по материалам РГВА: Ф. 4. Оп. 1. Д. 337. С. 63.

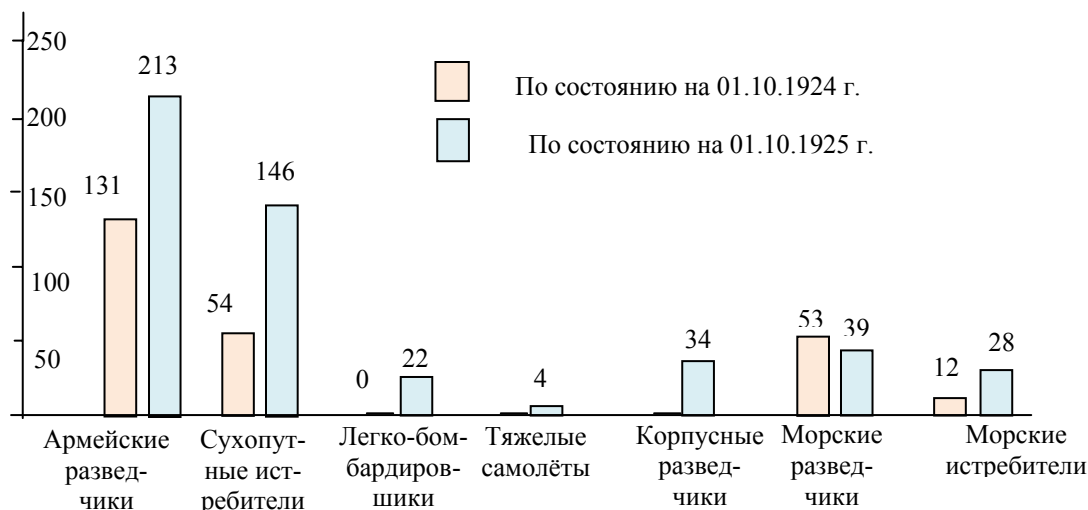
Рисунок 3.13 – Число боевых самолетов в строевых частях ВВС РККА в период с 1 октября 1924 г. по 1 октября 1925 г.

Распределение самолетов по типам на 1.10.1925 г. приведено в таблице 3.9.  
Т а б л и ц а 3.9<sup>125</sup>

Типы	Число	Типы	Число
<i>Разведчики армейские</i>		<i>Тяжелые самолеты</i>	
Р.1 М-5	81	Фарман Голиаф	4
Ф.СIV	94	<i>Корпусные разведчики</i>	
Ю-13 (условно)*	2	Ю-21	34
Ю-21	36	<i>Морские истребители</i>	
<b>Всего</b>	<b>213</b>	Балилла А.1	12
<i>Истребители сухопутные</i>		Ф.ДVII	16
Мартинсайд	23	Всего	<b>28</b>
<b>Типы</b>	<b>Число</b>	<b>Типы</b>	<b>Число</b>
Ф.Д XI	107	<i>Морские разведчики</i>	
Ф.ДVII	16	Ю-20	16
<b>Всего</b>	<b>146</b>	Савоя 16 бис	23
<i>Легко-бомбардировщики</i>		Всего	<b>39</b>
Р.1 М-5	22		
<b>Всего</b>	<b>381</b>	<b>Всего</b>	<b>105</b>
<b>Итого</b>		<b>486</b>	
<b>Тренировочные части и научно-опытные учреждения</b>			
Р.1 М-5	9	Ансальдо 300/3	3
Ю-21	1	Ф.Д XIII	1
Ф.СIV	4	Ю-13	1
Ф.Д XI	2		
Всего	<b>16</b>	Всего	<b>5</b>
<b>Всего</b>		<b>21</b>	
<b>Итого</b>		<b>486 + 21 = 507 самолетов</b>	

П р и м е ч а н и е \* Не показаны 7 самолетов Ю-13, находившиеся на боевой работе в Туркестане.

<sup>125</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 1. Д. 337. С. 65.



Примечание – Диаграмма выполнена по материалам РГВА: Ф. 4. Оп. 1. Д. 337. С. 64.

Рисунок 3.14 – Число боевых самолетов строевых частей ВВС РККА по состоянию на 1 октября 1924 г. и на 1 октября 1925 г. по родам авиации

По итогам 1923/24 и 1924/25 учебных годов УВВС докладывало в РВС СССР данные об укомплектованности личным составом строевых частей, складско-ремонтных учреждений и вузов (таблица 3.10).

Таблица 3.10<sup>126</sup>

	1 октября 1924 г.	1 октября 1925 г.
По штату в строевых частях и складско-ремонтных учреждениях / вузах, чел.	<b>10276 / 7769</b>	<b>10512 / 6640</b>
По списку в строевых частях и складско-ремонтных учреждениях/вузах, чел.	<b>8381 / 6062</b>	<b>8574 / 5601</b>
Некомплект, человек	<b>1895 / 1707</b>	<b>1938 / 1039</b>
По списку основных специалистов (летчиков, механиков и др.), чел.	<b>3255</b>	<b>3366</b>
Укомплектованность основными специалистами, %.	<b>79,3 %</b>	<b>90,3 %</b>

Анализ этих данных показывает, что в течение года штаты и списочный состав строевых частей и складско-ремонтных учреждений выросли, а штаты и списочный состав вузов сократились. Вместе с тем некомплект в строевых частях возрос, а в вузах – уменьшился. Численность списочного состава основных специалистов и укомплектованность ими увеличились, однако значительного роста численности личного состава не произошло. Число боевых самолетов за год увеличилось с

<sup>126</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 1. Д. 337. С. 102.

250 до 486<sup>127</sup>. К вспомогательной авиации относились научно-опытные и учебно-строевые авиачасти<sup>128</sup>.

Морская авиация, работая в Морских силах РККА, предназначалась и для выполнения в некоторых случаях самостоятельных задач и включала:

а) истребительную авиацию, состоявшую из отдельных авиаотрядов по 12 самолетов, предназначавшихся в основном для противовоздушной обороны военно-морских баз;

б) разведывательную авиацию, состоявшую из отдельных авиаотрядов по 10 самолетов, предназначавшихся для ведения воздушной разведки в интересах флота и береговой обороны;

в) находившуюся в стадии формирования миноносную авиацию, предназначавшуюся для поражения флота противника.

В 1925/26 учебном г. было запланировано сформировать 3 разведывательные (Москва, Ленинград, Ростов - на - Дону), 1 легко-бомбардировочную (Витебск), 1 тяжелую бомбардировочную (Троцк, бывшая Гатчина), 1 боевую (Киев), 1 истребительную (Смоленск) эскадрильи; 12 корпусных авиаотрядов (2 – в ЛВО, 5 – в ЗапВО, 4 – в УВО, 1 – в СКВО); 3 корпусных авиаотряда – взамен ушедших на формирование эскадрилий<sup>129</sup>. Были утверждены новые штаты разведывательной эскадрильи<sup>130</sup>. В эскадрилье должно было быть 6 запасных самолетов.

Металлический опытный разведчик разработки ЦАГИ испытаний в это время еще не прошел, хотя и успешно совершил перелет Москва – Харьков и обратно. Поэтому пока планировалось Р-1 оставить основными разведчиками.

В середине 1920-х гг. стала углубляться дифференциация ВВС по боевым задачам и назначению. Основной упор делался на развитие боевых родов военной авиации, что повышало ее боевые возможности. Удельный вес разведчиков в ВВС РККА начал неуклонно снижаться.

---

<sup>127</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 1. Д. 337. С. 63.

<sup>128</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 1. Д. 337. С. 3.

<sup>129</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 1. Д. 337. С. 49.

<sup>130</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 1. Д. 337. С. 29.

На 1 октября 1926 г. планировалось иметь 575 боевых самолетов, хотя первоначально в 1924 г. указывалась число – 735. Наиболее быстрый рост предусматривался для истребительной и боевой авиации. Разведывательная и корпусная авиация, оставаясь стабильной в относительных величинах, абсолютно должна была расти<sup>131</sup>.

Главными приоритетами при новой перестройке центрального аппарата ВВС, начавшейся осенью 1925 г., по мнению Начальника ВВС П.И. Баранова, должны были стать: усиление боевой подготовки, улучшение технического обслуживания и работы Научного комитета<sup>132</sup>. Новый штат УВВС РККА был введен в действие 13 ноября 1925 г. приказом РВС СССР № 1100<sup>133</sup>.

В августе и осенью 1925 г. М.В. Фрунзе почти непрерывно находился в госпитале. И.В. Сталин настаивал на радикальном лечении Председателя Реввоенсовета, вплоть до операции. После ее проведения, 31 октября, М.В. Фрунзе скончался. В тот же день Приказом РВС СССР № 1080 было объявлено о кончине Наркомвоенмора. Приказ подписали Члены Реввоенсовета: Ворошилов, Каменев, Бубнов, Буденный, Орджоникидзе, Лашевич, Баранов, Зоф, Егоров, Затонский, Эшава, Хидыр-Амеев<sup>134</sup>.

6 ноября 1925 г. вышло в свет Постановление Президиума ЦИК Союза ССР о назначении Народным комиссаром по военным и морским делам и Председателем Революционного Военного Совета Союза ССР Ворошилова Клементя Ефремовича, его первым заместителем – Лашевича Михаила Михайловича и вторым заместителем – Уншлихта Иосифа Станиславовича<sup>135</sup>.

Приказом РВС СССР от 10 ноября 1925 г. № 1090 на основании Постановления Президиума ЦИК СССР в должность Народного Комиссара по военным и морским делам и Председателя РВС СССР вступил К.Е. Ворошилов<sup>136</sup>.

П.И. Баранов писал в ноябре 1925 г. в «Вестнике воздушного флота»:

«... Потеряли Михаила Васильевича Фрунзе – самая большая и тяжелая поте-

<sup>131</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 1. Д. 173. Л. 5.

<sup>132</sup> РГВА. Ф. 29. Оп. 13. Д. 543. Л. 2.

<sup>133</sup> РГВА. Ф. 29. Оп. 13. Д. 543. Л. 14 – 21.

<sup>134</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 3. Д. 2579. Л. 388, 389.

<sup>135</sup> Известия ЦИК СССР и ВЦИК от 7/XI.1925 г.

<sup>136</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 3. Д. 2579. Л. 393.



ря. (...) Михаил Васильевич, интересуясь развитием Воздушного флота, перед моим отъездом на маневры высказал настойчивое желание присутствовать на маневрах и по его распоряжению мною был подготовлен для него самолет для перелета на маневры. Но, к сожалению, болезнь уложила его в постель, и он был лишен возможности выполнить свое желание. (...) Воздушный флот в лице Михаила Васильевича потерял не только начальника и руководителя, но потерял истинного друга советской авиации (...)»<sup>137</sup>.

Строительством ВВС РККА теперь должен был руководить новый Председатель Реввоенсовета СССР К.Е. Ворошилов.

Центральный аппарат ВВС в сентябре 1924 г. был реорганизован, организационная структура ВВС приняла единую эскадрильно-отрядную схему.

В 1925 г. авиачасти, базировавшиеся на одном аэродроме, были объединены в гарнизоны, что положило конец «кустованию» авиачастей.

Новое руководство РВС СССР в лице К.Е. Ворошилова уже не вникало так глубоко в авиационные дела, как это делал М.В. Фрунзе. Тем не менее, Воздушный флот, возглавляемый П.И. Барановым и его заместителем Я.И. Алкснисом, и во второй половине 1920-х гг. продолжал целенаправленное строительство по «Плану – 1200». В декабре 1925 г. состоялся XIV съезд РКП(б), который поручил ЦК ВКП(б)<sup>138</sup> «принимать все меры к укреплению обороноспособности страны и усилению мощи Красной Армии и Красного Флота, морского и воздушного»<sup>139</sup>.

Во время военной реформы стратегия организационного строительства военной авиации была направлена на создание такой организационной структуры и системы управления ВВС, которые бы наилучшим образом отвечали требованиям обеспечения военных действий сухопутных войск Красной армии. В количественном отношении развитие ВВС РККА осуществлялось по «Плану–1200, который лежал в основе строительства ВВС РККА с 1924 до 1928 г.

<sup>137</sup> Баранов П.И. Советская авиация к 8 годовщине Октября. (Итоги достижения и задачи) / Петр Баранов // Вестник воздушного флота. – 1925. – № 11. – С. 5 – 8.

<sup>138</sup> XIV съезд РКП(б), проходивший с 18 по 31 декабря 1925 г. переименовал Российскую Коммунистическую партию (большевиков) во Всесоюзную Коммунистическую партию (большевиков).

<sup>139</sup> КПСС в резолюциях. – М., 1970. Т. 3. – С. 245.

### 3.6 Организационное строительство авиации военных округов и «морей» при переходе ее к бригадно-эскадрильной организационной структуре (1925-1927)

В конце 1925 г. продолжалось формирование отдельных легкобомбардировочных, истребительных и разведывательных эскадрилий, а также отдельной авиационной эскадрильи боевиков (штурмовиков).

К началу 1926 г. корпусная разведывательная авиация развернулась из шести звеньев, имевшихся на 1 октября 1925 г., до 17 авиаотрядов, которые продолжали вооружаться в основном цельнометаллическими самолетами Ю-21, так как самолеты Р-1 пока не выпускались в достаточном количестве.

24 февраля 1926 г. был издан приказ РВС СССР № 116, в котором говорилось, что в целях внесения большей ясности в порядок прохождения службы летно-подъемным составом Военных Воздушных сил РККА с 1 февраля 1926 г. устанавливается взамен существовавших наименований должностей: военный летчик, морской летчик, летчик-наблюдатель 1-го (2-го) разрядов – новые наименования, а именно: старший летчик, младший летчик, старший летчик-наблюдатель, младший летчик-наблюдатель<sup>140</sup>.

Приказом РВС СССР от 25 августа 1926 г. работавший ранее Начальником Управления устройства и службы войск Главного Управления РККА Я.И. Алкснис был назначен заместителем Начальника ВВС РККА<sup>141</sup>.

Общая норма численности кадрового состава РККА на 1925/26 бюджетный год была определена в 610 000 человек. В связи с проводившимися в течение года организационно-штатными мероприятиями фактическая численность РККА возросла, а затем несколько понизилась. Разница в фактической численности РККА между началом и концом отчетного года составила 45 тыс. 663 человека. Что касается ВВС РККА, то их фактическая численность оставалась почти неизменной и составила на 1 октября 1926 г. 20 тыс. 419 человек (таблица 3.11).

<sup>140</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 3. Д. 2869. Л. 99 об.

<sup>141</sup> Назначения // Вестник воздушного флота. – 1926. – № 9. – С. 36.

Т а б л и ц а 3.11 – Фактическая численность РККА в 1926 г.<sup>142</sup>

	01.10.	01.01.1926 г.		01.04.1926 г.		01.07.1926 г.		01.10.1926 г.	
	25 г.	Абс. ч.	%	Абс. ч.	%	Абс. ч.	%	Абс. ч.	%
Сух. войска и ВВС	533069	575774	94,1	551762	90,7	551237	90,8	550151	91,2
Военно-возд. силы				<b>20863</b>	<b>3,4</b>	<b>20419</b>	<b>3,4</b>	<b>20419</b>	<b>3,4</b>
Военно-мор. силы	24486	36030	5,9	35791	5,9	35602	5,8	32648	5,4
<b>Итого в РККА</b>	<b>557555</b>	<b>611804</b>	<b>100</b>	<b>608416</b>	<b>100</b>	<b>607258</b>	<b>100</b>	<b>603218</b>	<b>100</b>

При рассмотрении изменения штатной численности ВВС в целом и по частям следует отметить, что при реформе сократились штаты управленческого аппарата ВВС на 60 чел., а тыловых учреждений на 437 чел.

В 1925/26 г. росли штаты строевых частей и вузов ВВС (таблица 3.12).

Т а б л и ц а 3.12 – Штатная численность ВВС по структурам и % ВВС от штата РККА<sup>143</sup>

<b>ВВС, включая в/плав.</b>	На 1.10.1925 г.		На 1.04.1926 г.		На 1.10.1926 г.	
Управление			421	0.08 %	381	0.07 %
Строевые части	7.686	1.44 %	11.036	1.93 %	11.177	1.96 %
Академия и школы	6.542	1.23 %	7.320	1.28 %	6.877	1.21 %
Учреждения	2.421	0.47 %	2.086	0.37 %	1.984	0.35 %
<b>Итого по ВВС</b>	<b>16.649</b>	<b>3,14 %</b>	<b>20.863</b>	<b>3.66 %</b>	<b>20.419</b>	<b>3,59 %</b>
<b>Всего по РККА:</b>	<b>533.069</b>		<b>572.625</b>		<b>570.570</b>	

Наибольшая численность ВВС РККА поддерживалась и устойчиво росла в 1925/26 г. в трех пограничных округах и МВО (таблица 3.13).

По состоянию на 1 октября 1926 г. некомплект составлял 156 самолетов. Это было несколько лучше 1925 г., когда некомплект определялся в 199 самолетов»<sup>144</sup>. «План – 1200», предусматривавший иметь к 1 октября 1926 г. 575 боевых самолетов, был выполнен в основном за счет самолетов-разведчиков.

<sup>142</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 1. Д. 603. Л. 4.

<sup>143</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 1. Д. 603. Л. 1 – 4, 7.

<sup>144</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 1. Д. 173. Л. 34.

Т а б л и ц а 3.13 – Фактическая численность строевых частей ВВС по округам<sup>145</sup>

Военные округа	01.09.1925 г.			01.12.1925 г.			01.07.1926 г.		
	Абсолют. число	% к общему числу		Абсолют. Число	% к общему числу		Абсолют. число	% к общему числу	
		Округа	Всего ВВС		Округа	Всего ВВС		Округа	Всего ВВС
Ленинградский	1273	2,1	17,5	1506	2,29	19,58	1725	2,71	18,96
Белорусский	1414	2,3	19,5	1632	1,91	21,22	2243	2,80	24,65
Украинский	1677	1,6	23,2	1207	0,94	15,69	2270	1,90	24,95
Московский	1598	1,9	22,1	1982	2,12	25,77	1582	1,80	17,39
Приволжский	-	-	-	-	-	-	129	0,47	1,42
Северо-Кавказск.	272	0,8	3,8	329	0,90	4,28	322	0,92	3,54
Сибирский	407	0,8	5,6	448	0,80	5,82	375	0,83	4,12
Средне-Азиатск.	321	0,6	4,4	285	0,53	3,70	265	0,59	2,90
Кавказ. Кр.армия	285	0,7	3,9	303	0,70	3,94	188	0,46	2,07
<b>Итого:</b>	<b>7247</b>		<b>100 %</b>	<b>7692</b>		<b>100 %</b>	<b>9099</b>		<b>100 %</b>

В середине 1920-х гг. в качестве разведчиков использовались отечественные самолеты Р-1 с М-5 и заграничные Ф.С-IV. Сведения о типах самолетов и их количестве приведены в таблице 3.14.

Т а б л и ц а 3.14. Сведения о типах и числе самолетов в частях ВВС на 1 октября 1926 г.

Виды Авиации	Положено по штату		Состоит налицо		Некомплект
	Типы самолет.	Общ. количест.	Типы самолет.	Общ. кол-во	
Разведчики сухопут.	Р1-М5 и Ф.С-IV	162/97	Р1-М-5, Ф.С-IV	162/78	0/19
Истребители сухопутные	Ф.ДХI и Мартин-сайд	95/60	Ф.ДХI, Мартин-сайд, Ф.ДХIII	95/31	0/29
Легко-бомбардировщики	Р1-М5	38/24	Р1-М5	38/2	0/22
Боевики	Р1-М5	19/22	Р1-М5	19/2	0/20
Тяжелые самолеты сухоп.	Фарман-Голиаф	6/3	Фарман-Голиаф	4/0	2/3
Корпусные самолеты	Ю-21, Р1-М5, Р1-СП, А250/2	137/66	Ю-21, Р1-М5, Р1-СП, А250/2	137/49	0/17
Морские разведчики	Ю-20, Савойя 16 бис, Савойя 16 тер, Р1-М5	42/20	Ю-20, Савойя 16 тер, Р1-М5	42/ 2	0/18
Морские истребители	Ф.Д7, Балилла, А 1	36/18	Ф.Д7, Балилла, А1	36/7	0/11
Тяжелые морск. самолеты	Ю.Г-1	4/2	Ю.Г-1	1/ 0	3/2
Вспомогательные самолеты	Разные системы	36/6	Р1-М5, Р1-СП, Ф.С-IV, Ю-21, Ф.ДХI, И-2, Ф.С-V	32/0	4/6
Пассажирские самолеты	-	-	Ю-13, Викарс-Вернон	(12) Не учитываются	
<b>Итого</b>	-	<b>575/318</b>	-	<b>566/171</b>	<b>9/147</b>
<b>Всего</b>	-	<b>893</b>	-	<b>737</b>	<b>156</b>

<sup>145</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 1. Д. 603. Л. 17.

Самолет Р-1 оценивался как вполне надежный и пригодный с тактической и «эксплуатационной точки зрения», что позволяло ему быть «на ближайшие 1 – 2 года основным разведчиком».

Планировалось вооружить Р-1(с мотором М-5) всю стратегическую авиацию, снимая с вооружения Ф.С-IV, «как изнашивающиеся и не имеющие запаса». В качестве перспективного стратегического самолета был назван АНТ-3, «давший вполне удовлетворительные технические и тактические данные и пущенный в серию».

К корпусным самолетам относились Ю-21, Р-1 (М-5) и Р-1СП. Считалось, что Ю-21 имеют «не вполне удовлетворительные тактические и технические данные», что привело к аннулированию их заказа «Концессионеру» (завод Юнкерса в Кунцево)<sup>146</sup>.

Постепенно в корпусную авиацию стали поступать самолеты Р-1 с моторами СП («Сиддлей Пума») постройки отечественных заводов. В отзывах строевых частей отмечалось, однако, что цельнометаллические Ю-21 менее критичны к погоде и «требуют меньшего текущего ремонта». Р-1 СП показывали «прочность и надежность при перелете», но обладали незначительной скоростью ввиду маломощности мотора. Поэтому в дальнейшем их планировали снять с вооружения. В перспективе вся корпусная авиация должна была перейти на Р-1 с мотором М-5.

Специального типа штурмовика («боевика») в ВВС РККА пока не было, и формирование штурмовой авиации шло также на основе Р-1(М-5).

Основным типом истребителя в 1926/27 г. считался Фоккер Д-ХІ «с удовлетворительными тактическими данными». Вторым типом являлся устаревший «Мартинсайд». В это время «Мартинсайдами» была вооружена только одна эскадрилья, для которой запасных машин данного типа уже не было.

Отечественные И-1 и И-2 из-за «целого ряда дефектов не вышли с завода». Поэтому Реввоенсовет СССР и Правительство вынуждены были вновь рассматривать вопрос о закупке истребителей за границей.

---

<sup>146</sup> Маршал авиации С.А. Красовский вспоминал о самолете Ю-21: «Третий отдельный авиационный отряд летал на самолетах «Юнкерс-21». Летчики очень метко окрестили их «зонтами». Даже при беглом взгляде при заходе Ю-21 на посадку можно было подумать, что на землю опускается не самолет, а огромный зонт». – См. *Красовский С.А. Жизнь в авиации.* – Минск: «Беларусь», 1976. – 320 с. – С. 60.

В 1926 г. в 1-й эскадрилье тяжелой авиации в качестве учебно-тренировочных продолжали эксплуатироваться четыре самолета «Фарман-Голиаф» (ФГ-62). В результате испытаний этого самолета в Научно-испытательном институте ВВС советские специалисты пришли к выводу, что ФГ-62 имеет ряд конструктивных и эксплуатационных недостатков. В то же время во 2-й эскадрилье тяжелой авиации осваивались лицензионные ЮГ-1<sup>147</sup> (Юнкерс-Г-1).

До внедрения в эксплуатацию собственных конструкций РВС СССР решил тяжелую авиацию к боевой подготовке не привлекать с тем, чтобы она продолжала готовить кадры для будущего развертывания<sup>148</sup>.

Отечественный тип тяжелого самолета АНТ-4 (ТБ-1) был испытан в декабре 1925 г. и дал обнадеживающие результаты.

Что касается типов самолетов Морской авиации «Савойя-16», Ю-21 и МР-1, то ни один из них, по мнению руководства ВВС РККА, не мог служить основой для развития морской боевой авиации. Так, на «Савойе-16» в 1926 г. необходимо было менять изношенные двигатели. Ю-21 имел недостаточный радиус действия для морского базового разведчика. Отечественные МР-1 устарели и могли использоваться только для тренировок. В перспективе для морского разведчика предполагалось использовать Р-1(М-5), дооборудованный поплавками. Вследствие пока неналаженного в СССР гидроавиастроения было решено продолжить закупки морских разведчиков типа «Дорнье-Валь».

Морские базовые истребители были представлены в 1926 г. «Фоккером Д-VII» и «Балиллой». Самолеты этих типов изнашивались, и вследствие отсутствия их запаса должны были заменяться отечественными И-2, которые из-за конструктивных недостатков задерживались с серийным выпуском.

Вопрос о самолете миноносной авиации оставался в это время открытым. Предполагалось использовать в качестве торпедоносца «Юнкерс Г-1». Параллельно велись исследовательские работы по торпедометанию.

<sup>147</sup> Туманский А.К. Полет сквозь годы. – М., 1962. – С. 87, 157 – 159.

<sup>148</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 1. Д. 173. Л. 34 – 37.

Для корабельной авиации в 1926 г. формировалось звено самолетов Ю-21, которое планировалось установить на палубу крейсера «Червона Украина». Другим крейсерам этого класса тоже планировали дать корабельную авиацию.

Учебными самолетами в это время являлись переходной Р-1СП и ВИ-3А. В качестве самолета первоначального обучения использовался отечественный У-1 с М-2 в 120 л.с., сконструированный на базе английского «Авро-504к».

В отношении авиамоторов Управление ВВС выражало удовлетворение М-5 (400 л.с.) и М-6 (300 л.с.), однако отмечалось их недостаточное количество. Руководством ВВС высказывалась озабоченность, что мощный мотор М-13 ожидается только весной 1927 г. Констатировалось, что имеющиеся переходные моторы «Сиддлей Пума» (СП) и «ВМ» иностранные, но есть уже «Рон» отечественной сборки.

В морской и тяжелой бомбардировочной авиации в 1926/27 учебном году планировалось по-прежнему использовать в основном имевшиеся в запасе моторы «Лоррен-Дитрих» мощностью 400 л.с.<sup>149</sup>

По резерву самолетов ВВС РККА по состоянию на 1 октября 1926 г. превосходили лишь Румынию и Прибалтийские страны (таблица 3.15).

Отмечалось, что все иностранные государства ставили своей целью планомерное увеличение своей авиации в ближайшие гг. Учитывая приведенные выше цифры, руководство ВВС РККА считало, что по планам развития в 1926 – 1930 гг. воздушные флоты Польши и Румынии в сумме составят 1200 самолетов, а вместе с прибалтийскими странами будут иметь более 1500 самолетов<sup>150</sup>.

Т а б л и ц а 3.15 – Численность самолетов в СССР и в других странах на октябрь 1926 г.<sup>151</sup>

Наименование стран	СССР	Англия	Франция	Италия	Польша	Румыния	Япония
Общее число самолетов:							
Сухопутной авиации	505	480	1300	560	260	140	280
Морской авиации	70	120	100	170	10	10	220
<b>Всего:</b>	<b>575</b>	<b>600</b>	<b>1400</b>	<b>730</b>	<b>270</b>	<b>150</b>	<b>500</b>
Примечание – Во всех указанных иностранных государствах (кроме Румынии) имелся запас в размере 50 - 100 % самолетов.							

<sup>149</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 1. Д. 173. Л. 37 - 38.

<sup>150</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 1. Д. 173. Л. 44.

<sup>151</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 1. Д. 173. Л. 41.

Таким образом, сравнение авиатехники ВВС РККА и иностранных государств показывало относительное равенство типов самолетов сухопутной и морской истребительной авиации, при превосходстве иностранных государств в разведывательной и легкомобомбардировочной авиации, а также в сухопутной истребительной и морской тяжелой авиации (без учета советских опытных самолетов).

Данные ВВС на 1 октября 1925 и 1926 гг. приведены в таблице 3.16.

Т а б л и ц а 3.16 – Численность личного состава ВВС в 1925 и 1926 отчетных годах<sup>152</sup>

	На 1 октября 1925 г.			На 1 октября 1926 г.		
	По штату	По списку	Неком-плект	По штату	По списку	Неком-плект
В строевых частях	8019	6252	1762	10121	7951	2234
В штабах и управлениях	532	493	39	510	464	47
В ремонтно-снабженч. органах	1966	1795	191	1846	1591	255
В военно-учебных заведениях	6615	5635	980	7267	6284	1155
<b>Итого:</b>	<b>17152</b>	<b>14175</b>	<b>2977</b>	<b>19774</b>	<b>16290</b>	<b>3691</b>

Увеличение штатной численности личного состава в 1926 г. объяснялось формированием трех разведывательных, истребительных и миноносных эскадрилий, а также эскадрилий боевиков, пяти авиагрупп, корпусных авиаотрядов, морского авиаотряда и увеличением штатной численности вузов ВВС.

В деле обеспечения ВВС РККА самолетами и моторами в 1925/26 учебном году удалось осуществить следующее:

1) Самолеты типа Р-1 с М-5 и Р-1 с «Сиддлей Пума» в частях и школах ВВС были доведены до 100 % потребности за исключением запасных самолетов.

2) Запасными частями к этим самолетам авиачасти удовлетворялись.

3) Действующие авиачасти были снабжены моторами, за исключением истребительных авиачастей, в которых не хватало моторов «Испано-Сюиза».

4) Остро стоял вопрос со снабжением частей и авиабаз запасными частями к моторам «Либерти», М-5, М-6 и «Испано-Сюиза» в 300 л.с. Только с весны 1926 г. начали поступать запасные части к «Либерти» и к М-5.

5) С 1925/26 г. самолеты из Авиатреста стали выходить с вооружением. До 1 октября 1925 г. большинство самолетов выпускалось без вооружения.

<sup>152</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 1. Д. 173. Л. 65.



б) Горюче-смазочными материалами ВВС удовлетворялись на 100 %<sup>153</sup>.

Имевшееся в ВВС РККА в 1926 г. и планировавшееся в 1927 – 1928 гг. количество боевых и учебных самолетов см. в таблице 3.17.

Т а б л и ц а 3.17<sup>154</sup>

	1925 – 1926 год действующие / запас.	1926 – 1927 год действующие / запас.	1927 – 1928 год действующие / запас.
Сухопутная авиация	505/274	686/368	1025/542
Морская авиация	70/34	84/ 40	175/86
По стр. и вспом. частям	575/308	770/408	1200/628
По вузам	230/59	192/184	211/197
<b>Всего по ВВС</b>	<b>805/367</b>	<b>962/592</b>	<b>1411/825</b>
	<b>1172</b>	<b>1554</b>	<b>2236</b>

Между тем осенью 1926 г. в «План – 1200» были внесены изменения:

1. Для ВМС: иметь корабельное звено на крейсере «Червона Украина».
2. По вспомогательным частям исключено формирование тренировочной эскадрильи и включены 4 тренировочных авиаотряда (МВО, ЛВО, БВО и УВО).
3. Включена летная часть Научно-Испытательного Химического Полигона.
4. Исключено 5 штабов корпусных групп и включено 8 штабов авиабригад.
5. Изменена штатная численность находящихся в вузах самолетов.

По состоянию на 1 октября 1926 г. Управление ВВС РККА определило, что Военные Воздушные силы РККА состоят из:

1. Авиации сухопутной
  2. Авиации морской
  3. Воздухоплавания
  4. Службы аэродромов
  5. Специальных служб
  6. Службы ремонта и снабжения
  7. Военно-учебных заведений ВВС
  8. Научно-испытательных учреждений.
- } боевых сил

Сухопутная авиация в конце 1926 г. включала:

<sup>153</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 1. Д. 604. Л. 2.

<sup>154</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 1. Д. 604. Л.10.

1. Армейскую стратегическую, состоявшую из: а) авиации для боя в воздухе с воздушным флотом противника – истребительной авиации; б) авиации для боя с воздуха по земным целям – бомбардировочной авиации: легкой для поражения легких мертвых целей и живых целей, авиации боевой или штурмовой для поражения живых целей; в) авиации для обслуживания высших штабов дальней разведкой – разведывательной стратегической авиации. Армейская стратегическая авиация была сведена в эскадрильи: истребительные в 31 действующий самолет; боевые, легко-бомбардировочные и разведывательные по 19 действующих самолетов и тяжелые по 6 – 8 кораблей.

2. Корпусную – для непосредственной работы с войсками и имеющую основными задачами: а) ближнюю разведку; б) обслуживание артиллерии.

Корпусная авиация состояла из корпусных авиаотрядов шестисамолетного состава. В дальнейшем было предусмотрено создание специальных артиллерийских авиаотрядов тяжелой артиллерии особого назначения (ТАОН), обеспечивающих ее воздушным наблюдением. В течение 1926 г. для удобства управления, обучения и снабжения большинство корпусных авиаотрядов оставалось в корпусных авиагруппах, стоявших на одном аэродроме<sup>155</sup> (рисунок 3.15).

Морская авиация по состоянию на 1 октября 1926 г. включала:

а) истребительную авиацию, состоявшую из отдельных авиаотрядов по 12 самолетов, имеющих «назначением воздушную оборону морских баз»;

б) разведывательную авиацию, состоявшую из отрядов по 8 самолетов и предназначавшуюся для «обслуживания флота и береговой обороны»;

в) миноносную авиацию (пока еще в стадии формирования), предназначавшуюся «для поражения неприятельского флота».

<sup>155</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 1. Д. 337. С. 21.

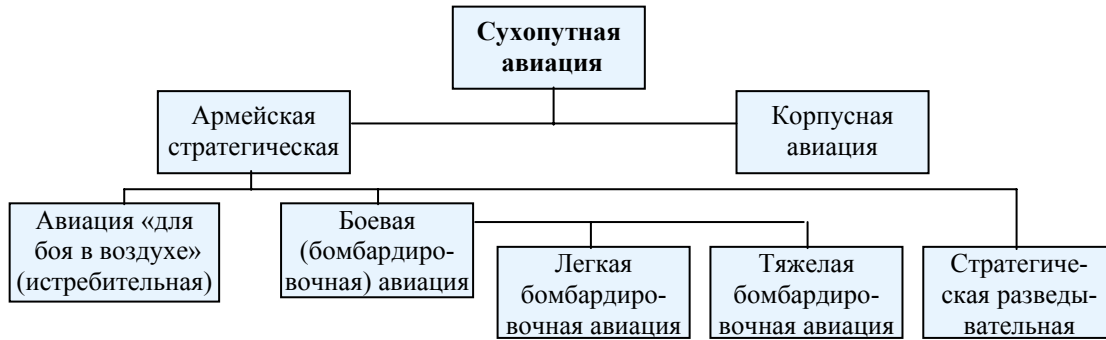


Рисунок 3.15 – Разделение сухопутной авиации ВВС РККА на рода в середине 1920-х гг.

Корабельная авиация должна была базироваться на крейсерах «для непосредственной работы с флотом».

В Морской авиации во второй половине 1920-х гг. увеличивалась доля базовой авиации, в основном – миноносной, базировавшейся на берегу.

Осенью 1926 г. руководство ВВС пришло к выводу, что существовавшая до этого времени организация ВВС обладала рядом недостатков:

На мирное время: «Раздробленность и неэкономичность технического и хозяйственного тыла строевых частей, недостаток твердого непосредственного руководства строевыми частями в крупных авиагарнизонах и недостаток взаимодействия в совместной учебе различных родов авиации друг с другом, неэкономичное использование казарменной и ангарной площади».

На военное время: «Громоздкость и малая маневренность строевых частей, прикованность строевых частей к железным дорогам, недостаточная четкость управления и недостаточно разработанная система снабжения и ремонта»<sup>156</sup>.

Решено было ввести новую организацию, а именно: «сведение строевых частей в авиабригады с единым войсковым и техническим хозяйством, освобождение боевых частей от тылов. Оформление войсковых авиашкол для подготовки младших авиаспециалистов и младшего командного состава, выявление новых функций в частях (прожекторные взводы, голубиные станции, противовоздушная самооборона)», а в военное время: «освобождение боевых частей от тылов, оформление этих тылов в стандартные ячейки – авиапарки, оформление командования крупными авиацион-

<sup>156</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 1. Д. 604. Л. 29, 30.

ными группами, четкая организация снабжения и ремонта»<sup>157</sup>.

Реорганизация началась с Постановления РВС СССР от 15 ноября 1926 г. В соответствии с ним стали формироваться основные оперативно-тактические авиационные соединения – авиационные бригады. Это осуществлялось путем объединения всех авиачастей, расположенных в одном гарнизоне, в авиационную бригаду с единым войсковым и техническим хозяйством<sup>158</sup>.

Освобождение авиационных эскадрилий и отрядов от обслуживающих и хозяйственных функций, от несения аэродромной и гарнизонной службы, переложение их на специально созданные для этой цели тыловые части, значительно повысили маневренность, гибкость и мобильность летных частей ВВС.

Типовая авиабригада состояла из штаба, трех эскадрилий и авиапарка с обслуживающими подразделениями. В ее штат входило до 50 самолетов (истребительная авиабригада могла иметь до 100 самолетов). В бригаде предусматривались: учебный полигон с тренировочным авиаотрядом, одна школа младших авиаспециалистов (ШМАС) и одна школа младшего состава (ШМКС).

Сначала авиабригады из-за разнородности вошедших в них авиачастей представляли собой смешанные авиасоединения. Лишь в последующем, после перегруппировки, они превратились в однородные соединения.

В 1926 г. штурмовая авиация начала оформляться в новый род авиации. Первые пять штурмовых эскадрилий имели по 27 – 30 самолетов. Специально сконструированного самолета для штурмовой авиации, как и в 1925 г., не было, и поэтому штурмовиками оставались довооруженные Р-1.

В организацию штурмовой авиации значительный вклад внес А.А. Туржанский, который, заручившись поддержкой начальника Штаба РККА М.Н. Тухачевского, сформировал первую эскадрилью штурмовиков и отработал с наиболее опытными летчиками приемы ее боевого использования. Отходя от хронологической последовательности, укажем, что на учениях Киевского военного округа в 1928 г.

<sup>157</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 1. Д. 173. Л. 29 – 30.

<sup>158</sup> РГВА. Ф. 9. Оп. 18. Д. 287. Л. 137, 208.

А.А. Туржанский со своими подчиненными продемонстрировал успешное применение штурмовой авиации против кавалерии<sup>159</sup>.

Во второй половине 1920-х гг. расширилось военное сотрудничество с другими странами. Так, в 1926 г. советская авиатехника поставлялась в Афганистан, Персию, Китай и Монголию. Например, группа летчиков под руководством Сергеева (однофамильца А.В. Сергеева) прибыла в середине июля 1926 г. в Кантон (Китай), к 10 августа закончила подготовку и уже 20 августа 1926 г. на самолетах Р-1, несмотря на высокую влажность и отсутствие карт, приступила к боевой работе<sup>160</sup>.

В соответствии с реорганизацией центрального аппарата РККА, осуществляемой согласно приказу РВС СССР от 22 июля 1926 г. № 390, на Управление ВВС возлагались функции руководства только в специальном отношении службой личного состава, боевой подготовкой ВВС и их снабжением. В соответствии с этим принципом 31 декабря 1926 г. приказом РВС СССР № 770 был введен в действие новый штат Управления ВВС РККА<sup>161</sup>.

После издания Постановления РВС СССР от 15 ноября 1926 г. о реорганизации ВВС большая работа по его выполнению легла на Штаб РККА.

В приложении «И» приведены копии схем организации авиации округов и «морей» после проведения в них организационно-штатных мероприятий 1926/27 г.

В приложении «К» показаны организационно-штатные структуры управления авиабригады, эскадрильи и авиаотряда, введенные осенью 1926 г.

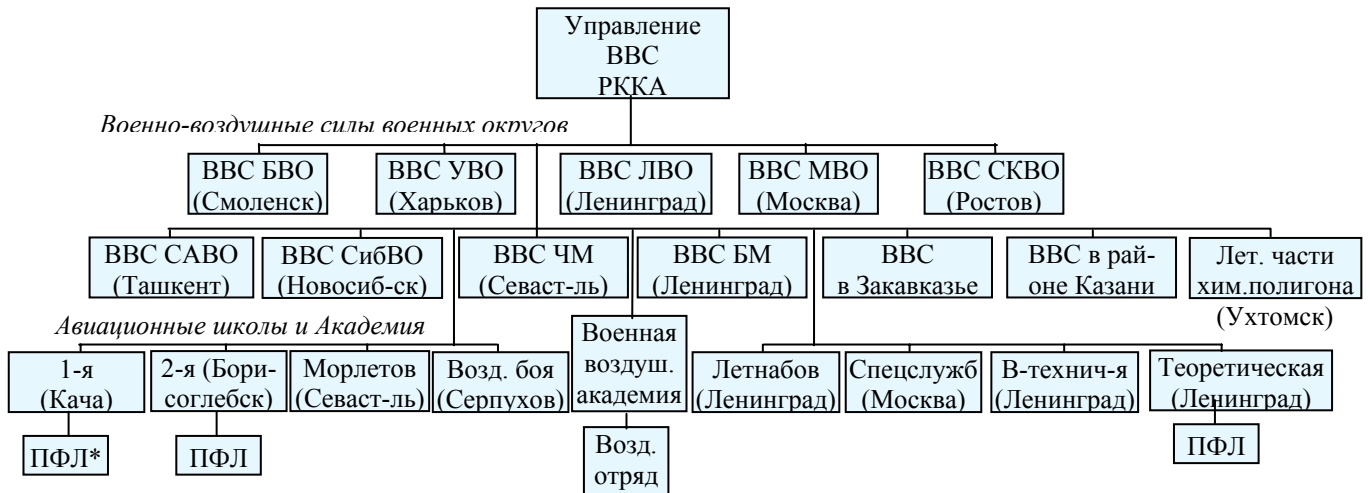
Для представления масштабов изменения организации ВВС по директивам Штаба РККА на рисунке 3.16 приведена общая схема авиационных структур, в которых шли организационно-штатные мероприятия по Постановлению РВС СССР от 15 ноября 1926 г.

---

<sup>159</sup> Никифоров В.Г. Их не забудет страна. – В кн. : Крылат. сыны Родины. – М., 1967. С. 152 – 154.

<sup>160</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 1. Д. 346. Л. 70, 75.

<sup>161</sup> Летопись строительства Советских Вооруженных Сил // ВИЖ. – 1972. – № 6. – С. 116; РГВА. Ф. 29. Оп. 46. Д. 341. Л. 24.



### Примечания

- 1 \*ПФЛ – психофизиологическая лаборатория
- 2 Схема выполнена по материалам РГВА: Ф. 29. Оп. 23. Д. 8.

Рисунок 3.16 – Схема организации ВВС РККА по состоянию на 15 ноября 1926 г.

Исследование показало, что стратегия организационного строительства ВВС военных округов и «морей» в 1925 – 1927 гг. реализовывалась достаточно интенсивно. Бригадно-эскадрильная организационная структура ВВС РККА, созданная в эти годы, способствовала значительному улучшению качества боевой подготовки летно-подъемного состава и повышению эффективности эксплуатации авиатехники. Новая организация ВВС соответствовала принципам боевого использования ВВС, доминировавшим в теории военно-воздушного искусства КВФ в 1920-е годы: принципу массирования при применении и принципу высокой маневренности для быстрого сосредоточения на угрожаемом направлении.

### 3.7 Организационное строительство авиации военных округов и «морей» на завершающем этапе военной реформы (1927–1928)

Начальник ВВС П.И. Баранов в октябре 1927 г. писал: «К десятому году Революции мы достигли значительных успехов во всех областях строительства; в частности, Воздушный флот, его история, строительство и успехи могут, как в капле воды, отразить весь ход восстановления и развития хозяйства Советского Союза. Отличие заключается в том, что в области строительства Воздушного флота нам нужно было про-

являть большее напряжение (...) в силу значительно возросшего значения средств воздушной борьбы в процессе и на опыте мировой войны. (...) Технически за эти годы мы вышли во многих областях на уровень европейской техники. (...) Организационно Воздушный флот за эти годы сложился в качестве достаточно внушительной силы, в качестве достаточно могущественного средства защиты границ нашего Союза»<sup>162</sup>.

Однако в ВВС РККА имели место и недостатки, о которых открыто не говорилось. Так, значительным тормозом для планомерного поступательного строительства военной авиации являлась не снижающаяся (по абсолютным показателям) во второй половине 1920-х гг. аварийность. В связи с этим 7 марта 1927 г. Наркомвоенмор обратился к командующим военными округами, Начальнику ВВС РККА, авиационным начальникам всех степеней с письмом, в котором говорилось, что детальное изучение аварий показывает: подавляющее большинство из них (72 % в 1924/25 г. и 78 % в 1925/26 г.) происходит исключительно по вине личного состава.

Но не только аварийность снижала темпы развития военной авиации. По мере формирования авиачастей стал все больше ощущаться недостаток современных боевых самолетов. Так, к 1 мая 1927 г. по этой причине не удалось укомплектовать истребительную эскадрилью и задерживалось формирование миноносной и тяжелой бомбардировочной эскадрилий. Процесс формирования зависел от закупки истребителей и морских самолетов на заграничном рынке и от скорейшего перехода бывшего концессионного завода фирмы «Юнкерс» в Филях (Москва) на производство тяжелых металлических самолетов ТБ-1<sup>163</sup>.

Организационная структура ВВС РККА по состоянию на март 1927 г. (приложение «Л») расширилась и в основном соответствовала задачам, решаемым ВВС, однако качество самолетов и количество отдельных типов не удовлетворяли требованию находиться на уровне крупных воздушных флотов мира.

Поэтому для увеличения выпуска самолетов и моторов было принято решение перейти в Авиатресте на двухсменную работу. Как следствие этого, 11 апреля

<sup>162</sup> Баранов П.И. К десятилетию Октября / Петр Баранов // Вестник воздушного флота. – 1927. – № 10. – С. 1.

<sup>163</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 1. Д. 604. Л. 31.

1927 г. Управление ВВС РККА направило Заместителю Председателя РВС СССР доклад Начальника управления специального снабжения УВВС И.И. Петрожицкого «О введении двухсменных работ на заводах № 2 и № 4 Авиатреста и на заводе «Большевик» (...) и об утверждении заказов УВВС на 27/28 г.», в котором говорилось, что, «учитывая полную пропускную способность самолетостроительных заводов и (...) потребности в отношении типов, является необходимостью дать по самолетам следующий заказ, согласованный с Авиатрестом:

Типы самолетов	Количество
Истребителей И-2 и И-2 бис	180
Тяжелых бомбардировщиков ТБ-1	14
Разведчиков Р-1	340
Разведчиков Р-3 металлических	50
Разведчиков Р-1 на поплавках	92
Учебных У-1-М2	85
Учебных У-1-М2 гидро	15
Переходных П-1 под мотор БМВ-IV	40
Переходных П-1 под мотор М-6.	20
<b>Всего:</b>	<b>836»</b> <sup>164</sup>

По докладу И.И. Петрожицкого, 25 мая 1927 г. Реввоенсовет провел заседание с участием представителей Авиатреста. На нем выступил заместитель Начальника ВВС Я.И. Алкснис, отметивший, что темпы роста ВВС РККА превосходят темпы роста ВВС вероятных противников. В подтверждение он продемонстрировал график (рисунок 3.17).

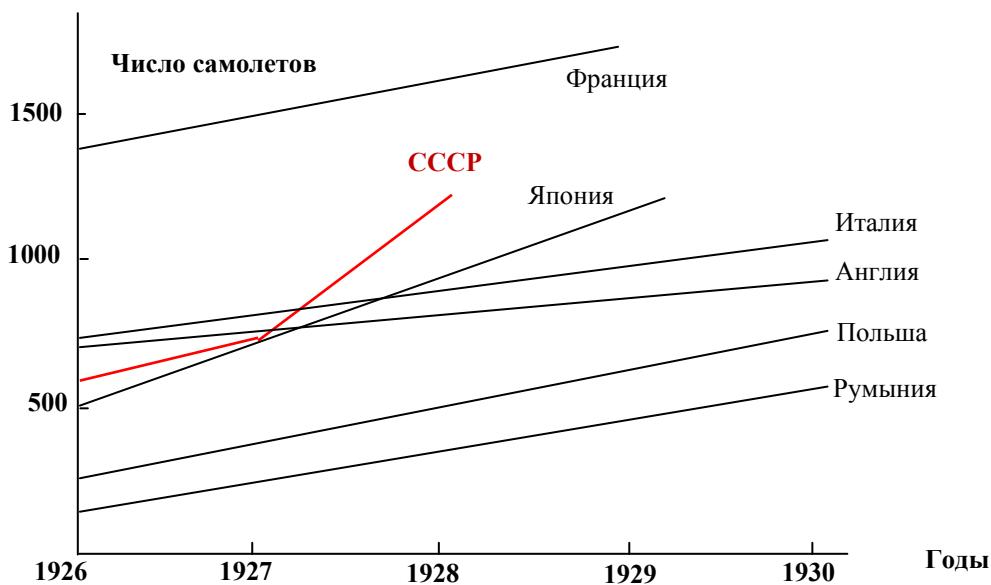


Рисунок 3.17 – Увеличение числа самолетов в ВВС РККА и других странах

<sup>164</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 1. Д. 267. Л. 138, Л. 141 – 142.

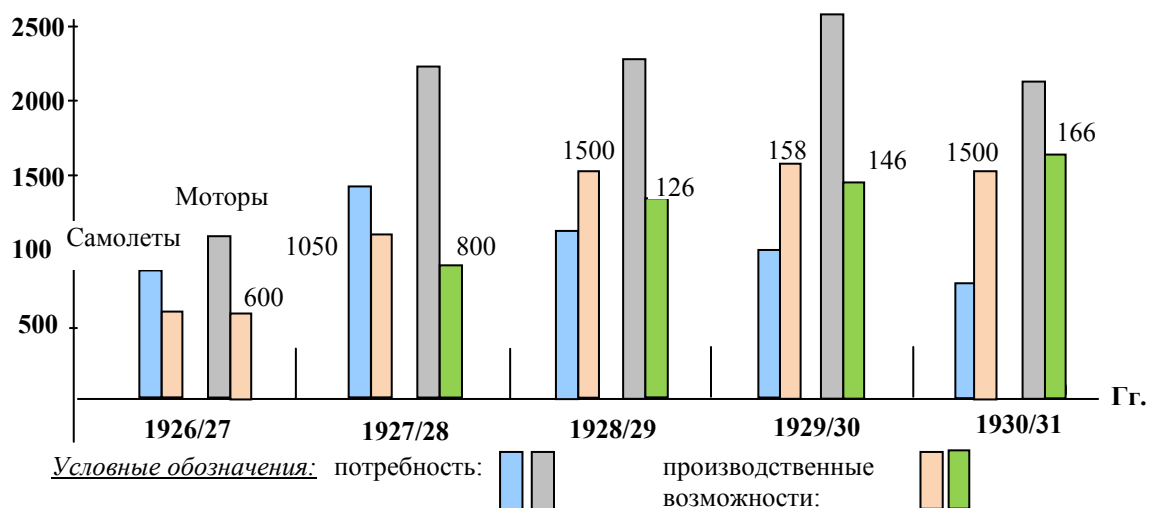


Обеспечение отечественной промышленностью потребностей ВВС РККА при условии выполнения пятилетнего плана развития авиационной промышленности было представлено Я.И. Алкснисом Реввоенсовету в виде таблицы 3.18 и диаграммы, изображенной на рисунке 3.18. Получалось, что в области самолетостроения ВВС могли освободиться от заграничной зависимости только в 1928/29 г. В области моторостроения дела обстояли гораздо хуже.

Т а б л и ц а 3.18 – Обеспечение потребности ВВС в авиационной технике

	В самолетах	В моторах
За 1926/27 год	80 %	57 %
За 1927/28 год	76 %	38 %
За 1928/29 год	141 %	56 %
За 1929/30 год	143 %	57 %
За 1930/31 год	202 %	72 %

Запасы на первые шесть месяцев ведения войны, то есть на срок, необходимый для мобилизации, были ограниченными: обеспеченность в отношении истребителей и тяжелых бомбардировщиков – 5 %, в отношении морских разведчиков – 22 %, миноносцев – 0 %, моторов малой и средней мощности – 18 %, большой мощности (менее 450 л.с.) – 31 % (рисунок 3.19).

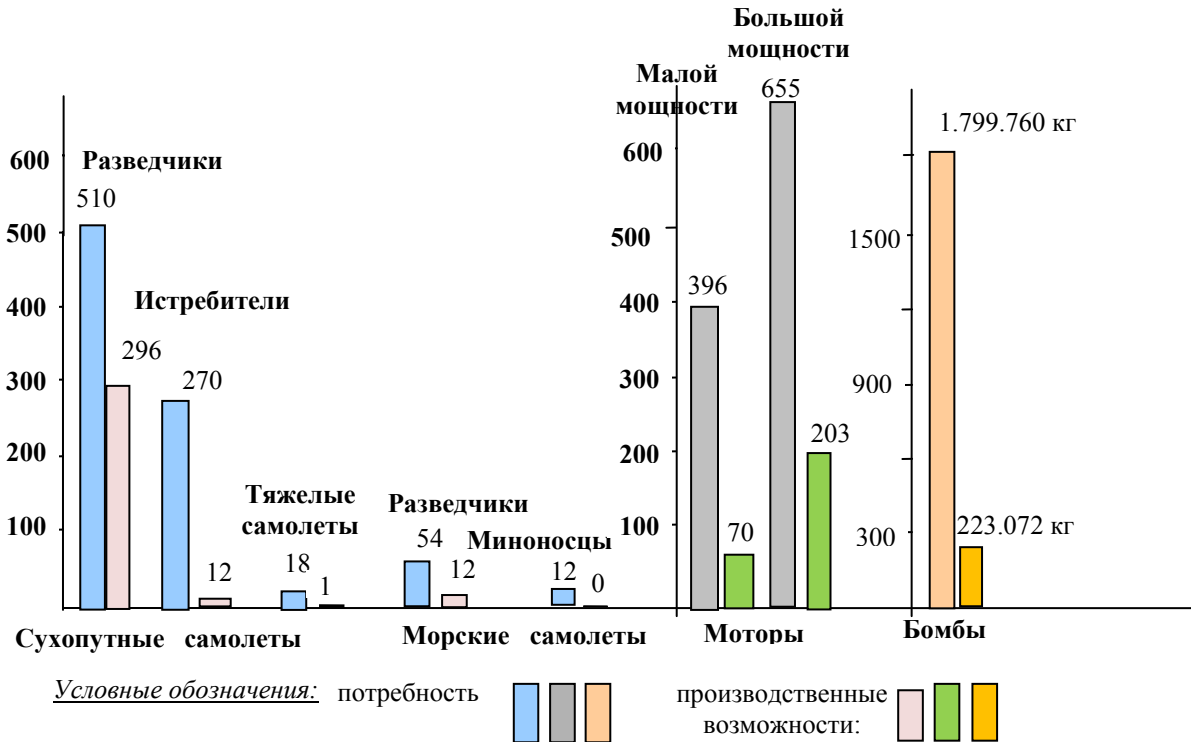


#### П р и м е ч а н и я

1 Цифровые данные на диаграмме соответствуют пятилетнему плану развития авиационной промышленности.

2 Диаграмма выполнена по материалам РГВА: Ф. 4. Оп. 1. Д. 346. Л. 85, 123.

Рисунок 3.18 – Обеспечение авиационной промышленностью потребности ВВС в самолетах и моторах (по мирному времени)



#### Примечания

1 Цифровые данные на диаграмме соответствуют пятилетнему плану развития авиационной промышленности.

2 Диаграмма выполнена по материалам РГВА: Ф. 4. Оп. 1. Д. 346. Л. 85 об., 125.

Рисунок 3.19 – Наличие запасов авиатехники и боеприпасов на шесть месяцев ведения войны

Восполнение убыли материальной части во время войны до отмобилизации авиапромышленности (предполагалась годовая убыль истребителей 300 %, а разведчиков – 200 %) оказывалось недостаточным (таблица 3.19).

Таблица 3.19 – Предполагаемое восполнение убыли авиатехники во время войны

	В самолетах	В моторах
За 1926 – 27 год	43 %	47 %
За 1927 – 28 год	60 %	42 %
За 1928 – 29 год	77 %	65 %
За 1929 – 30 год	66 %	60 %
За 1930 – 31 год	70 %	69 %

Мобобеспеченность ВВС в вооружении и специмуществе тоже оказывалась не на высоте: а) в пулеметах: через винт – 89 %, турельных – 48 %; б) в фотоимуществе – 90 %; в) в радиоимуществе: земном – 24 %, самолетном – 18 %.

Выполнение плана производства моторов на военное время могло быть сорвано отсутствием запасов сырья для авиапромышленности.

Опытное строительство и конструкторские силы по состоянию на 1927 год были распылены между Авиатрестом и научными институтами. Производство опытных образцов, отчасти по самолетам, но особенно по моторам, на заводах Авиатреста осуществлялось совместно с серийным производством.

В то время, как иностранные воздушные флоты с первого же дня войны могли быть развернуты в несколько раз, ВВС РККА развернуться не смогли бы из-за низких возможностей по мобразвертыванию авиапромышленности.

Поэтому возникала сильная зависимость ВВС РККА от заграницы и ставилось под угрозу сохранение во время войны числа действующих самолетов хотя бы на уровне мирного времени. Эта угроза увеличивалась отсутствием запасов самолетов и моторов даже на первые шесть месяцев ведения войны, в течение которых должна была идти мобилизация авиапромышленности.

При производственных возможностях авиационной и ее подсобной промышленности, имевшихся на середину 1927 г., и при обеспеченности ВВС РККА самолетами, моторами, специальным вооружением и специальным имуществом, имевшимися на тот момент, необходимо было бы в военное время:

«а) или, работая полным темпом (...), постепенно сворачиваться,

б) или, растягивая свои силы и запасы на длительное время, работать со значительно пониженной интенсивностью»<sup>165</sup>.

Этот доклад Я.И. Алксниса на расширенном заседании Реввоенсовета произвел на присутствующих большое впечатление. Фактический материал, продемонстрированный докладчиком на графиках, таблицах и его убедительные аргументы показали и членам РВС СССР, и представителям авиапромышленности, что ВВС РККА подходят к критическому моменту своего строительства.

Всем стало очевидно, что дальнейшее выполнение «Плана – 1200» не обеспечит советской военной авиации необходимого боевого потенциала для достойного противодействия иностранным воздушным флотам.

К июню 1927 г. в ВВС увеличилось число различных формирований. Их ко-

---

<sup>165</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 1. Д. 346. Л. 84 – 87.

личество и штатная численность без авиашкол указаны в таблице 3.20.

Т а б л и ц а 3.20

Названия частей и учреждений	Количество	Самолеты, шт.	Л/состав, чел.
Управления ВВС военных округов	9	-	-
Управления авиабригад	13	13	390
Разведывательные эскадрильи	13	247	1 313
Легкобомбардировочные эскадрильи	4	76	420
Штурмовые эскадрильи	4	76	420
Истребительные эскадрильи	8	152	624
Тяжелобомбардировочные эскадрильи	2	16	206
Авиаотряды (в составе эскадрилий)	91	-	-
Корпусные авиаотряды	34	272	1 844
Отдельные истребительные авиаотряды	2	24	98
Тренировочные авиаотряды	4	26	108
Авиапарки I разряда	13	-	5 272
Авиапарки II разряда	3	-	698
Авиапарки III разряда	12	-	1 597
ШМАСы	8	-	1 004
Прожекторные взводы, авиационные полигоны	11	-	72
Голубиные отделения, пожарные команды	19	-	307
<b>Итого</b>	<b>241</b>	<b>941</b>	<b>14 514</b>

Несмотря на обострение международной обстановки летом 1927 г., до войны дело не дошло, но состояние боеспособности вооруженных сил теперь все время находилось в центре внимания руководства страны и «Инстанции» (Генерального секретаря ЦК ВКП(б) И.В. Сталина).

В октябре 1927 г. Помощник Начальника ВВС РККА С.А. Меженинов докладывал, что по списку в ВВС состоит 1071 самолет. По «Плану – 1200» надо было иметь 782 действующих и 402 запасных. Из сопоставления этих цифр получалось, что некомплекта действующих самолетов нет, а некомплект запасных выражался в 113 самолетах.

Имевшийся некомплект объяснялся по-прежнему, главным образом, недостатком истребителей и морских разведчиков. Выпущенные небольшими сериями истребители И-1 и И-2 даже после модернизации оказались посредственными.

Руководство ВВС вновь осенью 1927 г., как и в мае того же года, напомнило Реввоенсовету, что дальнейшее развитие ВВС РККА упирается в опытное строительство самолетов и моторов, а также в необходимость значительного увеличения числа самолетов в авиачастях. В это время в Управлении ВВС РККА считали, что

поскольку переход на бригадно-эскадрильную структуру завершен, то надо обратить внимание на освоение имевшейся на вооружении авиатехники и требовать от авиапромышленности скорейшего восполнения некомплекта боевых самолетов и создания их запаса на военное время.

Начальником ВВС обращалось внимание на отставание по заполнению штатов новых организационных структур. Худшее положение в этом отношении было в ВВС ККА, ПриВО и ЛВО (см. в таблице 3.21 выделенные фрагменты).

Т а б л и ц а 3.21 <sup>166</sup>

ВВС округов (армий)	На 1 января 1927 г.			На 1 апреля 1927 г.		
	По штату	По списку	% укомплектованности	По штату	По списку	% укомплектованности
МВО	6459	5399	83,59	5927	5248	88,54
ЛВО	5327	4558	85,56	5938	4943	83,24
БВО	2676	2412	90,13	2685	2389	88,98
УВО	4901	3562	72,68	5059	4272	84,44
ПРИВО	152	184	121,05	214	178	83,18
СКВО	515	482	93,59	515	487	94,56
СИБВО	601	555	92,35	601	577	96,01
ККА	417	255	61,15	417	320	76,74
САВО	452	426	94,25	452	432	95,58
<b>Итого:</b>	<b>21500</b>	<b>7833</b>	<b>82,94</b>	<b>21808</b>	<b>18846</b>	<b>86,42</b>

К концу 1927 г. по абсолютной численности самолетов, находившихся в строю, СССР занимал четвертое место, уступая Франции, Италии, Англии и Японии – (только в отношении морской авиации)<sup>167</sup>.

Впереди по своевременности обновления парка своих самолетов и моторов в конце 1920-х гг. шли САСШ и Англия.

Штатная численность личного состава РККА и ВВС по состоянию на 1 октября 1927 г. приведена в таблице 3.22.

Для получения более четкого представления о соотношении военно-воздушных сил разных стран, необходимо было учитывать, что ВВС РККА с объявлением мобилизации численно возрастали очень незначительно.

<sup>166</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 1. Д. 606. Л. 9.

<sup>167</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 1. Д. 606. Л. 56.

Т а б л и ц а 3.22 <sup>168</sup>

Наименован. войск	МВО	ЛВО	БВО	УВО	ПРИВО	СКВО	СИБВО	ККА	САВО	Каз.АССР	Всего
<b>Вся РККА</b>	<b>88088</b>	<b>68034</b>	<b>78064</b>	<b>117910</b>	<b>28931</b>	<b>37529</b>	<b>53648</b>	<b>40838</b>	<b>32686</b>	<b>1077</b>	<b>547800</b>
<b>ВВС в составе РККА</b>											
<b>Управления ВВС</b>											
Центральное	211	-	-	-	-	-	-	-	-	-	211
2. Окружные											
а) Сухопутные	21	23	23	25	3	10	11	3	14	-	133
б) Морские	-	19	-	26	-	-	-	-	-	-	45
<b>Строевые части ВВС</b>											
а) Сухопутные	4066	2455	2455	2574	191	1285	525	355	350	-	14256
б) Морские	-	691	-	1343	-	-	160	-	-	-	2194
<b>Военно-учебные заведения ВВС</b>											
1. Академия	683	-	-	-	-	-	-	-	-	-	683
2. Школы											
а) Сухопутные	2944	3870	-	1296	-	-	-	-	-	-	8110
б) Морские	-	-	-	429	-	-	-	-	-	-	429
<b>Учреждения и заведения</b>											
а) Сухопутные	754	114	88	102	71	92	92	63	92	-	1468
б) Морские	-	127	-	103	-	-	-	-	-	-	230
<b>Итого:</b>	<b>8679</b>	<b>7299</b>	<b>2566</b>	<b>5898</b>	<b>265</b>	<b>1387</b>	<b>788</b>	<b>421</b>	<b>456</b>	<b>-</b>	<b>27759</b>

Вместе с тем другие страны, имея достаточные запасы материальной части и обученного личного состава, при мобилизации увеличивались в 1,5 – 2 раза. Даже Польша и Румыния в военное время могли выставить до 630 и 250 самолетов соответственно. Возможности советской авиапромышленности были невысокими: в 1926/27 г. ВВС получили от Авиатреста только 495 самолетов <sup>169</sup>.

Отметим, что при сравнении боеспособности воздушных флотов в докладах ВВС РККА военно-политическому руководству страны всегда обращалось внимание на высокий уровень развития воздушных флотов других государств (таблица 3.23). Осознав отставание ВВС РККА от воздушных флотов других стран, военно-политическое руководство СССР в конце 1927 г. поставило задачу выйти на второе место в мире по количеству боевых самолетов в 1931 г.

Т а б л и ц а 3.23 – Численность ВВС СССР и других стран на 1 октября 1927 г. <sup>170</sup>

Наименование стран	СССР	Англия	Франция	Италия	Польша	Румыния	Япония	С.А.С.Ш.
<b>Общее число самолетов в строю</b>								
Сухопутная авиация	682	674	1450	683	250	168	282	460
Морская авиация	98	160	157	208	10	3	152	238
<b>Всего в строю</b>	<b>780</b>	<b>834</b>	<b>1607</b>	<b>891</b>	<b>260</b>	<b>171</b>	<b>434</b>	<b>698</b>
П р и м е ч а н и е – Кроме указанных самолетов все страны, искл. Румынию, имели 50-100% резервных машин.								

<sup>168</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 2. Д. 376. Л. 1.<sup>169</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 2. Д. 257. Л. 18 - 22.<sup>170</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 1. Д. 606. Л. 57.

Исходя из этого и имеющихся разведывательных данных, была спрогнозирована численность воздушных флотов СССР и других стран (таблица 3.24).

Т а б л и ц а 3.24

Страна	1927 год			1931 год		
	Самолеты сухопутной авиации	Самолеты морской авиации	Всего самолетов в строю	Самолеты сухопутной авиации	Самолеты морской авиации	Всего самолетов в строю
<b>Франция</b>	1420	110	<b>1530</b>	2150	500	<b>2650</b>
<b>СССР</b>	682	98	<b>780</b>	1335	195	<b>1540</b>
<b>Италия</b>	750	220	<b>970</b>	1050	320	<b>1370</b>
<b>Япония</b>	-	-	-	-	-	<b>1200</b>
<b>Англия</b>	-	-	-	690	200	<b>890</b>
<b>Польша</b>	-	-	-	700	30	<b>730</b>
<b>Румыния</b>	-	-	-	420	50	<b>470</b>
<b>Прибалтийские страны</b>	-	-	-	260	86	<b>346</b>

Основная цель боевой подготовки ВВС РККА 1927/28 г. была обозначена Реввоенсоветом СССР как обучение авиачастей боевому применению в соответствии с их назначением. Она достигалась изучением и усвоением на практике в процессе повседневной деятельности всем личным составом своих специальностей и основ военно-воздушного и общевойскового дела.

Из этой же установки были определены задачи боевой подготовки ВВС на 1927/28 учебный год: проработка вопросов по тактическому и оперативному взаимодействию авиации с другими родами войск, повышение летной квалификации экипажей и достижение слетанности звеньев и отрядов, целенаправленное изучение техники Воздушного флота, обучение стрельбе и бомбометанию, подготовка младших специалистов и младшего комсостава, подготовка командиров РККА из состава земных войск к службе в качестве летчиков-наблюдателей и др. Важнейшей задачей на 1928 год Начальник ВВС определил «абсолютное изжитие аварийности, поднятие артиллерийской и стрелковой подготовки»<sup>171</sup>.

Следует отметить, что в плане боевой подготовки на 1927/28 год не было четкого деления на зимний и летний периоды обучения.

По указанию ЦК ВКП(б) 30 января 1928 г. РВС принял соответствующее постановление, в котором предлагалось разработать План опытного авиационного

<sup>171</sup> Баранов П.И. Десять лет Красной Армии // Вестник воздушного флота. – 1928. – № 2. – С. 3 – 4.

строительства на пять лет с учетом прогресса авиатехники и потребностей ВВС<sup>172</sup>. Через три месяца, 27 апреля 1928 г., этот План был утвержден РВС СССР.

Таким образом, через 11 месяцев после доклада Я.И. Алксниса о необходимости подъема опытного авиастроительства началось, наконец, движение к этой цели.

В апреле 1928 г. уже и высшее командование РККА в лице начальника Штаба РККА М.Н. Тухачевского и начальника 2-го управления Штаба РККА, подводя итоги развития ВВС в 1926/27 г., отмечало, что осуществление «Плана – 1200» в сильной степени тормозится недостатком материальной части, в первую очередь, – недостатком самолетов и моторов, вследствие отсутствия собственных типов самолетов и моторов и наличия финансовых затруднений для закупки их в потребном количестве за границей<sup>173</sup>.

Назревала необходимость принятия нового плана развития ВВС, который соответствовал бы Плану первой пятилетки развития народного хозяйства СССР и принятому Пятилетнему плану опытного строительства самолетов.

В 1927/28 г. постепенно развивались новые рода авиации: тяжелая бомбардировочная, боевая (штурмовая) и миноносная<sup>174</sup>.

Формирования 1927/28 г. по-прежнему зависели от закупки истребителей и миноносных самолетов на заграничном рынке и от задержки перехода завода в Филях (бывшего «Концессионера») на производство тяжелых самолетов ТБ-1.

Между тем пришло время подводить итоги Плана-1200. За восемь лет авиазаводы произвели 2651 самолет, из них 1691 – боевой<sup>175</sup> (рисунок 3.20).

К началу 1928 г. ВВС имели самолетов в три с лишним раза больше, чем в 1924 г. О росте самолетного парка ВВС (без учебных заведений) свидетельствует диаграмма, изображенная на рисунке 3.21.

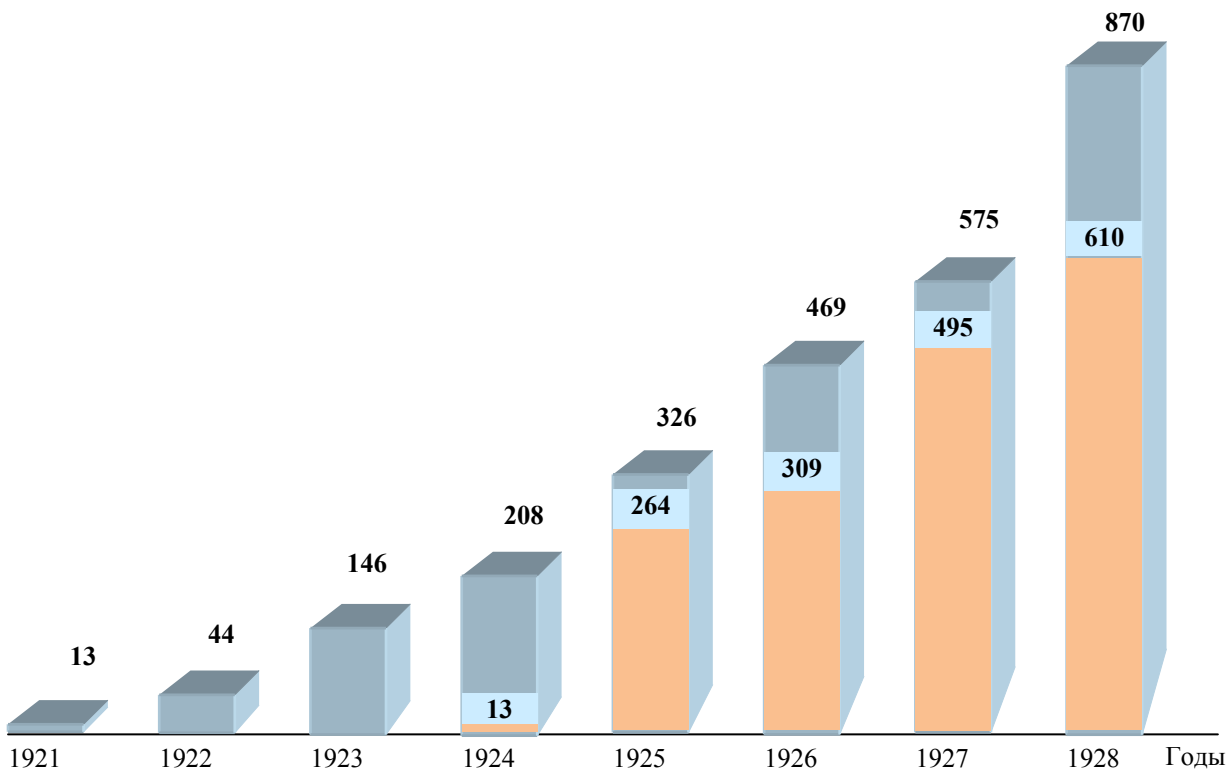
<sup>172</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 2. Д. 398. Л. 42.

<sup>173</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 1. Д. 859. Л. 85.

<sup>174</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 1. Д. 337. С. 2.

<sup>175</sup> *Ионов П.П.* Военно-воздушные силы СССР и капиталистических стран. – М., 1955. – С. 62, 64.



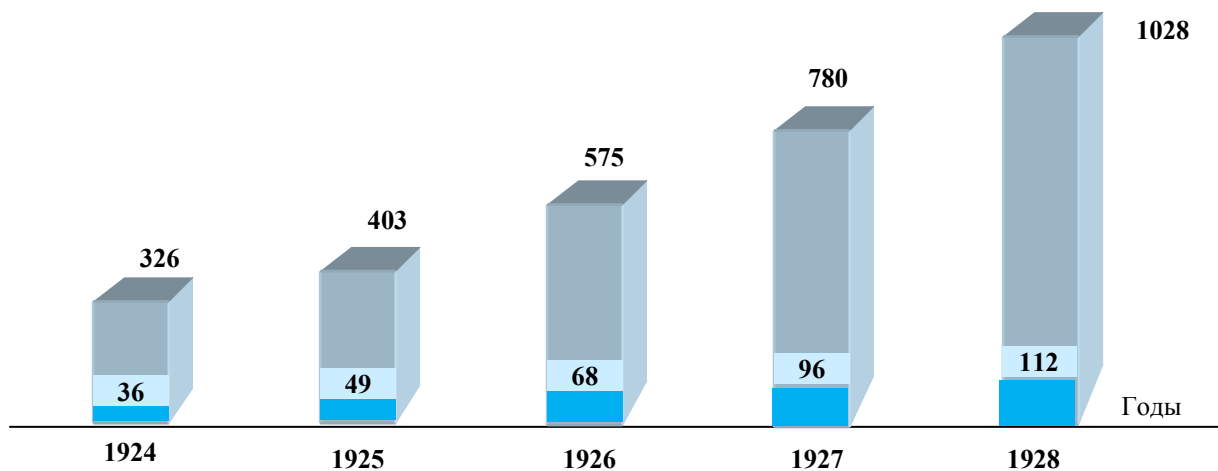


**П р и м е ч а н и я**

1 Светло-коричневым цветом обозначен рост выпуска боевых самолетов.

2 Диаграмма выполнена по РГВА: Ф. 4. Оп. 2. Д. 257. Л. 18 - 22; Ф. 29. Оп. 26. Д. 14. Л. 76.

Рисунок 3.20 – Рост выпуска самолетов в СССР в 1921 – 1928 гг.



**П р и м е ч а н и я**

1 Синим цветом обозначено число самолетов Морской авиации.

2 Число самолетов указано по состоянию на 1 января каждого года.

3 Диаграмма выполнена по материалам РГВА: Ф. 29. Оп. 46. Д. 47. Л. 117 – 119.

Рисунок 3.21 – Рост самолетного парка ВВС РККА без учета вузов в 1924 – 1928 гг.

3 ноября 1928 г. Я.И. Алкснис доложил Реввоенсовету СССР, что на 1 октября 1928 г. в ВВС насчитывалось 1032 боевых самолета против 250 в 1924 г.<sup>176</sup>. С учетом учебных заведений к концу 1928 г. в ВВС РККА служили более 30 тыс. человек и имелось 1239 боевых самолетов<sup>177</sup>. По числу самолетов военная авиация СССР превзошла авиацию каждой из сопредельных стран и достигла уровня авиации крупных государств мира. Несомненным достижением явилось создание организационной структуры ВВС, которая, во-первых, соответствовала возможностям СССР, во-вторых, наилучшим образом была организована для проведения эффективной боевой подготовки и при объявлении мобилизации могла быть быстро развернута до штатов военного времени и использована по назначению и, в-третьих, учитывала состояние ВВС вероятных противников.

Я.И. Алкснис продемонстрировал на заседании РВС СССР таблицу, в которой было показано, как «выглядели» на 1 октября 1928 г. ВВС РККА по сравнению с иностранными воздушными флотами. Для советского военно-политического руководства интерес представлял удельный вес истребителей, бомбардировщиков и разведчиков в общем количестве самолетов. Поэтому в таблице 3.25 рядом с абсолютной численностью приводились проценты от общего количества самолетов. Под сопредельными странами в 1920-х гг. подразумевались Финляндия, Эстония, Латвия, Литва, Польша и Румыния.

Т а б л и ц а 3.25 - Состояние воздушных флотов на 1 октября 1928 г.<sup>178</sup>

Воздушные флоты	Истребители	Разведчики	Бомбардировщики	Всего
	Количество и %	Количество и %	Количество и %	
<b>ВВС РККА</b>	224/108; 20,7/10,4	738/835*; 68,5/81,6	116/89; 10,8/8,2	<b>1078/1032</b>
<b>Сопредельные страны</b>	198 29,8	412 61,8	56 8,4	<b>666</b>
<b>Франция</b>	360 28,0	632 49,1	294 22,9	<b>1 286</b>
<b>Англия</b>	178 21,8	264 32,4	372 45,8	<b>814</b>
<b>Италия</b>	205 35,5	236 40,9	136 23,6	<b>577</b>
<b>С.А.С.Ш.</b>	266 24,9	582 54,8	217 20,3	<b>1 065**</b>
<p>Примечания  По ВВС РККА: числитель – штатное, знаменатель – наличное число самолетов.  * Включая все виды разведчиков, вспомогательную авиацию и боевики.  ** Здесь не учтены 98 самолетов береговой обороны.</p>				

Далее Я.И. Алкснис докладывал, что «за последние четыре (1925 – 28) года

<sup>176</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 2. Д. 430. Л. 19.

<sup>177</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 14. Д. 73. Л. 79.

<sup>178</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 2. Д. 430. Л. 19.

ВВС РККА выросли количественно на 412 % и заняли третье место (после Франции и С.А.С.Ш.). Большим минусом необычайно быстрого роста ВВС РККА является абсолютное отсутствие запасных и резервных самолетов для пополнения убыли на войне в период мобразвертывания промышленности. Иностранные государства, напротив, имеют: Франция – 4000, Англия – 2600, Америка – 500 и сопредельные страны – 568 запасных и резервных самолетов.

Основную массу ВВС РККА составляет разведывательная авиация (по штату 68,5 %, по наличию – 81,6 % от общей численности; она (...) превышает % этого же вида авиации в иностранных и сопредельных государствах»<sup>179</sup>.

Это обуславливалось отсутствием в СССР в серийном производстве современных типов истребителей и, с другой стороны, традиционным требованием Штаба РККА широко обслуживать войска и морской флот разведкой.

Я.И. Алкснис докладывал, что истребители И-2, И-2бис и ФД-ХІ значительно уступают истребителям вероятных противников СССР (Польши и Румынии, где на вооружении состоит СПАД-61) и главнейших иностранных государств: а) по горизонтальной скорости (180 – 210 км/час против 250 – 270 км/час на высоте 3000 м); б) по скороподъемности (25 мин. против 13 – 17 мин. на 5000 м) и в) по потолку (5350 – 5700 м против 7000 – 8000 м).

Осенью 1928 г. был сделан вывод, что самолеты, находившиеся на вооружении советской истребительной авиации, могут применяться лишь для оборонительных боев, так как не могут догнать противника и навязать ему бой.

Руководством ВВС РККА предлагалось, во-первых, незамедлительно разместить на заграничном рынке заказ на поставку в наикратчайший срок современных истребителей (до 100 шт.) и, во-вторых, принять все меры к серийному производству истребителей И-3 с БМВ-VI и И-4 с Юпитером-VI.

Опытный же армейский разведчик Р-5 с БМВ-VI в 450/600 л/с, не уступавший по своим расчетным данным существующим иностранным армейским разведчикам, мог поступить в авиационные части через два-три года.

<sup>179</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 2. Д. 430. Л. 19 об.

Обзор разведывательной авиации Я.И. Алкснис заканчивал предложением: «Чтобы избежать в ближайшие годы по разведчикам такой же отсталости и кризиса, какие в настоящее время мы имеем по истребителям, необходимо срочное внедрение в серийное производство Р-5 с М-17 (или с БМВ-VI) и наряду с этим немедленно приступить к конструированию новых, (...) разведчиков сварной и металлической конструкций, как более легких и прочных, и в то же время более удобных в эксплуатации в полевых условиях.

Разведчики Р-1, имея деревянную конструкцию, значительно затрудняют условия своей эксплуатации на полевых аэродромах при неблагоприятных и резко меняющихся условиях погоды; Р-3, как металлический, (...) более удобен, но зато ремонт его имеет большую трудоемкость по сравнению с Р-1».

Тяжелые самолеты ТБ-1 и ТБ-3 в СССР только готовились к серийному производству, а иностранные бомбардировщики «Фарман – Голиаф» и ЮГ-1 имелись в совершенно незначительном количестве (несколько машин), что лишало ВВС возможности вести самостоятельные боевые действия в глубоком тылу противника.

Неудовлетворительное состояние Морской авиации за год практически не изменилось. Для исправления положения необходимо было заказать до 50 морских ближних разведчиков типа «Савойя-59» или «Савойя-62» на началах концессии (о чем с фирмой велись переговоры), или по лицензии.

*Выводы, доложенные Я.И. Алкснисом Реввоенсовету 3 ноября 1928 г.:*

*По самолетам:* «...2. Необходимо (...) потребовать от ЦАГИ и Авиатреста исполнения задания Управления ВВС о внедрении в течение 1928/29 г. в опытное строительство самолетов смешанной (сварной) конструкции, в первую очередь истребителей и разведчиков, а затем легких бомбардировщиков и штурмовиков. (...) Обязать Авиатрест организовать серийное производство истребителей смешанной (сварной) конструкции «Хейнкель» типа «НД-37» – по лицензии.

2. Удвоить ассигнования Авиатресту и ЦАГИ на опытное строительство самолетов по смете 1928/29 г. (отпустить 2 640 тыс. рублей против 1 320 тыс. рублей, внесенных в смету) и тем самым предотвратить наше техническое отставание по

самолетам в ближайшие годы<sup>180</sup>. (...)»

*По моторам:* «1. Сравнение технических данных моторов, состоящих у нас на вооружении и в серийном производстве с техническими данными авиамоторов наших вероятных противников, свидетельствует о необычайно большой нашей технической отсталости по авиамоторостроению. (...)»

2. Практическим выходом из этого тяжелого положения по производству авиамоторов может явиться:

а) ускоренное со стороны Авиатреста внедрение в серийное производство моторов «БМВ-VI» и «Юпитер-VI» по уже купленным лицензиям;

б) незамедлительная организация наряду с этим производства в СССР современных сверхмощных моторов на началах концессии или по лицензии и подтягивание, в соответствии с этим, наших подсобных отраслей промышленности и, в первую очередь, стальной и по легким сплавам;

в) реальное обеспечение в наикратчайший срок наших опытных учреждений по авиамоторам, в первую очередь НАМИ, необходимыми помещениями, научно-исследовательскими лабораториями, конструкторскими бюро и специальными мастерскими для производства опытных (...) конструкций авиамоторов;

г) приглашение из-за границы достаточно компетентных и зарекомендовавших себя конструкторов по авиамоторам на постоянную работу в СССР, поскольку наши конструкторские силы (...) весьма ограничены и недостаточны;

д) увеличение (...) ассигнований на опытное авиамоторостроение, научно-исследовательские работы по горючим и смазочным на 1928/29 год и приобретение образцов наиболее совершенных (...) моторов – до 3000 тыс. рублей. (...)»<sup>181</sup>.

При сравнении потребности ВВС по плану развития на мирное время и на военное время (таблица 3.26), при имевшихся мощностях авиазаводов, к концу пятилетия намечался недостаточный выпуск самолетов и моторов: а) на мирное время надо было планировать на 1932 год выпуск 1712 самолетов (числитель), а могло

<sup>180</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 2. Д. 430. Л. 16 об.

<sup>181</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 2. Д. 430. Л. 14 об.

быть выпущено при односменной работе только 1035 (знаменатель); б) в случае военного времени при удвоении производительности и трехсменной работе необходимо было выпустить 7427 самолетов, а могло быть выпущено только 5189 самолетов. Еще хуже были перспективы с выпуском моторов (третья строка таблицы 3.26).

Т а б л и ц а 3.26 <sup>182</sup>

	В мирное время на 1932 год	В случае войны (1932 г.)
По самолетам	1712/1035	7427/5189
По моторам	– /912	– /4467

Между тем в строевых частях закончился 1927/28 учебный год. Основными задачами для авиаторов в следующем году должны были стать: «во-первых, решительное усиление практики длительных полетов на больших высотах и притом, по аэронавигационным приборам и, во-вторых, повышение стрелковой мощи при воздушных стрельбах и повышение процента попаданий при бомбометании со средних и больших высот и, в-третьих, повышение качества службы связи, аэронавигационной и особенно штабов» <sup>183</sup>.

Удельный вес авиации в РККА возрастал. На 1 октября 1925 г. он составлял 3,26 %, на 1926 год – 3,39%, на 1927 год – 4,1%, на 1928 год – 5,21 % <sup>184</sup>. На 1 октября 1928 г. в ВВС РККА насчитывалось свыше 1000 боевых самолетов <sup>185</sup>.

В результате военной реформы к концу 1928 г. были созданы ВВС, базой для которых стала отечественная авиапромышленность, однако необходимо было по ряду показателей довести эти силы до уровня воздушных флотов крупных стран, который они планировали и могли иметь во время войны.

Таким образом, заметные успехи в строительстве ВВС наметились еще до первой пятилетки в результате выполнения «Плана – 1200», но превосходство, особенно по количеству самолетов, было за капиталистическими странами. Уверенно решена была только задача достижения численного превосходства над во-

<sup>182</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 2. Д. 430. Л. 8 об.

<sup>183</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 2. Д. 430. Л. 7 – 19 об.

<sup>184</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 1. Д. 173. Л. 41; Д. 814. Л. 22; Оп. 3. Д. 1704. Л. 1; Отчеты НВМД 1921–1924 гг. – С. 113.

<sup>185</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 2. Д. 430. Л. 19.

енной авиацией любого сопредельного государства. Качество советских самолетов и моторов еще отставало от зарубежных образцов.

В 1927 – 1928 гг. наибольшую озабоченность Управления ВВС РККА вызывало отсутствие в отечественной авиапромышленности возможности в случае войны провести мобилизационные мероприятия, которые могли бы позволить Военным Воздушным силам с началом боевых действий поддерживать на фронте необходимый для удержания господства в воздухе авиационный парк и восполнять численность неизбежно несущего потери летно-подъемного состава.

Расчеты, доведенные руководством ВВС до Реввоенсовета и Правительства, показывали, что для решения мобилизационных проблем, вставших перед ВВС РККА в 1927 – 1928 гг., необходимо было увеличить производство в стране авиационной техники и выпуск авиационных специалистов.

В качестве конкретных путей решения вышеуказанной проблемы руководство ВВС предложило перейти в авиапромышленности на двухсменную работу, а в области подготовки кадров – увеличить выпуски в авиавузах.

Благодаря работе разведывательного и аналитического аппарата РККА и постоянному анализу состояния воздушных флотов капиталистических стран, проводившемуся руководством ВВС, советское военно-политическое руководство было проинформировано о соотношении боевых возможностей ВВС РККА и военной авиации потенциальных противников СССР. Оно было не в пользу Советского Союза. Тем не менее, подводя итоги военной реформы 1924 – 1928 гг., Политбюро ЦК ВКП(б) в 1929 г. в постановлении «О состоянии обороны СССР» констатировало: «Одним из важнейших результатов истекшего пятилетия следует признать создание Красного Воздушного флота»<sup>186</sup>.

В 1920-х гг. Управлению ВВС было известно, что в капиталистических странах идет опытное строительство новых самолетов и авиамоторов. Застой в развитии западной авиации был кажущимся. Мнение, что успехи в строительстве советских ВВС позволят им быстро перегнать воздушные флоты не только сопредель-

---

<sup>186</sup> КПСС в резолюциях. М., 1970, т. 4, – С. 282.

ных стран, что уже было достигнуто в 1928 г., но также Англию и особенно идущую впереди Францию было ошибочным.

Военно-политическому руководству страны приходилось принимать во внимание и Германию, обладавшую большим авиационно-техническим потенциалом, спрятым от французов и англичан. «По Версальскому договору ей [Германии] было запрещено содержать военно-воздушные силы. Однако она сохранила их под видом гражданской, спортивной авиации и т.д. Нетронутыми остались авиационные фирмы «Юнкерс», «Дорнье» и др., перекочевавшие в Голландию, Италию, Швейцарию, Швецию, Данию»<sup>187</sup>.

Выполнение плана «1200» – иметь в 1928 г. не менее 1200 боевых самолетов – не означало, что советские ВВС могут в дальнейшем заниматься боевой подготовкой, не наращивая своего количественно-качественного потенциала. Авиационная промышленность свои возможности к 1929 г. реализовала почти полностью. Необходимость индустриализации страны осознавалась через понимание необходимости повышения ее обороноспособности на земле, в воздухе и на море.

Стратегия организационного строительства ВВС РККА после выполнения «Плана – 1200» в конце 1928 г. переосмысливается в соответствии с новыми проблемами, главными из которых были:

- отставание от ведущих стран в развитии истребительной авиации;
- значительный перекоп в ВВС РККА в сторону разведывательной авиации;
- недоразвитие бомбардировочной, особенно – тяжелой бомбардировочной, и штурмовой авиации;
- отсутствие производства в СССР авиамоторов большой мощности.

---

<sup>187</sup> Шумихин В.С. Советская воен. авиация (1917 – 1941) / Виктор Шумихин. – М.: Наука. – 1986. – 288 с. – С. 139.



### 3.8 Организационное строительство военных воздушных сил военных округов и «морей» в послереформенный период (1928 – 1931)

По итогам боевой подготовки Военных Воздушных сил РККА в 1927/28 учебном году Реввоенсовет СССР издал приказ, в котором были указаны достижения и недочеты, имевшие место в деятельности ВВС, а также поставлены задачи на 1928/29 учебный год (приложение «М»)<sup>188</sup>.

Первой задачей боевой подготовки в новом учебном году являлось дальнейшее совершенствование в стрельбе и бомбометании.

Из первой задачи вытекала вторая, – высокая летная подготовка. От летно-подъемного состава требовалась техника пилотирования и самолетовождение в любых условиях погоды для достижения необходимых результатов в стрельбе и огневых ударах.

Третья задача заключалась в планомерном, последовательном переходе от одиночного полета к полету звеном, отрядом, эскадрильей, бригадой, причем с постепенным освоением полетов ночью и в сложных метеоусловиях<sup>189</sup>.

В марте 1929 г. в Управлении ВВС РККА прошло Совещание старших командиров и работников авиационных ремонтно-производственных организаций. Совещание подвело итоги организационного строительства ВВС во время военной реформы с начала 1924 по 1 октября 1928 г.

Совещание пришло к выводу, что в связи с усилением воздушных флотов других стран необходимо значительно поднять авиапромышленность, глубже изучить существующие у потенциальных противников самолеты и без задержки осваивать поступающую на вооружение ВВС РККА авиатехнику<sup>190</sup>.

Данное Совещание свидетельствует о продуманном подходе руководства ВВС к началу нового этапа строительства Воздушного флота. Отсутствие руководящих документов, задержавшихся с изданием, было заменено живым обсуждением имев-

<sup>188</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 3. Д. 3064. Л. 221 – 226.

<sup>189</sup> Хрипин В.В. Очередные задачи боевой подготовки ВВС // Вестник воздушного флота. – 1931. – № 1. – С. 2 – 3.

<sup>190</sup> Меженинов С.А. После совещания // Вестник воздушного флота. – 1929. – № 4. – С. 2 – 4.

шихся проблем авиационного строительства и боевой учебы.

В историческом плане это Совещание стало продолжением традиции четырех Авиационных съездов, прошедших в 1917 – 1921 гг.

Значительное увеличение численности Воздушного флота позволило в 1929 г. более конкретно поставить *задачу углубления специализации родов авиации*. Универсализм стал изживаться из боевой подготовки.

В конце 1920-х гг. руководство ВВС постоянно отмечало, что «главнейшим свойством наших Военно-Воздушных сил должна быть способность к широкому маневрированию. Свобода маневра не только воздушными, но и земными эшелонами обеспечивало достижение превосходства над противником на важнейшем направлении даже при невыгодном для ВВС РККА соотношении воздушных сил, находящихся на театре военных действий»<sup>191</sup>.

Исходя из этого, в двадцатых годах было принято считать важным элементом боевой подготовки отработку авиачастями дальних перелетов с перебазированием. Впереди в осуществлении дальних и рекордных перелетов шли летчики-испытатели из Научного испытательного института и Осоавиахима.

В 1929 г. большие перелеты командиров авиачастей и соединений продолжали практиковаться (приложение «Н»). Как правило, они производились с целью сбора командного состава ВВС в Москве в назначенное время. Это требовало от руководящего летно-подъемного состава достаточно высокой аэронавигационной подготовки и летного мастерства.

Приказом РВС СССР от 21 октября 1929 г. № 200/40 было введено в действие Положение о центральном аппарате Наркомата по военным и морским делам, в состав которого входило Управление Военных Воздушных сил РККА. В том же приказе было указано, что с 1 июля 1929 г. следует считать вступившим в действие и новое Положение об Управлении ВВС РККА, в соответствии с которым с 1 января

---

<sup>191</sup> Хрипин В.В. Итоги маневров и наши задачи / Василий Хрипин // Вестник воздушного флота. – 1928. – № 11. – С. 11 – 15.

1930 г. вводился новый штат Управления ВВС РККА<sup>192</sup>.

В октябре 1929 г. начался новый учебный год. В течение года планировалось добиться улучшения стрельбы, вывести показатели бомбометания до уровня показателей стрельбы, шире внедрить в авиацию фото- и радиодело, эффективнее использовать службу погоды, улучшить аэронавигационную подготовку перелетов, учитывать при боевой подготовке возможное противодействие средств ПВО противника, перейти в боевой подготовке на отработку каждым родом авиации своих задач. Должно было отрабатываться массированное применение авиации и взаимодействие ее с наземными войсками.

Относительно взаимодействия говорилось так: «Мы не везде добились такого положения, чтобы старший начальник ВВС лично и почаще бывал и находился у того общевойскового командования, в непосредственном оперативном подчинении коего он состоит»<sup>193</sup>.

РВС СССР 23 января 1930 г. утвердил новый План строительства ВВС РККА. Основной упор делался на создание бомбардировочной и истребительной авиации. По уточненному пятилетнему плану военного строительства в конце первой пятилетки намечалось довести удельный вес бомбардировщиков до 38 %. Истребители и разведчики должны были составлять по 31%.

Относительно будущего обеспечения авиачастей истребителями в соответствии с Планом строительства ВВС РККА в необходимом количестве и качестве, в Управлении ВВС имелось особое мнение, которое в начале 1930 г. врид Начальника ВВС РККА Я.И. Алкснис изложил в докладе, направленном в РВС СССР. Он, в частности, писал: «Стало совершенно очевидным, что истребители советской конструкции (И-1, И-2, И-2-бис и т.д.) под мотор М-5 400 НР устаревают раньше своего выхода из опыт[ного] производства и типовых испытаний и что под наш единственный серийный мотор М-5 в 400 НР с его громадным сухим весом в 420 кг и большим расходом горючего в 240 – 250 грамм на силу/час – вообще современного ис-

---

<sup>192</sup> РГВА. Ф. 29. Оп. 76. Д. 484. Л. 63 – 66.

<sup>193</sup> Алкснис Я.И. Итоги и очередные задачи учебы ВВС / Яков Алкснис // Вестник воздушного флота. – 1929. – № 10 – 11. – С. 2 – 3.

требителя построить невозможно»<sup>194</sup>. Исходя из этого, Я.И. Алкснис просил изыскать возможность срочного начала производства авиамоторов повышенной мощности М-22 (аналога французского «Юпитера-VI» на 480 л.с.) (приложение «П»).

В апреле 1930 г. руководство ВВС поставило на летний период обучения конкретные задачи, которые сводились к трем направлениям работы: 1) повышению уровня технической эксплуатации, 2) борьбе с аварийностью и 3) к отработке навыков воздушной стрельбы (особенно – «по рукаву»)<sup>195</sup>.

В этом же месяце инспектировались ВВС Ленинградского ВО и ВВС Балтийского моря, в результате чего было выявлено много недостатков, которые приказано было устранить до 1 мая 1930 г.

Так, начальнику ВВС ЛВО указывалось «поднять общевоинское воспитание летного, технического и командного состава, ввести особый учет движению, содержанию и восстановлению инструмента». И далее: «частям 11-й истребительной, 56 и 28-й авиаэскадрилий подготовить к 1 мая 1930 г. 100 % материальной части. Организовать выдачу горячих завтраков на аэродромах Кречевицы и Красногвардейск немедленно»<sup>196</sup>.

Проверялось также и взаимодействие авиации и артиллерии. По результатам инспекторской проверки 23 июня 1930 г. Наркомвоенмор издал приказ № 038. В нем говорилось, что инспектированием вскрыты упущения в проверенных авиачастях и бездеятельность начальника артиллерии округа и начальников артиллерии двух корпусов МВО, в обязанности которых входила организация боевой подготовки авиаотрядов по корректированию артиллерийской стрельбы<sup>197</sup> (приложение «Р»).

В июне 1930 г. Начальник ВВС РККА Баранов направил Председателю РВС СССР доклад «О состоянии ВВС СКВО и ККА», в котором доложил о результатах инспектирования с 7 по 21 мая 1930 г. ВВС СКВО и ВВС ККА. В нем говорилось, что большинство авиачастей «занимаются техникой, а не боевым применением. (...)

<sup>194</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 1. Д. 1481. Л. 13, 23об.

<sup>195</sup> Алкснис Я.И. На чем сосредоточить огонь летом? / Яков Алкснис // Вестник воздушного флота. – 1930. – № 4. – С. 2 – 3.

<sup>196</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 1. Д. 1378. Л. 1 – 8.

<sup>197</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 3. Д. 3223. Л. 48 – 48 об.

Для обслуживания войск в СКВО, и особенно в ККА, авиации не хватает. На текущее лето пришлось из СКВО перебросить один отряд в ККА». Авиация ККА не обеспечивает в должной мере оборону Баку (англичане имеют в Ираке 70 боевых самолетов, значительная часть которых может долетать из Массула до Баку и Батума)<sup>198</sup> (приложение «С»).

Для правильной организации боевой подготовки ВВС РККА и их организационного строительства необходимо было учитывать степень подготовленности к боевым действиям военной авиации вероятных противников и происходившие в ней организационные изменения. С этой целью руководители советских ВВС в мае 1930 г. воспользовались возможностью присутствовать на учениях воздушных сил Германии, проходивших близ города Байройта. Отчет Я.И. Алксниса и С.А. Меженнинова о посещении этих учений содержит сообщение о новой организации в немецких воздушных силах и тактике их применения. В этом отчете также отмечалась неудовлетворенность руководства ВВС РККА сотрудничеством с немцами в Липецком учебно-экспериментальном центре, которое сложилось к началу тридцатых годов<sup>199</sup> (приложение «Т»).

Главная проблема, которая стояла на пути строительства ВВС РККА в начале 1930-х гг., заключалась в отсталости авиапромышленности. В связи с этим Начальник ВВС П.И. Баранов разработал по поручению Наркомвоенмора К.Е. Ворошилова проект переподчинения ВАО Управлению ВВС.

К подчинению ВАО Управлению ВВС РККА подталкивало также стремление предприятий ВАО дать план любой ценой, подчас в ущерб качеству.

В ходе исследования установлено, что в результате выполнения плана второй половины первой пятилетки в конце 1932 г. в ВВС РККА должно было быть в строевых частях 4150 самолетов – на такое число рассчитывалось строительство военных аэродромов Управлением ВВС РККА.

<sup>198</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 1. Д. 1481 Л. 25 – 26 об.

<sup>199</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 1. Д. 1481. Л. 40 – 40 об.

Исследованием установлено, что, если численность самолетов и другой авиатехники в 1920-х гг. зафиксирована в различных источниках с небольшими расхождениями, то аналогичные данные 1930-х гг. имеют значительный разброс. Одной из причин этого является постоянная коррекция планов сталинских пятилеток и неточная статистика, проводившаяся по итогам их выполнения. И.В. Сталин был против некорректируемых планов. Например, согласно десятому изданию «Вопросов ленинизма» 1935 г., ЦК ВКП(б) делал установку не на фиксированные цифры, а на постоянное увеличение плановых заданий. И.В. Сталин говорил на XVI съезде ВКП(б): «Никакой пятилетний план не может учесть всех тех возможностей, которые таятся в недрах нашего строя и которые открываются лишь в ходе работы. (...) Только бюрократы могут думать, что плановая работа заканчивается составлением плана. Составление плана есть лишь начало планирования. (...) Вот почему ЦК и ЦКК совместно с плановыми органами республики сочли необходимым исправить и улучшить пятилетний план на основании данных опыта в духе повышения темпов строительства и сокращения сроков исполнения»<sup>200</sup>.

Только после подведения XVI съездом ВКП (б) в июле – августе 1930 г. законных оснований к планируемому уровню развития тяжелой промышленности, руководству РВС СССР и УВВС стало ясно, из чего исходить, при построении плана развертывания и развития ВВС на 1931 – 1932 гг.

Сразу после Съезда ВКП(б), в августе 1930 г., проходили окружные учения войск с участием авиации. При этом впервые на учениях ВВС Московского военного округа под Воронежем по инициативе Начальника ВВС П.И. Баранова 2 августа 1930 г. было продемонстрировано опытное десантирование вооруженной группы летно-технического состава численностью 30 человек с трех самолетов 11-й авиабригады ВВС МВО под руководством и при участии старшего летчика Л.Г. Минова. Одновременно на шести парашютах было сброшено для этой группы вооружение. Позднее 2 августа стало отмечаться как День создания Воздушно-десантных войск<sup>201</sup>.

<sup>200</sup> Сталин И.В. Вопросы ленинизма. Изд. десятое. – М.: Партиздат ЦК ВКП(б), 1935. – С. 413.

<sup>201</sup> Лисов И.И., Корольченко А.Ф. Десантники атакуют с неба. – М., 1980. – С. 19 – 20, 180.

Отступая от хронологической последовательности изложения работы, следует указать, что весной 1931 г. согласно Директиве Штаба РККА от 18 апреля 1931 г. за № 1/013295 командование РККА приняло решение о создании в ЛВО нештатного Опытного воздушно-десантного отряда в составе тяжелой бомбардировочной эскадрильи (12 самолетов ТБ-1) и корпусного авиаотряда (10 самолетов Р-5)<sup>202</sup>. Командиром этого отряда стал Е.Д. Лукин. Дату завершения формирования отряда – 1 июня 1931 г. – впоследствии официально утвердили как День создания Военно-транспортной авиации (ВТА)<sup>203</sup>.

В противовес вероятным противникам военно-политическое руководство СССР приняло решение к концу 1933 г. иметь с учетом учебных заведений 3404 действующих и 1510 запасных самолетов. Возникал вопрос, где их разместить с учетом угроз и экономико-территориальных реальностей.

С точки зрения изучения исторического опыта организационного строительства ВВС РККА, представляет интерес рассмотрение последовательности и содержания совместной работы Штаба РККА и Управления ВВС при планировании развертывания ВВС в 1930 – 1932 гг.

На первом этапе планирования в ВВС РККА был разработан проект новой дислокации авиачастей и соединений, который в Штабе РККА согласования не получил, однако из него в Управление ВВС РККА пришла «Объяснительная записка к проекту дислокации Военно-воздушных сил РККА».

После ознакомления с ней озабоченность у руководства ВВС вызвало откладывание строительства девяти авиагарнизонов на последний год пятилетки. Несогласие УВВС с «Объяснительной запиской ...» выразилось в «Соображениях по вопросу о дислокации частей ВВС (...) во второй половине первой пятилетки», которые 6 сентября 1930 г. были направлены в Штаб РККА.

В «Соображениях ...» указывалось, что, через 14 месяцев, к 1 октября 1931 г., авиапарк увеличивается на 839 самолетов, а Штаб РККА создание новых авиагарни-

---

<sup>202</sup> РГВА. Ф. 29. Оп. 50. Д. 86. Л. 1, 2.

<sup>203</sup> Материалы штаба ВТА Д. № 27/орг. По описи 1995 г. – Директива ГШ ВС СССР от 27.05.1981 г. за № 315/2/5474.

зон не планирует. Между тем, существующие авиагарнизоны перегружены, и для авиачастей не хватает полигонов и стрельбищ.

Исходя из этого, в «Соображениях ...» предлагалось уже в 1930/31 г. начать строительство гарнизонов в Туле, Ржеве, Луганске, не считая Монино, где строительство уже велось. Дополнительно указывались Сталино и Курск.

Требовалось позаботиться о размещении в новых гарнизонах личного состава. Поэтому 7 сентября 1930 г. Начальник ВВС РККА направил в РВС СССР доклад «О штатном увеличении ВВС РККА и новых формированиях», в котором говорилось, что «согласно принятому плану развития ВВС РККА (...) к концу 1932 – 33 г. будет в строю 3404 действующих самолета».

Особо подчеркивалось, что «1930/31 год является годом передышки и в этом году новые авиационные гарнизоны не развертываются», однако «специальное строительство по плану развития средствами будет обеспечено»<sup>204</sup>.

После подведения итогов 1929/30 учебного года Я.И. Алкснис 10 октября провел в Управлении ВВС РККА совещание<sup>205</sup>. На нем был заслушан доклад начальника 2-го управления УВВС Колесова «Материальный план ВВС РККА на 1931 год»<sup>206</sup>.

Материальный план ВВС на 1931 год имел значительные отличия от планов Штаба РККА, что было обусловлено учетом авиаторами отсутствия достаточных средств для реализации планируемых мероприятий. В «Материальном плане ...» не предусматривается формирование авиабригад, не просматриваются многоместные истребители и т.д.

Между тем в октябре – декабре 1930 г. началось согласование между УВВС и Штабом РККА перспективного плана строительства ВВС до 1933 г.

Так, 10 декабря 1930 г. начальник Штаба РККА направил Начальнику ВВС П.И. Баранову Докладную записку «О согласовании в Штабе РККА проекта дисло-

<sup>204</sup> РГВА. Ф. 29. Оп. 23. Д. 100. Л. 203 – 203 об.

<sup>205</sup> В протоколе совещания № 92/0492 Я.И. Алкснис называется не заместителем, а начальником ВВС РККА. Данное обстоятельство объясняется тем, что осенью 1930 г. П.И. Баранов фактически взял на себя кураторство над Всесоюзным Авиационным Объединением и уже не мог из-за занятости глубоко вникать в дела ВВС.

<sup>206</sup> РГВА. Ф. 29. Оп. 23. Д. 100. Л. 207 – 208 об.



кации ВВС», в котором было заложено компромиссное решение почти по всем вопросам дислокации и укомплектования.

В Докладной записке говорилось «о нарастании самолетного парка по годам развития». Самолетный парк по записке в 1933 г. усиливался приблизительно на 1000 единиц за счет Гражданской авиации. Поэтому с 1932 г. план по кадрам почти без изменений переносился на 1933 год<sup>207</sup>.

Новое Совещание по дислокации ВВС у НШ РККА состоялось 13 декабря 1930 г. На другой день, 14 декабря 1930 г., Начальник ВВС РККА Баранов подписал «Указания ...», которыми должно было руководствоваться Управление ВВС при реализации плана дислокации авиачастей и соединений. В разделе «Общие установки» доводились основные принципы дислокации:

1. В дислокации придать авиабригадам, по возможности, однотипность.
2. Для единства бригад за основу взять «кристаллизирование» вновь формируемых соединений. Перевод существующих частей проектировать в исключительном случае, и то это главным образом касается войсковой авиации.
3. При распланировании войсковой авиации за основу взять приближение ее к стрелковым, кавалерийским корпусам и мотомеханизированным частям.
4. От формирования кадров пока воздержаться.
5. «Неизбежный некомплект узаконим распоряжением НВВС РККА. Число действующих самолетов иметь полностью, а фактически эксплуатируемых сократить, остальные иметь в свернутом виде. При этом руководствоваться: а) некомплект летсостава по плану развития

<i>Некомплект 1931 г.</i>	<i>Фактическое наличие 1931 г.</i>
Летчиков – 987	2607 чел.
Летчиков-наблюдателей – 1308	1330 чел.
Техников – 3178	2301 чел.

б) штурмовую, тяжелую бомбардировочную и войсковую авиацию не сокращать;

в) сокращению подлежит истребительная авиация, легко-бомбардировочная авиация и армейская разведывательная авиация.

<sup>207</sup> РГВА. Ф. 29. Оп. 23. Д. 100. Л. 255 – 256 .

6. Многоместные истребительные эскадрильи распределить по аэродромам с тяжелыми бригадами»<sup>208</sup> (приложение «У»).

Наконец, 21 декабря 1930 г. Проект развития и дислокации авиачастей по Пятилетнему плану развития ВВС был готов (приложение «Ф»).

К началу 1931 г. в ВВС РККА имелось 17 авиационных бригад:

- 6 смешанных (Ташкент – САВО, Зиновьевск – УВО, Витебск – БВО, Москва – МВО, Спасск – ОДВА, Ленинград – Балтморе),
- 4 тяжелобомбардировочных (Воронеж – МВО, Кречевицы – ЛВО, Харьков – УВО, Севастополь – Черное море),
- 3 легкособомбардировочных (Красногвардейск ЛВО, Смоленск – БВО, Новочеркасск – СКВО),
- 2 штурмовых (Гомель – БВО, Киев – УВО),
- 1 истребительная (Брянск – БВО),
- 1 (Серпухов – МВО) расформирована и направлена на формирование в Иваново-Вознесенск и Свердловск<sup>209</sup>.

В состав авиабригад к началу 1931 г. входили 15 гарнизонов:

1. Бобруйск – БВО. 2. Кунцево – МВО, 3. Егорьевск – МВО (...), 4. Иваново-Вознесенск – МВО (1932 г. – бриг.), 5. Липецк – МВО, 6. Ростов-на-Дону – СКВО (постепенно – в Новочеркасск), 7. Тифлис – ККА (1932 г. – бриг.), 8. Новосибирск – СибВО, 9. Чита – ОДВА (1932 г. – бриг.), 10. Хабаровск – ОДВА. 11. Петергоф – Балтморе. 12. Ораниенбаум – Балтморе. 13. Евпатория – Черноморе. 14. Николаев – Черноморе. 15. Волково поле – ЛВО<sup>210</sup>.

По состоянию на 1 января 1931 г. весь самолетный парк ВВС РККА состоял из обозначенных ниже типов и количества самолетов (таблица 3.28).

Т а б л и ц а 3.28<sup>211</sup>

Самолеты	Исправн.	Неисправ.	Всего	Самолеты	Исправн.	Неисправ.	Всего
ТБ-1	45	7	52	МР-1	42	29	71
Р-1	1214	303	1517	РОМ	-	1	1

<sup>208</sup> РГВА. Ф. 29. Оп. 23. Д. 100. Л. 270 – 271 об.

<sup>209</sup> РГВА. Ф. 29. Оп. 23. Д. 100. Л. 296.

<sup>210</sup> РГВА. Ф. 29. Оп. 23. Д. 100. Л. 297.

<sup>211</sup> РГВА. Ф. 29. Оп. 50. Д. 138. Л. 18.

Самолеты	Исправн.	Неисправ.	Всего	Самолеты	Исправн.	Неисправ.	Всего
Р-5	26	4	30	Р-1сп	4	16	20
И-2	26	8	34	У-1	172	97	269
И-2бис	65	7	72	У-2	75	6	81
И-3	258	21	279	М4-1	36	8	44
И-4	138	12	150	Р-1 с БМВ	43	36	79
И-5	11	1	12	Р-6	1	-	1
ФС-IV	25	7	32	ЛШ	1	-	1
ФД-VII	10	1	11	Дорнье-Валь	14	6	20
ФД-XI	52	36	88	НД-55	19	-	19
Мартинсайд	2	1	3	Савойя	8	5	13
Хейнкель	2	1	3	Ю-20	-	5	5
Альбатрос	2	2	4	ЮГ-1(поплав.)	8	2	10
ЮГ-1	1	1	2	Хейнкель(попл.)	1	-	1
Ю-13	2	1	3				
Фарман-Голиаф	-	3	3	Ансальдо	-	2	2
<b>Итого</b>	<b>1879</b>	<b>416</b>	<b>2295</b>	<b>Итого</b>	<b>2303</b>	<b>626</b>	<b>2929</b>
<b>Всего: 2295+2929 = 5224, из них, исправных: 1879 + 2303 = 4182; неисправных: 416+626 = 1042</b>							

С учетом завершения вышеизложенного процесса планирования развития ВВС РККА на вторую половину первой пятилетки, в конце 1930 г. РВС издал Постановление «Об итогах по боевой подготовке РККА за 1929/30 год и об учебных целях на 1931 год». В нем говорилось о том, что полеты осуществлялись во все времена года; отработаны: слетанность до бригады включительно, длительные, высотные и ночные полеты, мобильность, сброс десанта; улучшилась результативность стрельб и бомбометания.

При постановке задач на 1930/31 учебный год отмечалось, что «Красная армия на основе индустриализации страны вступила в новый период своего развития, *период реконструкции*. По мере насыщения войсковых соединений новой техникой неизбежны соответствующие изменения организационных форм армии и тактических приемов боевой работы войск. *Овладение этой техникой и усвоение новых форм организации и тактики есть вторая, не менее важная цель боевой подготовки Красной армии* [курсивы наши. – С.Е.].

РВС считает, что переход в боевой подготовке на следующую высшую ступень возможен только на основе роста железной революционной дисциплины в войсках. (...) В войсках обозначился еще особый перелом в сторону бережного отношения к оружию и к матчасти (...). В 1931 г. (...) установить правильное сбережение и хранение б[оевого] оружия. Невыполнение этого постановления поведет за собой самые крутые взыскания против виновных.

Председатель РВС Союза ССР [подпись] Ворошилов»<sup>212</sup>.

Таким образом, «неспешная» боевая подготовка 1928/29 и 1929/30 учебных годов, когда уже строительство ВВС шло не расширением, а укреплением связей и отношений в организационных структурах, созданных во время военной реформы, закончилась. Наркомвоенмор провозгласил, что РККА вступает в конце 1930 г. *в период реконструкции на основе индустриализации страны.*

В новых условиях бережливость вкупе с железной дисциплиной должны были, по мнению военно-политического руководства страны, способствовать выполнению в РККА и в ВВС, как ее составной части, задачи реконструкции.

В контексте внутривластного состояния СССР в 1930/31 г. необходимо отметить, что итоги первых двух лет пятилетки показали недостаточность темпов индустриализации. План первой пятилетки мог быть невыполненным. В советском обществе не было осознания необходимости быстрых экономических преобразований в стране. В разъяснение политики ВКП(б) включился сам ее Генеральный секретарь И.В. Сталин, который, выступая 4 февраля 1931 г. на первой Всесоюзной конференции работников социалистической промышленности, сказал: «Мы отстали от передовых стран на 50 – 100 лет. Мы должны пробежать это расстояние в десять лет. Либо мы сделаем это, либо нас сомнут. (...) Для этого есть у нас все «объективные» возможности. Не хватает только умения использовать по-настоящему эти возможности»<sup>213</sup>.

В том же месяце как бы в ответ на сталинскую формулу в «Вестнике воздушного флота» появляется статья Н. Хмелевского: «Воздушные силы в третьем году пятилетки». Она была выдержана в духе новых задач, поставленных Наркомвоенмором. Вот некоторые выдержки из нее: «Вооруженные силы пролетарского государства вступили в реконструктивный период своего строительства, в полосу быстрого совершенствования своей боевой подготовки, на базе новой техники и нового «человеческого материала». (...) Третий год пятилетки ставит и ряд практических за-

<sup>212</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 3. Д. 3223. Л. 86 – 96 .

<sup>213</sup> Сталин И.В. О задачах хозяйственников. Речь на первой Всесоюзной конференции работников социалистической промышленности. 4 февраля 1931 г. // И. Сталин. Вопросы ленинизма. Издание десятое. Партиздат ЦК ВКП (б). – 1935. – 656 с. – С. 445 – 446.

дач, выдвигает жесткие требования: вести самую решительную борьбу с аварийностью и недисциплинированностью (...). Надо развертыванием (...) самокритики, социалистического соревнования и ударничества, рационализаторского движения и изобретательства путем мобилизации творческой активности (...) – в третьем – решающем году пятилетки добиться и решающих успехов в строительстве и боевом совершенствовании Военных Воздушных сил РККА»<sup>214</sup>.

Однако статья Н.Хмелевского была не более чем призывом. Новой авиатехники в войсках пока было очень мало. В проектах записывались несуществующие «многоместные» и «двухместные» истребители, а число в 4150 новых боевых самолетов в 1932 г. (без учета самолетов в тылу и школах) казалось совершенно нереальным. Ведь они должны были быть в авиачастях уже в 1932 г., то есть за два года нужно было удвоить авиацию всех родов и разместить ее в укрупненных или новых гарнизонах. Вторая проблема – как подготовить большое число авиаспециалистов.

Осознавая сложность выполнения задачи реконструкции ВВС, руководство страны решило по аналогии, как и в 1923 г., привлечь общественность к строительству советского Воздушного флота. С начала 1920-х годов подъем авиации начинался с создания общественной организации – Общества Друзей Воздушного Флота. Теперь к грандиозной задаче реконструкции советской военной авиации решено было привлечь молодежь, а точнее – комсомол.

Как следствие установки ВКП(б), в приказе РВС СССР от 25 января 1931 г. за № 12 говорилось: «В связи с единодушно выраженной IX съездом Всесоюзного Ленинского Коммунистического Союза Молодежи волей о принятии со стороны трехмиллионной массы молодых строителей социализма шефства над Военными воздушными силами РККА, Революционный Военный Совет Союза ССР постановляет: «Считать с 25 января 1931 г. Краснознаменный Всесоюзный Ленинский Коммунистический Союз Молодежи шефом над Военными воздушными силами Рабоче-

---

<sup>214</sup> *Хмелевский Н.* Воздушные силы в третьем году пятилетки // Вестник воздушного флота. – 1931. – № 2. – С. 3.

Крестьянской Красной Армии»<sup>215</sup>.

Кроме того, в эти дни в печати появилось выступление Начальника ВВС РККА П.И. Баранова на IX съезде ВЛКСМ<sup>216</sup> (приложение «Х»).

Ранее Постановлениями Совнаркома СССР от 19 и 29 октября 1930 г. было образовано «Всесоюзное объединение Гражданского воздушного флота» с подчинением его непосредственно СТО СССР, а действующее на началах хозяйственного расчета Правление общества «Добролет» и Главная инспекция ГВФ были расформированы и влились в это вновь учрежденное объединение<sup>217</sup>.

Дело реконструкции РККА руководство страны решило поручить обновленному Реввоенсовету. 11 июня 1931 г. в высшем военном эшелоне РККА были сделаны переназначения. Наркомвоенмором оставался К.Е. Ворошилов. Его заместителем Начальником вооружений РККА вместо И.П. Уборевича был назначен М.Н. Тухачевский; Начальником Штаба РККА вместо Б.М. Шапошникова – А.И. Егоров; Начальником ВМС РККА – В.М. Орлов. Одновременно были переназначены командующие войсками некоторых военных округов<sup>218</sup>.

В ВВС РККА 28 июня 1931 г. приказом РВС СССР за № 531 на должность Начальника ВВС РККА вместо П.И. Баранова, ставшего Начальником ВАО, был назначен его Заместитель Я.И. Алкснис<sup>219</sup>.

Справочно заметим, что ВАО образовалось 15 апреля 1930 г. на месте упраздненного Авиатреста. 28 июля того же года ВАО из ВСНХ было передано в ведомство Наркомвоенмора. П.И. Баранов стал курировать авиапромышленность (ВАО) и продолжал руководить ВВС РККА. На самом деле военно-авиационные дела почти полностью взял на себя энергичный и самостоятельный Я.И. Алкснис, который в ноябре 1929 г. стал военным летчиком, что, безусловно, подняло его авторитет сре-

<sup>215</sup> Приказ РВС СССР 25 января 1931 г. № 12 // Вестник воздушного флота. – 1931. – № 2. – С. 41.

<sup>216</sup> Рапорт Начальника Военных Воздушных сил РККА т. Баранова IX съезду Комсомола // Вестник воздушного флота. – 1931. – № 2. – С. 42.

<sup>217</sup> Всесоюзное объединение Гражданского воздушного флота // Вестник воздушного флота. – 1930. – № 12. – С. 34.

<sup>218</sup> Красная звезда. – 1931. – 13 июня.

<sup>219</sup> Красная звезда. – 1931. – 28 июня.

ди авиаторов<sup>220</sup> (приложение «Ц»).

Однако проведенная реорганизация не увеличила эффективность работы ВАО, и поэтому 7 февраля 1931 г. ВАО было возвращено в ВСНХ<sup>221</sup>, а 28 декабря 1931 г. вместо него было образовано Главное управление авиационной промышленности (Глававиапром или ГУАП).

Освободившийся окончательно от всех дел в ВВС П.И. Баранов 28 июня 1931 г. был назначен Начальником ВАО (с декабря – ГУАП). Он сумел организовать подъем авиационной промышленности на более высокий уровень, которая в основном справилась с заданиями первой пятилетки, дав ВВС РККА новые самолеты в запланированном количестве.

Возвращаясь в июнь 1931 г., заметим, что накануне своего ухода из ВВС П.И. Баранов, следуя сложившейся традиции, перед летним периодом обучения, выступил в «Вестнике воздушного флота» со статьей: «К летней учебе». В ней велась речь о необходимости в боевой подготовке усиливать специализацию всех родов авиации. Заслуживает внимания и важное замечание П.И. Баранова о том, что упрощение боевой учебы не является средством снижения аварийности. Изложено это было так: «Изжитие аварийности должно быть достигнуто только при повышении темпов качества и результатов учебно-боевой подготовки. (...) Низкое качество боевой подготовки может дать только внешнее, кажущееся снижение аварийности, так как при повышении требований, закономерных в боевых условиях, выявится фактическая неспособность справиться с трудными задачами боевой деятельности»<sup>222</sup>.

Однако борьба за качество утрачивала в ВВС свою актуальность. И вот, почему. В 1929 г. было принято постановление Политбюро ЦК ВКП(б) о «О состоянии обороны СССР», в соответствии с которым стало формироваться новая стратегия организационного строительства ВВС РККА. В Постановлении отмечалось, что «важнейшей задачей на ближайшие годы в строительстве Красной авиации является скорейшее доведение ее

<sup>220</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 3. Д. 3171. Л. 402.

<sup>221</sup> Бычков В.Н. *Летопись авиации и воздухоплавания* / Владимир Бычков // РАН. Ин-т истории естествозн. и техн. – М.: Academia, 2006. – 816 с. – ISBN 5-87444-247-2. – С. 534 – 535.

<sup>222</sup> Баранов П.И. *К летней учебе* / Петр Баранов // Вестник воздуш. фл. – 1931. – № 5 – 6. – С. 2 – 3.

количества до уровня передовых буржуазных стран»<sup>223</sup>. Количество самолетов, выпущенных отечественной авиапромышленностью, количество самолетов, эксплуатируемых в частях ВВС и количество самолетов, находящихся в резерве, – таковы теперь основные критерии успешности советской военной авиации в глазах военно-политического руководства. Эти критерии доминируют не только в первой пятилетке, но и в течение 1930-х годов, вплоть до начала Великой Отечественной войны.

Советское правительство стало оценивать состояние и военной авиации других стран числом боевых самолетов и их вооружением. Поэтому ВВС РККА развивались с конца 1920-х гг. в основном экстенсивно. Освоение новых аэродромов осуществлялось одновременно с освоением новой авиационной техники. Безусловно, положительным было то, что Военно-воздушные силы РККА в начале 1930-х годов уверенно приступили к своей технической реконструкции и наращиванию боевой мощи.

### **Выводы по третьей главе**

Стратегия организационного строительства строевой (действующей) авиации с самого начала создания ВВФ в России ставилась военно-политическим руководством страны на первый план, однако в Авиационной службе, созданной 30 июля 1912 г., имелось только восемь авиаотрядов с 26 летчиками и 32 самолетами.

Стратегия организационного строительства ВВФ в годы, предшествовавшие Первой мировой войне, была направлена на достижение превосходства над вероятным противником в количестве самолетов. В результате реализации этой стратегии России удалось к началу войны сформировать 39 авиаотрядов, в которых насчитывалось примерно 250 самолетов.

Предполагалось, что армейские отряды поступают в военное время в распоряжение штабов армий. Их назначение: ведение дальней разведки, уничтожение летательных аппаратов и бомбардировка объектов. Корпусными отрядами ближней разведки распоряжаются штабы корпусов. Крепостные отряды находятся в распоряжении штабов крепостей. Они предназначаются для ведения ближней разведки и

<sup>223</sup> Горбатенко Д.Д. Тень люфтваффе над Европой. – М., 1967. – С. 24, 144.



«активного обслуживания крепости» во время войны. Отряды особого назначения должны были придаваться отрядам кавалерии для разведки и связи.

Организационная структура корпусного авиаотряда становилась в ходе Первой мировой войны все более многоцелевой: сначала в отряды было добавлено истребительное отделение (два самолета), затем – артиллерийское отделение (два самолета) и, наконец, было предписано иметь в отряде обученных летчиков для обеспечения связи командования со своей пехотой. Корпусная авиация использовалась и для бомбометания. Возложение широкого спектра задач на небольшой отряд не способствовало качественному их выполнению.

Организационная структура действующей авиации, реально имевшаяся в конце лета 1917 г., не вполне соответствовала требованиям войны. Однако ее можно признать оптимальной, исходя из эффективности выполнения авиацией поставленных задач (по сравнению с союзниками и противниками) и учитывая хронический дефицит в русских войсках современной авиатехники.

Стратегия организационного строительства военной авиации во время Первой мировой войны эволюционировала в России вслед за эволюцией форм и способов применения авиации в вооруженной борьбе. В результате авиация действующей армии России за годы войны выросла примерно в три раза, причем боевые возможности самолетов значительно возросли, что повлекло за собой расширение круга выполняемых авиацией задач. Как следствие, авиация организационно стала разделяться на рода.

Во время Гражданской войны стратегия организационного строительства КВФ была ориентирована на придание авиационных группировок главным фронтам и армиям. Применение в организационном строительстве принципов массирования и активности привело к созданию из авиаотрядов эскадрилий и групп, насчитывавших десятки самолетов. От авиации требовали штурмовых и бомбардировочных действий. Разведка уходила на второй план из-за разреженности фронтов и относительной малочисленности войск.

Изменения в организации действующей авиации, осуществленные в течение 1920 г., были вызваны нападением Польши и, как следствие, частичным возвраще-

нием к формам межгосударственной войны. Авиация РККА ответила массированным применением своих немногочисленных сил, разделением их на рода и увеличением числа авиачастей в стратегическом резерве.

Однако, несмотря на новые требования военного искусства, Гражданская война из-за использования самолетов времен Первой мировой войны и их многотипности не изменила сколько-нибудь заметно организационную структуру КВФ. После окончания войны, в период демобилизации Красной армии, эскадрильи формировались как административные единицы, а созданные вопреки возможностям авиатехники эскадры были расформированы. К началу 1924 г. КВФ имел некоторый качественный рост за счет улучшения подготовки кадров.

В период военной реформы, руководимой М.В. Фрунзе, стратегия организационного строительства была ориентирована на увеличение числа отрядов, формирование корпусной и корректировочной авиации, усиление истребительной и создание штурмовой и тяжелобомбардировочной авиации. Придавалось большое значение увеличению подвижности больших масс авиации с целью ее переброски на большие расстояния. Одновременно активно выполнялся стратегический план: иметь 1200 боевых самолетов в 1928 году.

После кончины М.В. Фрунзе ВВС, возглавляемые П.И. Барановым и Я.И. Алкснисом, перешли на бригадно-эскадрильную организационную структуру, однако небольшой авиапарк, состоявший в основном из устаревающих отечественных самолетов Р-1 разведывательного типа не мог удовлетворять военно-политическое руководство страны, стремившееся уравнивать ВВС РККА с воздушными флотами крупных стран. Кроме того, опасения вызывал кризис истребительной авиации, на вооружении которой к 1929 г. имелись почти только старые иностранные самолеты.

## **Глава 4 ОРГАНИЗАЦИОННОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО СИСТЕМЫ АВИАЦИОННО-ТЕХНИЧЕСКОГО И ТЫЛОВОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ОТЕЧЕСТВЕННЫХ ВОЕННО-ВОЗДУШНЫХ СИЛ (1910 – 1931 гг.)**

### **4.1 Зарождение системы авиационно-технического и тылового обеспечения военной авиации России (1910 – 1914)**

В 1908 – 1911 гг. в дружественную Францию для изучения состояния военного авиационного дела были командированы военные воздухоплаватели В.А. Семковский, С.А. Ульянин и С.А. Немченко<sup>1</sup>. Отчеты этих офицеров о своих поездках сыграли определенную роль в строительстве ВВФ России. В качестве лучших самолетов для военного использования С.А. Ульянин и С.А. Немченко рекомендовали биплан «Фарман» и моноплан «Блерио».

Военное министерство взяло курс на создание Военного Воздушного флота, отвечающего условиям боевого применения, однако «техническая сторона военного воздухоплавания» оборачивалась непредвиденными трудностями, с которыми ни ГИУ, ни ГУ ГШ справиться были не в состоянии из-за глубинных причин, коренящихся в технической отсталости России. Сложной проблемой оказалось налаживание заготовительно-снабженческих отношений между военным ведомством и зарождавшейся авиапромышленностью. Тем не менее, Воздухоплавательный отдел ГИУ сумел провести через решения Военного совета ряд вопросов в целях организации снабжения формируемых авиаотрядов авиаимуществом, как от отечественных предприятий, так и по импорту. Например, в январе 1912 г. шесть офицеров в качестве наблюдающих от военно-инженерного ведомства приступили к работе на русских самолетостроительных предприятиях. Они еженедельно должны были рапортовать в ГИУ о ходе производства летательных аппаратов<sup>2</sup>. Прием авиационного имущества за границей осуществляла Заграничная комиссия ОВФ<sup>3</sup>. В конце 1912 г. из-за увели-

---

<sup>1</sup> История воздухоплавания и авиации в СССР. Период до 1914 г. / Под ред. В.А. Попова. – М., 1944. – С. 392.

<sup>2</sup> РГВИА. Ф. 2000. Оп. 7. Д. 156. Л. 12.

<sup>3</sup> РГВИА. Ф. 802. Оп. 3. Д. 1124. Л. 16.

чения делопроизводства по приемке авиационной и воздухоплавательной техники от промышленности была создана специальная Воздухоплавательная приемная комиссия в составе пяти человек<sup>4</sup>.

Немало сложностей возникало у ГИУ и при выборе типов военных самолетов, так как, с одной стороны, нужно было выбрать то, что действительно требовалось войскам, а с другой – учесть возможности отечественных предприятий. После детальной проработки во всех инстанциях вопроса о выборе типов, ГИУ в январе 1912 г. сделало первый заказ отечественным заводам на производство 36 самолетов «Фарман-VII» и «Блерио-XI», но уже весной того же года решено было впредь заказывать вместо «Фарманн-VII» – «Фарман-XI», а вместо «Блерио-XI» – «Ньюпор-IV», который завоевал первое место на конкурсе военных аэропланов во Франции<sup>5</sup>.

В сентябре 1911 г. ГИУ разработало план формирования в 1912 – 1913 гг. 18 авиационных отрядов<sup>6</sup>. Однако в этом плане не были определены четыре типа самолетов в соответствии с четырьмя категориями авиаотрядов. Не учитывались также реальные возможности авиапредприятий по выпуску самолетов для всех намечаемых к формированию 63 авиаотрядов. Летом 1912 г. вместо ГИУ военной авиацией стало заниматься ГУ ГШ.

В вопросах снабжения Воздухоплавательная часть ГУ ГШ положила на заказы, сделанные ГИУ в середине 1912 г. основным авиапредприятиям: «Первому русскому товариществу воздухоплавания» (ПРТВ), «Дукс» и «Русско-Балтийскому вагонному заводу» (РБВЗ). Но заводы, лишённые помощи государства, испытывали дефицит комплектующих материалов, сырья, а самое главное – двигателей и винтов, которые можно было получить только из-за границы. В результате осенью 1912 г. завод ПРТВ заявил о своей неспособности выполнить заказ в намеченные сроки. Завод «Дукс» добился изменения типа заказанных самолетов: вместо «Ньюпоров» ему было разрешено изготавливать «Фарманы». Поэтому поставки перенесли с 1912 на 1913 г.

---

<sup>4</sup> РГВИА. Ф. 2000. Оп. 7. Д. 29. Л. 18 об.

<sup>5</sup> РГВИА. Ф. 802. Оп. 3. Д. 1453. Л. 58 – 59; История воздухоплавания и авиации в СССР. Период до 1914 г. – / Под ред. В.А. Попова. – М., 1944. С. 491.

<sup>6</sup> Денисова Г.Б. Управление авиацией дореволюционной России. 1910 г. – октябрь 1917 г.: дис. на соиск. уч. степ. канд. ист. наук. – М., 1987. – С. 89.

Однако поставки в 1913 г. были выполнены не полностью. Например, летом 1913 г. завод «Дукс» задержал выпуск 24 бронированных аппаратов, а впоследствии отказался от установки на них брони. Игнорировались также требования о монтаже приспособлений для размещения радиотелеграфа. Все это привело к тому, что в вопросе создания авиации «активного действия» Воздухоплавательная часть в 1913 г. вынуждена была ограничиться подготовительными работами:

опытными стрельбами из пулемета «Максим», установленного на самолет «Фарман-XV» и опытами по бомбометанию с этого самолета;  
 испытаниями радиоприборов, прицелов и фотоаппаратов;  
 испытаниями брони для установки на 24 «боевых аэроплана»;  
 высылкой «Маузеров» в авиачасти для вооружения экипажей;  
 заказом 6 легких пулеметов для установки их на «Фарма-XV»<sup>7</sup>.

ГУ ГШ, получив дополнительный кредит на развитие авиации в размере 8,9 млн. руб., 11 сентября 1913 г. направило в Военный совет представление о формировании еще трех авиационных рот и 21 авиационного отряда<sup>8</sup>. Одновременно авиазаводам была заказана постройка 281 самолета. Принимались меры по увеличению числа выпускаемых школами летчиков, мотористов, механиков и других авиаспециалистов. Большое внимание уделялось строительству аэродромов и всестороннему обеспечению авиачастей: в 1913 г. были приобретены 26 автомобилей и 69 повозок специального типа, заказаны 13 самолетных радиотелеграфных станций и др.<sup>9</sup>

Авиатехника поступала в войска непосредственно с заводов и Центрального воздухоплавательного склада (ЦВС), входившего в состав ОВШ. Согласно «Общему плану организации воздухоплавания и авиации в армии», Воздухоплавательная часть предполагала хранить запасы авиаимущества на двух главных центральных складах в С.-Петербурге (на ЦВС) и в Москве, а также – на местных складах. По этому поводу 3 октября 1913 г. Начальник ГШ направил отношение Начальнику

<sup>7</sup> РГВИА. Ф. 2000. Оп. 7. Д. 58. Л. 7 – 10.

<sup>8</sup> Шаццло К.Ф. Развитие вооруженных сил России накануне Первой мировой войны (военные и военно-специальные программы царского правительства 1906 – 1914 г.): дис. на соиск. уч. степ. доктора ист. наук. – М., 1968. – С. 429.

<sup>9</sup> РГВИА. Ф. 2000. Оп. 7. Д. 58. Л. 8.

ГИУ<sup>10</sup>, однако приступить к сооружению Главного склада в Москве до войны не успели. Пришлось использовать местные склады авиарот.

Отметим, что авиаотряды перед Первой мировой войной по организации отличались незначительно, так как вопрос о выборе типа самолета для каждого из четырех видов авиаотрядов оставался нерешенным. В феврале 1914 г. начальник Технического отдела ГВТУ генерал-майор Болотов направил для обсуждения в Технический комитет ГВТУ доклад с новыми предложениями о типах военных самолетов. В них сразу обозначилась новая позиция в вопросе о вооружении летательных аппаратов. Болотов указывал, что вооружать нужно только большие самолеты «Илья Муромец». В отношении радиотелеграфа и других доработок он предлагал: «Ввиду неимения окончательного решения о броне, бомбах и телеграфе и принимая во внимание, что заказываемые аппараты служат свой срок в два года, при настоящем заказе не принимать во внимание этих потребностей, кроме съемной брони, но не на всех аппаратах»<sup>11</sup>.

Предложения генерала Болотова были рассмотрены 4, 11 и 18 марта 1914 г. на заседаниях Технического комитета ГВТУ. На них из-за межведомственных трений отсутствовали представители ГШ. В результате обсуждения вопроса «О типах» пришли к выводу, что следует заказать для полевых (армейских) и крепостных отрядов «Буазен», «Сикорский-Х» и «Фарман-XXII», для корпусных отрядов – «Депердюссен», «Моран-Парасоль» и «Сикорский-XI», а для отрядов особого назначения – одноместный «Моран-Сольнье»<sup>12</sup>.

Примечательно, что кроме иностранных типов решено было заказать и самолеты конструкции И.И. Сикорского, что нельзя не оценить положительно, особенно в плане тенденциозного освещения истории авиации в литературе советского времени. В ней Военное министерство и ГВТУ, как его часть, необоснованно обвиняются в приверженности иностранным образцам авиатехники. Однако документы свидетельствуют, что военное ведомство почти во всех случаях лоббировало серий-

<sup>10</sup> РГВИА. Ф. 802. Оп. 3. Д. 1086. Л. 65.

<sup>11</sup> РГВИА. Ф. 493. Оп. 10. Д. 151. Л. 4.

<sup>12</sup> РГВИА. Ф. 802. Оп. 4. Д. 2223. Л. 20.

ное производство отечественных авиационных изобретений и особенно тех, которые должны были строиться из отечественных материалов. Заводы же предпочитали осваивать производство «чужих» самолетов, так как это было дешевле и менее рискованно. Например, Технический комитет в марте 1914 г. принял решение заказать 48 «Депердюссенов», 42 «Моран-Парасоля» и 42 «Сикорских-ХІ». Из четырех ведущих авиазаводов за изготовление отечественных самолетов взялся только завод РБВЗ, на котором И.И. Сикорский работал главным конструктором. Однако через несколько дней правление завода попросило перенести выполнение этого заказа на более поздний срок. Тогда Технический комитет уменьшил заказ до 12 самолетов, но и они не были изготовлены<sup>13</sup>. Все это привело к тому, что только около десяти русских типов самолетов нашли применение (и то ограниченное) в Первой мировой войне. Среди них особое место занимают дальний бомбардировщик-разведчик «Илья Муромец» и летающие лодки Д.П. Григоровича. Весной 1914 г. «Муромец» был испытан. Военное ведомство рассчитывало иметь «Муромцы» в каждой армии.

При выборе типов Технический комитет руководствовался опытом французской авиации, в которой избранные самолеты уже стояли на вооружении.

Таким образом, стратегия организационного строительства системы авиационно-технического и тылового обеспечения зарождающейся военной авиации России ориентировалась в основном на французский опыт снабжения и эксплуатации авиационной техники. Это было обусловлено преобладанием в Авиационной службе русской армии импортной авиационной техники.

#### **4.2 Организационное строительство системы авиационно-технического и тылового обеспечения военной авиации России в Первую мировую войну (1914-1917)**

С началом войны авиаотряды выступили на фронт. Шесть авиационных рот, обеспечивающих эти отряды в материально-техническом отношении, остались в тылу. Вся система технического обеспечения авиации действующей армии стала при-

---

<sup>13</sup> Козлов Н. Очерк снабжения русской армии военно-техническим имуществом в мировую войну. От начала войны до половины 1916 г.. – М. – Л., 1926. – С. 67.

обретать новые формы, соответствующие требованиям, развернувшейся на Восточном фронте маневренной войны.

В первый месяц войны на снабжение авиачастей оказали влияние организационные просчеты. Во-первых, не все отряды нашли свои корпуса на фронте там, куда им было предписано прибыть. Во-вторых, до войны не был решен вопрос, убывают ли авиароты к фронтам, и какие именно авиаотряды они должны обслуживать. В-третьих, увеличение штата и табельного имущества рот по военному времени не было предусмотрено.

Александр Михайлович 14 сентября 1914 г. обратился к ВГК с докладом, в котором изложил свой план построения системы обеспечения авиачастей<sup>14</sup>. Ставка одобрила предложения Заведующего авиацией по увеличению штата авиарот и выделению от них подвижных передовых баз. Это изменение было внесено в организационную структуру авиарот приказом ВГК от 28 сентября 1914 г. № 78<sup>15</sup>. Вскоре было утверждено Положение о деятельности авиарот. В нем, в частности, говорилось: «Авиационные роты предназначаются для обслуживания технических нужд авиаотрядов, входящих в состав армии, снабжение которых инженерным и артиллерийским довольствием возложено на роту»<sup>16</sup>. Далее было указано, что рота организует в месте расположения тыловую базу с мастерскими. При каждой армии открываются промежуточные и передовые базы-склады<sup>17</sup>.

Особенно остро стоял вопрос об обеспечении исправности авиатехники в первые месяцы войны. Например, в 3, 4, 5, 8 и 11-й армиях ЮЗФ из 99 самолетов, имевшихся на начало войны<sup>18</sup>, был потерян к 5 октября 1914 г. 91 аппарат по причине аварий и поломок<sup>19</sup>. Практика использования авиации на войне показала, что процесс полета оказался большим препятствием для выполнения задания, чем

<sup>14</sup> РГВИА. Ф. 2008. Оп. 1. Д. 285. Л. 67.

<sup>15</sup> РГВИА. Ф. 2008. Оп.1. Д. 285. Л. 67; Ф. 2003. Оп. 2, Д. 612. Л. 9.

<sup>16</sup> РГВИА. Ф. 2003. Оп. 2. Д. 612. Л. 371, 392.

<sup>17</sup> РГВИА. Ф. 2003. Оп. 2. Д. 612. Л. 245.

<sup>18</sup> *Grehler Olaf*. Geschichte des Luftkriegs mit 1910 bis 1980. – Berlin, 1985. – S. 20.

<sup>19</sup> РГВИА. Ф. 493. Оп.1, Д. 2067, Л.83; История воздухоплавания и авиации в СССР. Период до 1914 г. / Под ред. В.А. Попова. – М., 1944. – С. 552.



огонь противника<sup>20</sup>. Представитель по авиации и воздухоплаванию в Ставке подполковник С.А. Немченко подсчитал, что свыше 50% потерь материальной части происходило по причине слабой квалификации технического персонала<sup>21</sup>. Так, в 21-м корпусном авиаотряде летом 1914 г. из пяти мотористов только два имели опыт эксплуатации авиатехники. Через полтора месяца военных действий в этом отряде по вине личного состава было выведено из строя четыре самолета<sup>22</sup>. Вместе с тем, нельзя не принимать во внимание и изношенность основной массы самолетов в русской армии, имевшую место перед войной. Например, на ЮЗФ больше половины аппаратов имели моторы «Гном», 200-часовой ресурс которых в августе 1914 г. подходил к концу<sup>23</sup>.

В дополнение к авиаротам решено было сформировать подвижные мастерские и отправить их на фронт, чтобы они находились вблизи авиаотрядов. Вслед за первой подвижной авиационной ремонтной мастерской-поездом (ПАРМ-п), укомплектованной усилиями предпринимателя Ф.Ф.Терещенко, 23 декабря 1914 г. ГВТУ отправило на ЮЗФ второй ПАРМ-п<sup>24</sup>. Для найма писарей, мастеров и рабочих начальнику поезда выдавалось 43200 руб. на год<sup>25</sup>. Кроме того, в конце октября 1914 г. Заведующим авиацией и Ставкой было одобрено предложение ГВТУ об организации оперативных групп мотористов, предназначенных для технического обслуживания авиаотрядов с новой авиатехникой<sup>26</sup>. Так, с 7 по 21 ноября 1914 г. в авиароты были командированы 35 мотористов из числа студентов<sup>27</sup>.

9 января 1915 г. ГВТУ предложило сформировать пять-восемь подвижных мастерских-поездов «с летучими» автомобильно-авиационными отделениями<sup>28</sup>. Данное предложение вызвало в ГУ ГШ вопрос, будут ли эти мастерские-поезда под-

<sup>20</sup> Воздушная разведка: Сб. воен.-ист. примеров / Под ред. А.Н. Лапчинского. – М., 1938. – С.71.

<sup>21</sup> *Липицкий С.В.* Авиация русской армии в 1910 – 1917 гг.: дис. на соиск. уч. степ. канд. ист. наук. – М., 1950. – С. 110.

<sup>22</sup> РГВИА. Ф. 2008. Оп. 1. Д. 615, Л. 347.

<sup>23</sup> *Ткачев В.М.* Крылья России: Рукопись. – 1956. – С. 77.

<sup>24</sup> РГВИА. Ф. 802. Оп. 1. Д. 75. Л. 18.

<sup>25</sup> РГВИА. Ф. 802. Оп. 1. Д. 1076. Л. 16, 86.

<sup>26</sup> РГВИА. Ф.2003. Оп. 2. Д. 612. Л. 77.

<sup>27</sup> РГВИА. Ф. 802. Оп. 1. Д. 162. Л. 7.

<sup>28</sup> РГВИА. Ф. 802. Оп. 1. Д. 1080. Л. 6, 6 об.

чиняться начальникам инженерных снабжений фронтов, или непосредственно Великому князю, как, например, ПАРМ-п Ф.Ф. Терещенко<sup>29</sup>? Что ответил Александр Михайлович на этот вопрос пока обнаружить не удалось. Однако впоследствии от совместного ремонта самолетов и автомобилей отказались, и пять автомобильно-авиационных мастерских стали выполнять только ремонт автомобилей. Ремонт авиатехники был возложен на шесть авиарот и две вышеупомянутые ПАРМ-п.

За первый год войны значительно выросли штаты и технологическое оснащение авиационных рот. Сменилось более 50 % командиров авиарот – бывших воздухоплателей. На их место были назначены авиаторы-фронтовики<sup>30</sup>.

Несмотря на приведение системы авиатехнического обеспечения в соответствие с требованиями фронтовых авиачастей, их снабжение оставалось неудовлетворительным. Основным видом снабжения – техническое стало иметь к лету 1915 г. устойчивый перекося в сторону поставок в авиаотряды многократно отремонтированной авиатехники, типы которой морально устарели.

В июле 1915 г. Заведующий авиацией докладывал в Ставку, что самолеты, изготавливаемые на русских авиапредприятиях, имеют худшее качество по сравнению с иностранными, а приобретение авиатехники у союзников ведется не энергично. Александр Михайлович подчеркивал: «Работа держится на особо выдающейся и полной самоотверженности летчиков (...). Громадная роль принадлежит также и авиационным ротам. (...) Система снабжения технической части авиации аппаратами стоит не на должной высоте»<sup>31</sup>. Осенью 1915 г. на Восточном фронте война повсеместно приняла позиционный характер. Полеты стали систематическими, появилась возможность планировать деятельность авиаотрядов на долгосрочный период. Мастерские-поезда простаивали из-за уменьшения маневра отрядов, и поэтому Заведующий авиацией в октябре 1915 г. направил ПАРМ-п Ф.Ф. Терещенко с ЮЗФ в Москву для сборки самолетов, поступающих из-за границы. Система технического обеспечения авиации действующей армии осенью 1915 г. имела вид, изображенный на рисунке 4.2.

<sup>29</sup> РГВИА. Ф. 802. Оп. 1. Д. 1080. Л. 35.

<sup>30</sup> РГВИА. Ф. 2008. Оп. 1. Д. 285. Л. 11.

<sup>31</sup> РГВИА. Ф. 2008. Оп. 1. Д. 285. Л. 38, 40.

Однако к началу летнего сезона 1916 г., когда ожидалось увеличение импорта самолетов от союзников, решено было систему технического обеспечения улучшить. По мнению руководства авиации, расширять авиароты уже было невозможно. Поэтому Александр Михайлович предложил провести в жизнь следующие мероприятия: «1) теперь же сформировать 12 передовых армейских баз (...). 2) снабдить эти базы имуществом (...). 3) добавить эти новые формирования к временному штату авиационных рот, объявленному в приказе Верховного Главнокомандующего № 514 от 25 июня 1915 г. (по 2 передовых армейских базы для 2, 3, 4, 5, 6 и 7-й авиационных рот). (...) Помимо своих мастерских (...), передовая армейская база авиационной роты, сможет непосредственно от себя выставить 2 передовых склада с запасом горючего, смазочных материалов и запасных частей»<sup>32</sup>. Авиароты предлагалось впредь именовать авиапарками.

О намерении Александра Михайловича реформировать роты в парки офицер по авиации и воздухоплаванию в Ставке С.А. Немченко выразился так: «Авиационные роты на сегодня громоздкие учреждения заводского характера, а другие – пересыльные конторы. По сути дела роты – уже парки»<sup>33</sup>.

23 марта 1916 г. НШ ВГК утвердил Временное положение о службе авиапарков<sup>34</sup>. В нем было определено, что авиапарк подчиняется помощнику инспектора инженерной части округа по авиации, начальником у которого является Заведующий авиацией<sup>35</sup>. На парки с весны 1916 г. легли также заботы по подготовке механиков и мотористов<sup>36</sup>. В это же время были сформированы авиабазы. С появлением в 1916 г. во всех армиях фронтов (кроме Кавказского) авиадивизионов, авиабазы в строевом отношении поступили в их распоряжение. Это было сделано вопреки мнению НШ ВГК, который хотел подчинить авиабазы командирам дивизионов и в технико-хозяйственном отношении. Летом 1916 г. авиапарки располагались в следующих пунктах: 7-й – во Пскове (Северный фронт); 2-й – в Смоленске, 4-й – в Витеб-

<sup>32</sup> РГВИА. Ф. 2008. Оп. 1. Д. 56. Л. 1 - 2.

<sup>33</sup> РГВИА. Ф. 2003. Оп. 2. Д. 619. Л. 213.

<sup>34</sup> РГВИА. Ф. 493. Оп. 2. Д. 56. Л. 22 об., 55.

<sup>35</sup> РГВИА. Ф. 493. Оп. 2. Д. 7. Л. 18.

<sup>36</sup> Там же.

ске (оба – Западный фронт); 3-й – в Киеве, 5-й – в Брянске и 6-й – в Жмеринке (все – Юго-Западный фронт).

В условиях позиционной войны приобрело большое значение аэрофотографирование. Эта новая отрасль работы авиаотрядов требовала соответствующего оборудования и материалов, а также решения проблем ремонта отрядной фотоаппаратуры и подготовки для авиачастей специалистов по фотоделу. Поэтому 22 мая 1916 г. Александр Михайлович обратился в Ставку с обоснованием необходимости создания аэрофотопарка (АФП)<sup>37</sup>. Ставка поддержала инициативу Заведующего авиацией, после чего Увофлот направил в Военный совет представление, в котором, в частности, говорилось: «Большое развитие воздушной фотографии, являющейся в настоящее время одним из самых могущественных, документально точных способов разведки противника, заставляет обратить на нее особое внимание»<sup>38</sup>. 23 июня 1916 г. Военный совет одобрил штат АФП, включавший 217 человек, из них 50 – обучающихся.

В связи с расширением и усложнением задач, решаемых авиацией действующей армии, потребовалось наряду с аэрофотографической службой создать и другие специальные службы, а именно: радиотелеграфную, аэронавигационную и метеорологическую. Их формирование осуществлялось через организацию мастерских, лабораторий и станций. Так, в декабре 1915 г. при Авиаканце была сформирована Центральная радиотелеграфная станция (ЦРТС).

С увеличением на борту самолета числа аэронавигационных приборов обозначилась необходимость создания Центральной аэронавигационной станции (ЦАНС), которая должна была обеспечивать авиачасти аэронавигационным и аэрологическим оборудованием. При ЦАНС велась подготовка специалистов<sup>39</sup>. Для организации метеослужбы в масштабе всей армии было сформировано Главное военно-метеорологическое управление (ГВМУ).

1 сентября 1916 г. Авиационная канцелярия констатировал, что в действующей

---

<sup>37</sup> РГВИА. Ф. 493. Оп. 2. Д. 22. Л. 19.

<sup>38</sup> Там же.

<sup>39</sup> РГВИА. Ф. 802. Оп. 1. Д. 1112. Л. 47, 66, 70.

авиации имеется 8 авиапарков, 12 авиабаз, 2 мастерских-поезда и 1 аэрофотопарк<sup>40</sup>.

Таким образом, к осени 1916 г. организация системы авиационно-технического обеспечения авиации на фронтах в основном была завершена.

В связи с созданием Запасного авиационного батальона исчезла необходимость нахождения 1-го авиапарка в Петрограде. Поэтому к концу 1916 г. он был переведен в Одессу<sup>41</sup> для обслуживания авиации Румынского фронта. Теперь на фронте находились все восемь авиапарков.

Руководство авиацией в связи с увеличением числа автомобилей в авиачастях, в авиапарках и авиабазах приняло решение ремонтировать их самостоятельно. Кроме того, дефицит авиационных винтов в авиаотрядах заставил использовать часть сил и средств парков для их изготовления. Все это выразилось в перепрофилировании стационарных (кадровых) баз 1, 2, 3 и 7-го авиапарков на ремонт автомобилей, а кадровых баз 4, 5 и 6-го авиапарков – на производство пропеллеров<sup>42</sup>.

В начале 1917 г. инспектора авиации проверяли авиапарки. Так, Инспектор авиации армий СФ проинспектировал 4 и 7-й авиапарки. По его докладу в 4-м парке «мастерские оборудованы отлично и могут дать значительную работу для авиационных частей. Если в настоящее время таковая невелика, то лишь потому, что налицо сравнительно небольшое число авиачастей, питаемых парком, обходятся больше ремонтными средствами баз, оставляя парку функции тылового склада, и парк тратит много работы на собственное устройство». В 7-м авиапарке, по его же докладу: «в столярных отделениях, за исключением винторемонтного, производились работы исключительно неавиационного назначения. (...). Между парком и питаемыми авиачастями нет обмена мнениями, нет согласованности в деле»<sup>43</sup>. Примерно такие же результаты инспектирования имели и другие парки.

За два с половиной года войны авиапарки приобрели достаточно сложную организационную структуру и занимались как ремонтом, хранением, изготовлением

<sup>40</sup> РГВИА. Ф. 2003. Оп. 2. Д. 643. Л. 105.

<sup>41</sup> РГВИА. Ф. 493. Оп. 3. Д. 35. Л. 59, 61; Д. 78, Л. 24.

<sup>42</sup> РГВИА. Ф. 493. Оп. 2. Д. 56. Л. 39 об.

<sup>43</sup> РГВИА. Ф. 2008. Оп. 1. Д. 96. Л. 26 – 27, 34 – 35.

авиационного и автомобильного имущества, так и обучением личного состава. Это усложняло работу инспекторов ВВФ округов, введенных взамен помощников начальников инженерных снабжений по авиации. С другой стороны, округа, не входившие в действующую армию, управляли авиапарками, что нарушало связь с ними авиачастей. Расчеты, проведенные в Увофлоте, показали, что «обслуживать более 12 авиаотрядов парку не под силу»<sup>44</sup>.

Увеличение штатов авиапарков было обусловлено, прежде всего, дальнейшим развитием отраслей авиационного дела. Этот процесс затронул и аэрофотопарк, который расширялся в соответствии с приказом НШ ВГК от 18 октября 1916 г. № 1433. Второе расширение произошло в июне 1917 г.<sup>45</sup>. В конце августа 1917 г. командир АФП вновь обратился к Начальнику УВВФ с предложением об увеличении штатов и табельных средств парка, однако в письме от 20 сентября 1917 г. Начальник Увофлота указал на отсутствие в этом необходимости<sup>46</sup>. Осенью 1917 г. в АФП состояло 118 и 100 человек постоянного и переменного состава соответственно<sup>47</sup>. Назначение АФП оставалось прежним: снабжение частей фотоимуществом, его изготовление и обучение специалистов.

Примечательно, что недостатки в организации авиационного снабжения, отмеченные на прошедшем летом 1917 г. на Авиационном съезде, были в основном почти сразу устранены. Так, приказом НШ ВГК № 515 от 12 сентября 1917 г. 2, 3, 6, 7-й и Кавказский авиапарки перешли в подчинение инспекторам авиации армий фронтов и Кавказской армии. Остальные три парка остались в подчинении инспекторов ВВФ округов или помощников инспекторов инженерной части округов, где управления ВВФ еще не были сформированы.

Из-за прекращения в декабре 1917 г. боевых действий обновленную систему технического обеспечения апробировать на фронте не удалось.

Таким образом, оптимизация организационного построения системы авиаци-

<sup>44</sup> РГВИА. Ф. 493. Оп. 2. Д. 16. Л. 72.

<sup>45</sup> РГВИА. Ф. 493. Оп. 2. Д. 30. Л. 79; Оп. 1. Д. 28. Л. 244.

<sup>46</sup> РГВИА. Ф. 493. Оп. 2. Д. 30. Л. 80, 95 – 97.

<sup>47</sup> РГВИА. Ф. 493. Оп. 2. Д. 30. Л. 79.

онно-технического обеспечения действующей авиации шло через количественно-качественное совершенствование авиарот, преобразование их в авиапарки, формирование передовых авиабаз и складов, увеличение числа ПАРМ-поездов и создание специальных технических служб.

Как показало исследование, система авиационно-технического и тылового обеспечения авиации действующей армии, построенная во время Первой мировой войны, наилучшим образом соответствовала позиционному характеру войны и ее техническая составляющая могла бы быть успешно использована в Рабоче-Крестьянском Красном Военном Воздушном флоте при условии отвода авиапарков в более глубокий тыл страны, однако расслоение социальной составляющей этой системы привело к потере более чем половины ее материальной части.

#### **4.3 Организационное строительство системы авиационно-технического и тылового обеспечения Красного Воздушного флота в Гражданскую войну (1918 – 1920)**

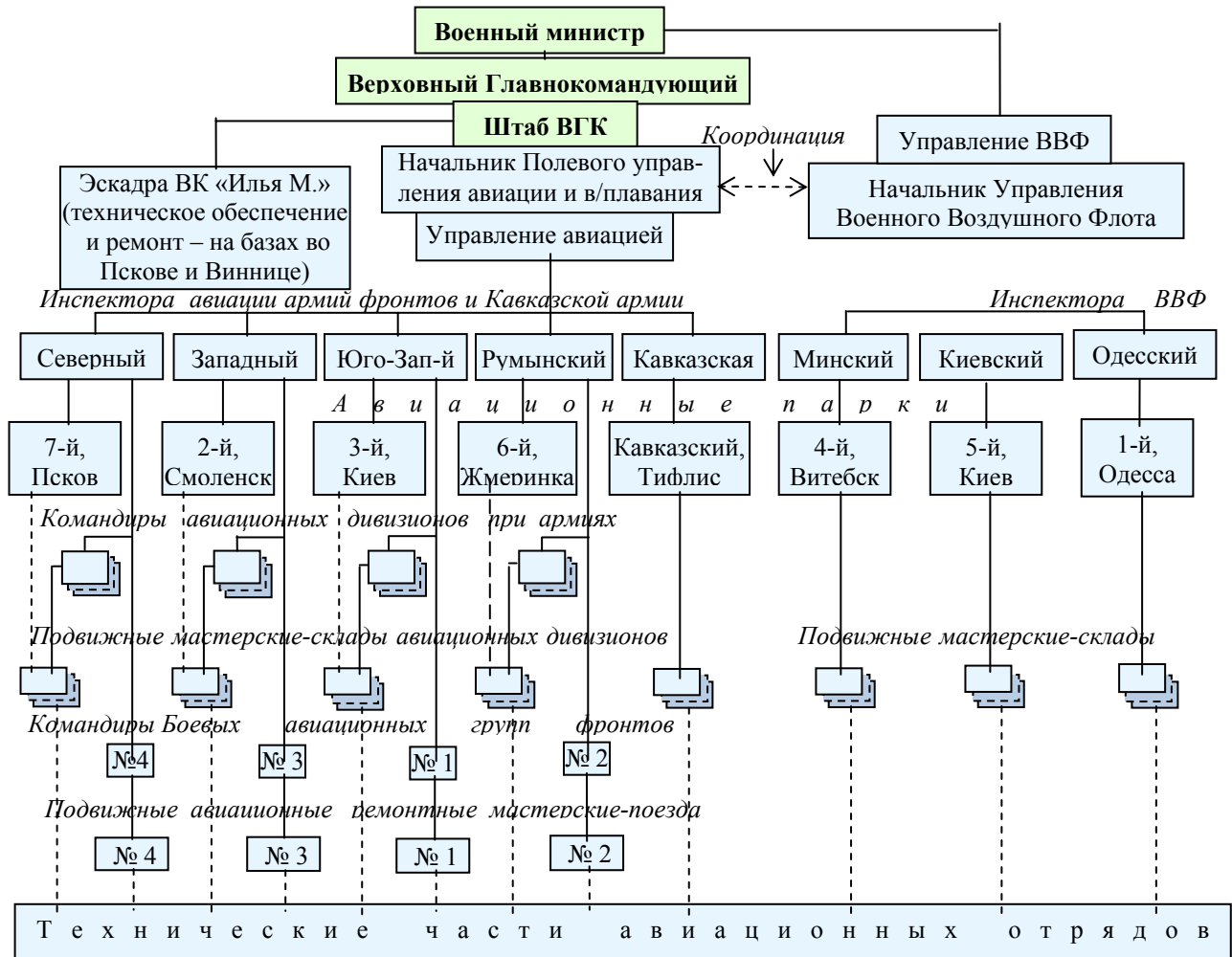
Накануне революции система авиационно-технического и тылового обеспечения стала иметь структуру, изображенную на рисунке 4.1. Все необходимое авиационное имущество для авиационно-технического и тылового обеспечения во время Гражданской войны должно было поступать от авиапромышленности.

На 1 января 1918 г. авиапромышленность имела 17 самолетостроительных, 8 авиадвигателестроительных и 67 подсобных заводов<sup>48</sup>.

Через 13 месяцев, 8 февраля 1919 г., Начальник Главвоздухфлота А.С. Воротников докладывал в Реввоенсовете, что главные авиазаводы сохранились, однако питать их заказами «удаётся с большими трудами». И без того ослабленное авиапроизводство после Октября резко пошло на убыль (приложение «Ш»).

Совнарком по-своему пытался замедлить процесс распада авиапромышленности, национализируя авиапроизводство. С другой стороны, Советское правительство до августа 1918 г. само его и сдерживало, не выдавая на него кредиты из опасения

<sup>48</sup> Коровин В.И. Как создавался и рос Красный Воздушный флот / Владимир Коровин // Вестник воздушного флота. – 1945. – № 18. – С. 43 – 52; РГВА. Ф. 46. Оп. 4. Д. 509. Л. 141 об.



Примечание – Схема выполнена по материалам РГВИА: Ф. 493. Оп. 3. Д. 78. Л. 31, 47.

Рисунок 4.1 – Система авиационно-технического обеспечения авиации действующей армии по состоянию на 1 октября 1917 г.

осложнений с Германией.

Декрет о национализации был подписан 28 июня 1918 г., однако в отношении авиапроизводства он был проведен в жизнь только осенью 1918 г. созданным в это время Главным Управлением авиапромышленности (Главкоавиа)<sup>49</sup>.

Между тем авиазаводы деморализовывались. Особенно неблагоприятным фактором в этом стал продовольственный кризис, из-за которого в конце 1918 г. уволилось из авиапромышленности 50 % рабочих. Поэтому план формирования авиаотрядов уменьшили со 128 до 63 (по другим данным, до 61), вооруженных 378

<sup>49</sup> Организация русской авиационной промышленности // Вестник воздушного флота. – 1920. – № 3 – 4. – С. 3.



самолетами<sup>50</sup>. С середины 1918 г. и до конца 1919 г., авиационная промышленность работала со значительным сокращением производства (см. выделенные строки в таблице 4.1

Т а б л и ц а 4.1. «Построено:

	Самолетов	Моторов
1916	1769	666
1917	1116	602
1918	255	79
1919	137	77
1920	166	81
1921	68	20
1921/22	43	8» <sup>51</sup>

Необходимый для авиации легкий бензин Чрезвычайная Комиссия (ЧК) 30 октября 1918 г. взяла на учет, отпустив Главвоздухфлоту лишь 2 500 пудов, а затем установила норму в 2 000 пудов, а требовалось 9 500 пудов в месяц.

В результате в феврале 1919 г. самолеты, моторы, другое авиаимущество, а также горюче-смазочные материалы стали дефицитом. С весны того же года Красная авиация стала летать на спирте, «казанской смеси», бензоле, толуоле, ацетоне и пр. В этой связи следует отметить заслуги известного летчика Б.И. Россинского. При его руководстве и непосредственном участии была изобретена для питания авиадвигателей так называемая «казанская смесь» (иногда – «смесь Россинского»), состоявшая из спирта, газолина, бензола и эфира. Для испытания нового топлива Б.И. Россинский успешно пролетел на самолете, заправленном смесью, из Москвы в Казань и обратно. В результате зависимость боевой работы от отсутствия кондиционного топлива существенно уменьшилась<sup>52</sup>.

Тем не менее, из-за спада авиационного производства 13 июня 1919 г. Реввоенсовет приказом № 96 заменил военспеца Начальника Главвоздухфлота А.С. Воротникова более энергичным работником – К.В. Акашевым<sup>53</sup>. Смена руководителя практически

<sup>50</sup> РГВА. Ф. 46. Оп. 4. Д. 509. Л. 143.

<sup>51</sup> Баранов П.И. Советская авиация к 8 годовщине Октября. (Итоги достижения и задачи) / Петр Баранов // Вестник воздушного флота. – 1925. – № 11. – С. 5 – 8.

<sup>52</sup> Сергеев А.В. 5 лет строительства и борьбы Воздушного флота. Книга II. Как создавался Красный Воздушный флот 1917 – 1922 / Андрей Сергеев. – М.: Авиаиздат., 1926. – 196 с. – С.38.

<sup>53</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 3. Д. 90. Л. 127 об. – 128.

ни к чему не привела, так как авиапроизводство к концу 1919 г. выдало только 137 самолетов и 77 моторов (таблица 4.1)<sup>54</sup>.

С целью уменьшения текучести рабочей силы Советское правительство, как в свое время и Правительство дореволюционной России, пошло на милитаризацию производства: 14 августа 1920 г. приказом РВСР за № 1564 были объявлены милитаризованными 12 авиазаводов, но проблема с рабочей силой осталась нерешенной. Только через три месяца, Постановлением СТО от 17 ноября 1920 г. удалось мобилизовать и отправить в авиапромышленность работавших в ней ранее квалифицированных рабочих и техников<sup>55</sup>. В это время даже с фронта было изъято 500 специалистов на усиление заводов<sup>56</sup>.

К концу Гражданской войны авиапромышленность имела 15 предприятий (шесть самолетостроительных, четыре моторостроительных и пять подсобных смешанных), на которых за годы Гражданской войны было построено и отремонтировано свыше 2000 самолетов. Самолеты ремонтировались по два-три раза, а некоторые – по пять и более раз. На заводах числилось 3566 рабочих. Авиапромышленность выпускала минимум самолетов и моторов с тем, чтобы производство не остановилось окончательно<sup>57</sup>.

Таким образом, отечественная авиационная промышленность во время Гражданской войны развития не получила. Единственным достижением было сохранение базы, на которой должно было пойти возрождение авиапрома.

В Гражданскую войну возникла необходимость налаживания системы авиационно-технического и тылового обеспечения. Основой для нее послужили остатки аналогичной системы дореволюционного Военного Воздушного флота.

Из-за прекращения в декабре 1917 г. боевых действий обновленную усилиями начальника ПУАВ В.М. Ткачева систему авиационно-технического и тылового обеспечения всесторонне апробировать на фронте не удалось.

<sup>54</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 3. Д. 59. Л. 563, 563 об.

<sup>55</sup> В.И. Ленин и советская авиация: Сб. документов, материалов и воспоминаний. – М., 1979. – 238 с. – С. 107 – 108.

<sup>56</sup> *Сергеев А.В.* 5 лет строительства и борьбы Воздушного флота. Книга II. Как создавался Красный Воздушный флот 1917 – 1922 / Андрей Сергеев. – М.: Авиаиздат., 1926.–196 с.– С.125.

<sup>57</sup> РГВА. Ф. 46. Оп. 4. Д. 509. Л. 141 – 147.

Укомплектованность действующей авиации исправными самолетами в начале декабря 1917 г. выражалась данными, приведенными в таблице 4.2.

Т а б л и ц а 4.2<sup>58</sup>

Наименование фронта	Должно было быть самолетов по штату	Фактическое наличие самолетов	Укомплектованность самолетами в %
Северный	121	70	58
Западный	165	79	48
Юго-Западный	372	149	40
Румынский	98	61	62
<b>На всех фронтах</b>	<b>756</b>	<b>359</b>	<b>47</b>

Снабжение ВВФ в начале 1918 г. осуществлялось по схеме, приведенной в Отчете Главвоздухфлота за 1918 г. Копию схемы см. на рисунке 4.2.

В январе 1918 г. начались крупные потери фронтовой и прифронтовой авиационной инфраструктуры. Например, с Юго-Западного фронта было эвакуировано лишь 50 из 149 исправных самолетов; а с Западного 36 из 79 исправных и 8 из 37 неисправных самолетов<sup>59</sup>.

Из восьми авиапарков периода Мировой войны полностью удалось эвакуировать лишь три авиапарка: 2-й – в Саратов, 4-й – в Нижний Новгород, 7-й – в Тверь; из имущества 3 и 6-го авиапарков сохранилась только незначительная часть, а 1, 5-й и Кавказский авиапарки остались вне пределов Советской России.

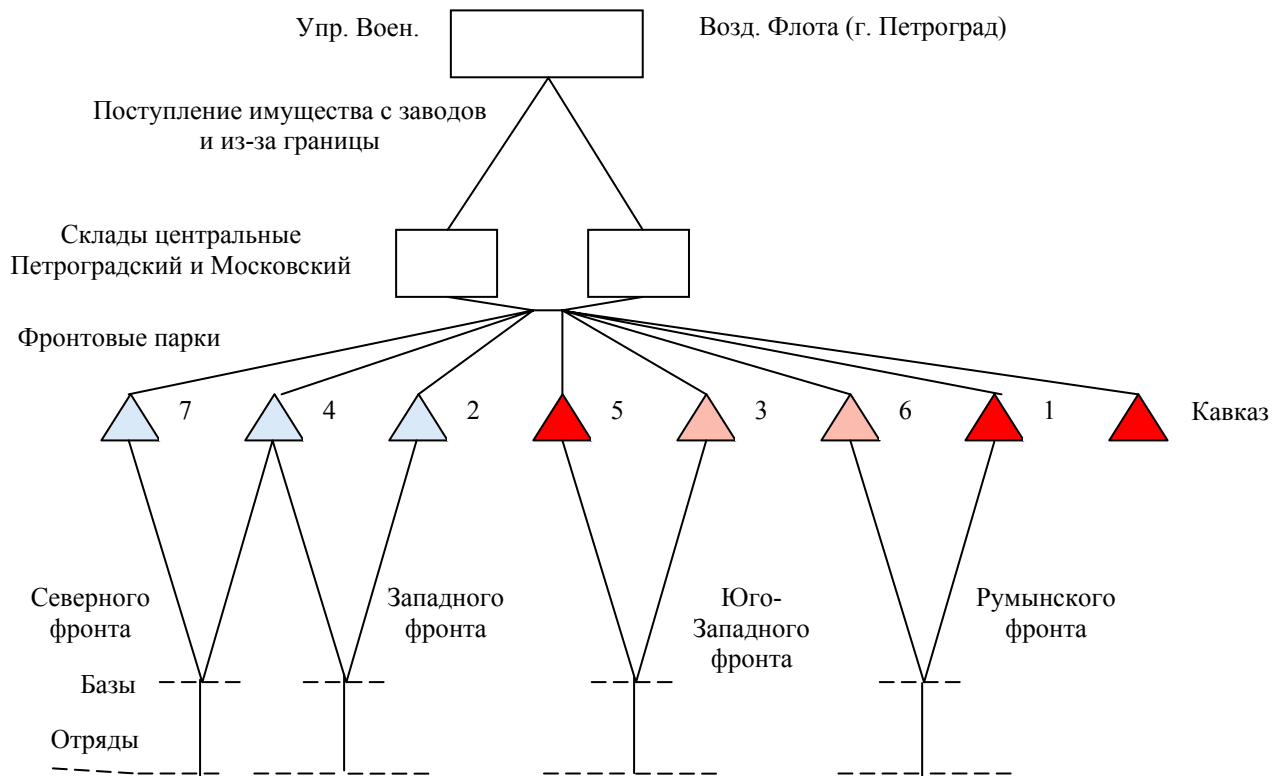
Главвоздухфлот, заменив Увофлот, после 24 мая 1918 г., взял на себя дело снабжения всех авиачастей специальным (авиатехническим) имуществом<sup>60</sup>. Заготовка прочего имущества производилась через другие управления РККА.

Окружные авиационные парки, находившиеся в непосредственном ведении Окружных Управлений ВВФ, предназначались для хранения авиационного имущества, его ремонта и снабжения им авиационных поездов-мастерских-складов (АПМС). В 1919 г. почти все эти управления были упразднены, а их окружные авиапарки были переименованы во фронтовые и переподчинены начальникам авиации и воздухоплавания фронтов.

<sup>58</sup> РГВА. Ф. 46. Оп. 4. Д. 47. Л. 141.

<sup>59</sup> РГВА. Ф. 1. Оп. 1. Д. 72. Л. 144.

<sup>60</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 3. Д. 52. Л. 23 – 27.



#### Примечания

1 Для лучшего восприятия последующего текста в схему внесены дополнения: 1) красным цветом обозначены утраченные фронтовые авиапарки, 2) розовым – потерянные частично и 3) голубым – эвакуированные полностью.

2 Копия схемы снята с документа, хранящегося в РГВА (Ф. 46. Оп. 4. Д. 47. Л. 141).

Рисунок 4.2 – «Схема снабжения авиации Русской армии специальным авиационно-техническим имуществом, вооружением, боеприпасами и горюче-смазочными материалами»

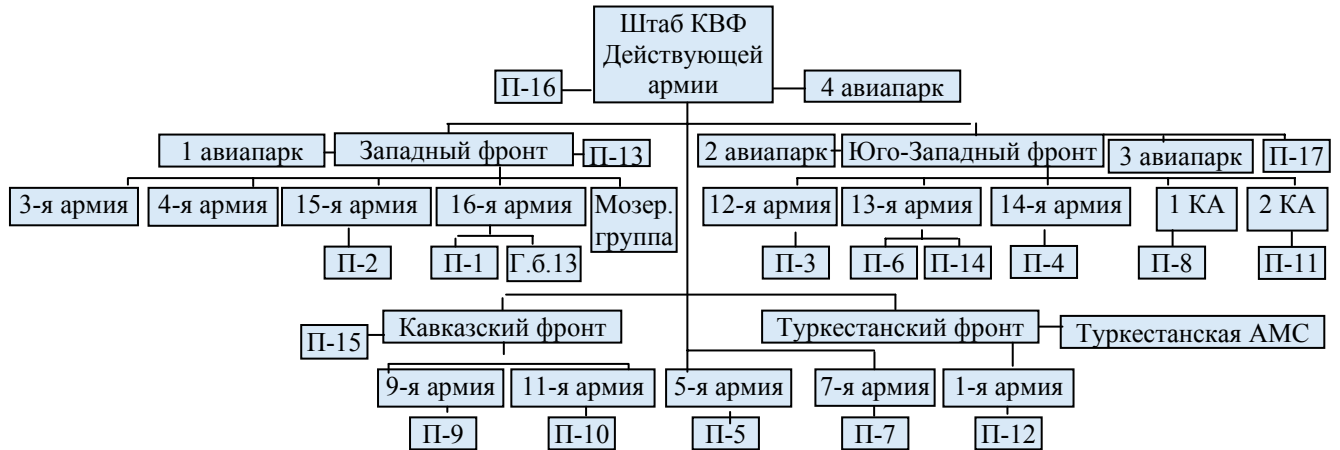
Передовые авиасклады выделялись из состава АПМС для питания всем необходимым авиачастей, удаленных от поездов-мастерских на значительные расстояния или дислоцировавшихся в местностях, не имевших железных дорог.

Для крупного ремонта авиатехника начальниками авиации армии отправлялась в авиапарки. При переполнении авиапоезда неисправной авиатехникой, она тоже отправлялась в авиапарки. Когда же и авиапарк переполнялся, авиатехника транспортировалась в Центральные парки–склад, или на авиапредприятия.

Между тем фронтовые авиапарки из-за потери имущества в 1918 г. входили в нормальный ритм работы в течение почти всей Гражданской войны и оформились организационно за полгода до ее окончания. Наконец, 28 мая 1920 г. приказом РВСР

за № 926/161 вводился в действие с 19 мая штат фронтовых авиапарков<sup>61</sup>.

В 1920 г. сложилась следующая система управления авиационными парками и авиапоездами-мастерскими Действующей авиации (рисунок 4.3).



#### Примечания

1 Мозер. – Мозерская авиационная группа, включавшая два авиаотряда и один воздухоплавательный отряд; Г.б.13 – Головная авиационная база № 13, выделенная АПМС № 13.

2 Схема выполнена по материалам РГВА: Ф. 30. Оп. 3. Д. 349. Л. 19.

Рисунок 4.3 – Система управления авиационными парками и авиапоездами-мастерскими РККВВФ по состоянию на 15 августа 1920 г..

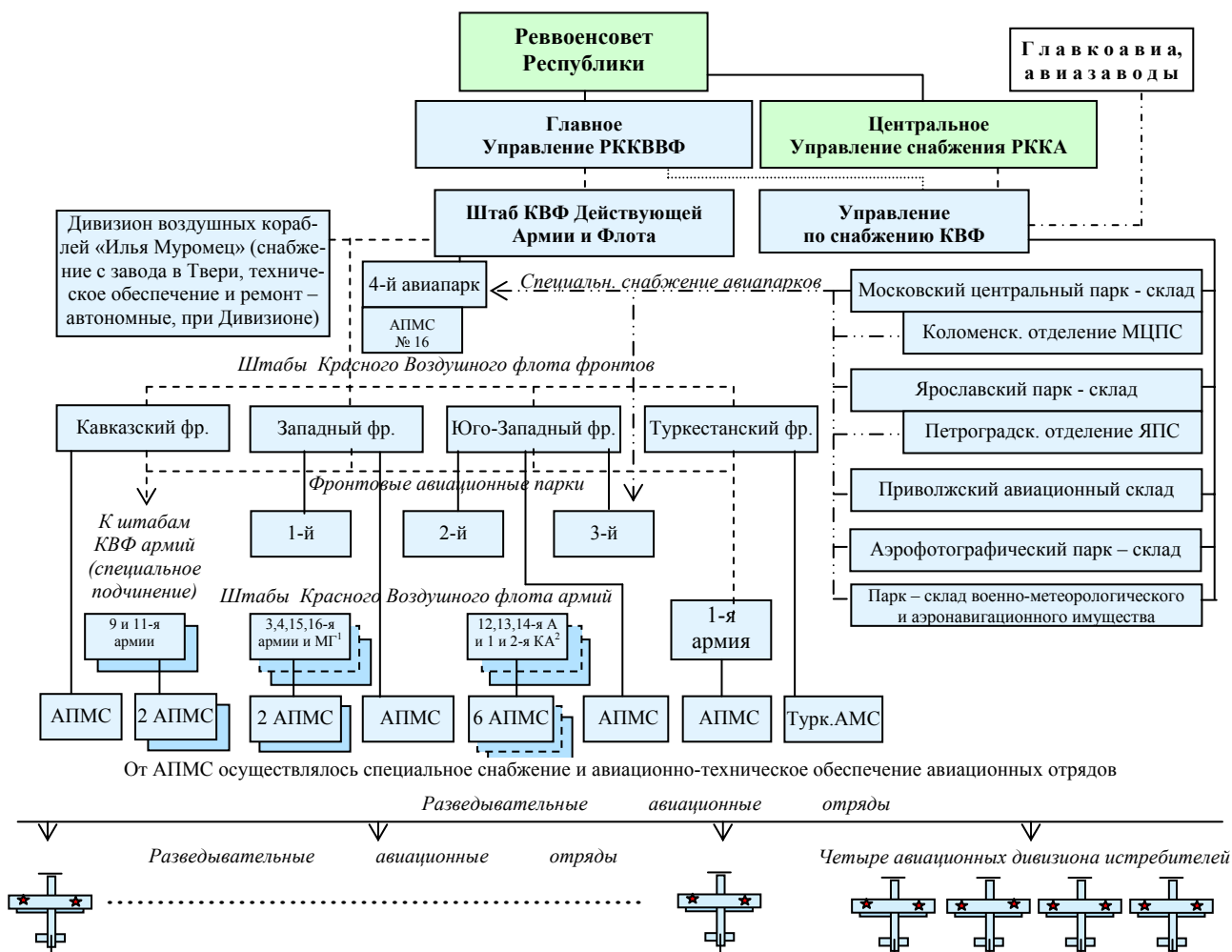
Исследование показало, что с осени 1918 г. шло разделение снабженческих функций тылового (Главвоздухфлот) и фронтового (Авиадарм) органов управления РККВВФ. Большое значение для разделения функций Главвоздухфлота и Авиадарма имел приказ Реввоенсовета от 21 января 1919 г. № 134 о разграничении полномочий этих органов управления.

Постепенно Главное Управление РККВВФ стало заниматься почти только снабжением авиапарков, что явилось одной из причин его преобразования 25 марта 1920 г. приказом РВСР № 447/78 в Управление по снабжению РККВВФ.

К концу Гражданской войны система авиационно-технического и тылового обеспечения действующей авиации сложилась в следующем виде (рисунок 4.4).

Таким образом, в ходе Гражданской войны система авиационно-технического и тылового обеспечения КВФ по форме стала подобна системе дореволюционной авиации (ср. с рисунком 4.1). С другой стороны, исследование стратегии организа

<sup>61</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 3. Д. 34. Л. 289 об. – 291 об.



### Примечания

1<sup>1</sup> Мозерская группа,<sup>2</sup> Конная армия.

2 — непосредственное подчинение; ..... оперативное подчинение; - - - спец. подчинение.

3 Схема выполнена по материалам РГВА: Ф. 30. Оп. 3. Д. 349. Л. 19.; Ф. 29. Оп. 2. Д. 81. Л. 1 – 73 и статье: «Хрипин В.В. Об организации тыла и снабжения Красного Воздушного флота / Василий Хрипин // Вестник воздушного флота. – 1923. – № 2 (16). – С. 38 – 41».

Рисунок 4.4 – Система тылового и авиационно-технического обеспечения авиации действующей армии по состоянию на 15 августа 1920 г.

ционного строительства системы авиационно-технического и тылового обеспечения РККВВФ в Гражданскую войну показало, что она ориентировалась на слабо зависимые от центра снабжение и ремонт (до капитального, включительно) авиационной техники во фронтовых авиачастях. Прежде всего, это было обусловлено слабостью авиационной промышленности.

#### **4.4 Организационное строительство системы авиационно-технического и тылового обеспечения Красного Воздушного флота при демобилизации Красной армии (1921 – 1923)**

«Вестник воздушного флота» в своем первом послевоенном номере в 1921 г. отмечал, что «за каждым самолетом стоит разнообразный комплекс вспомогательных служб, и без соответствующих запасов самолет теряет свою боеспособность»<sup>62</sup>.

Как и во время Гражданской войны, в 1921 г. специальное авиационное снабжение возлагалось на вновь преобразованный Главвоздухфлот. В обязанности нового Главвоздухфлота входили: учет всей материальной части в частях и учреждениях Воздушного флота; составление и проведение в жизнь плановых заготовок для Воздушного флота предметов специального технического имущества, пополнение имущества по плановым заявкам всех частей Воздушного флота, а также распространение наличного и поставленного имущества между этими частями согласно их требованиям и нарядам и наблюдение за выполнением последних снабжающими учреждениями Воздушного флота<sup>63</sup>.

Приказом РВСР от 22 февраля 1921 г. № 529 Управление по снабжению КВФ, находившееся до этого времени в специальном подчинении Управлению по снабжению РККА, было полностью подчинено Главвоздухфлоту<sup>64</sup>.

В первую очередь в 1921 г. стали перестраиваться на работу в мирное время фронтовые парки и центральные парки-склады КВФ. Происходило это в соответствии со следующими приказами РВСР:

от 29 января № 337 – о дополнительном штате Коломенского отделения Центрального Авиапарка-склада и штате Восточного Авиапарка-склада;

от 4 апреля № 735 – о штате Главного Авиационного склада-мастерской;

от 19 мая № 1084 – о переформировании Симферопольского Авиапарка в Симферопольский Авиационный склад-мастерскую;

<sup>62</sup> Неволин // Вестник воздушного флота. – 1921. – № 1 – 2 (6 – 7). – С. 2.

<sup>63</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 1. Д. 33. Л. 56.

<sup>64</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 3. Д. 14. Л. 48, 48 об.

от 31 мая № 1166 – о временном штате Ярославского склада авиационно-воздухоплавательного имущества;

от 14 июня № 1329 – о реформировании Коломенского отделения Московского Центрального Авиапарка-склада авиационно-воздухоплавательного имущества в Коломенский главный авиационный склад взрывчатых веществ – мастерскую 2-го разряда.

После Гражданской войны в КВФ все большее значение стало придаваться научно-технической базе. Так, 17 июня 1921 г. приказом РВСР за № 1317 Аэрофотограмметрическая часть Главвоздухфлота была реорганизована в Аэрофотограмметрический Научно-Опытный Институт КВФ<sup>65</sup>.

Заготовки авиационной техники в 1921 г. с учетом поступления ее из авиапромышленности и ремонта приведены в таблице 4.3.

Таблица 4.3<sup>66</sup>

Наименование авиатехники	Назначено в 1921 г. по плану (заказано)		Поступило в 1921 г.		Процент выполнения	
	1 полугодие	2 полугодие	1 полугодие	2 полугодие	1 полугодие	2 полугодие
<b>Самолеты</b>	261	264	60	14	23,0 %	5,3 %
<b>Моторы</b>	42	42	13	7	30,9 %	16,7 %
<b>Винты</b>	1950	1950	320	187	16,4 %	9,6 %

В тылу во втором полугодии 1921 г. продолжалась реорганизация. Так, приказом РВСР от 2 августа 1921 г. № 1651 были расформированы временные Ярославский и Приволжский авиасклады<sup>67</sup>. Во второй половине 1921 г. реформировались Главный и Петроградский авиасклады<sup>68</sup>.

В 1922 г., учитывая потребности авиачастей, Главвоздухфлот через РВСР осуществил организационные изменения в авиационном тылу (таблица 4.4).

В 1921-1922 гг. КВФ получал кредиты в размере всего лишь 11 % от заявленной потребности<sup>69</sup>. Этого едва хватало на текущие расходы.

<sup>65</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 3. Д. 14. Л. 48.

<sup>66</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 3. Д. 1704. Л. 57.

<sup>67</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 3. Д. 16. Л. 50.

<sup>68</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 3. Д. 33. Л. 82.

<sup>69</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 1. Д. 167. Ч. 1. С. 131.



Таблица 4.4<sup>70</sup>

Наименование учреждений и заведений	На 1 января 1922 г.		На 1 октября 1922 г.	
	Число	Число л/состава	Число	Число л/состава
Центральный аэродром	-	-	1	77
Опытный аэродром	-	-	1	195
Аэродромы	-	-	6	93
Представители на аэродромах	-	-	37	37
Подвижные авиабазы	4	528	4	484
Подвижные авиасклады	1	132	-	-
Постоянные авиабазы	5	1240	4	433
Авиационные склады	1	132	5	693
Воздухоплавательные склады	-	-	1	157
Воздухоплавательные базы	-	-	2	344
Постоянные гидробазы	2	590	1	157
Постоянный гидросклад	-	-	1	67
<b>Итого:</b>	<b>13</b>	<b>2622</b>	<b>63</b>	<b>2737</b>

Единой системы авиационного снабжения в 1921 г. не существовало, что влекло за собой трудности в планировании и координации ремонтных работ. Возникла конкуренция ремонтных частей из-за приоритета при снабжении.

Для устранения этих недостатков Главвоздухфлот решил централизовать управление ремонтом авиатехники. Считалось, что тогда можно будет выработать единый план ремонтных работ, рационально использовать рабочую силу, ввести однообразную тарифную политику и т.д.

Проведение в стране «Новой экономической политики» (далее – НЭП) давало право и КВФ построить ремонтное дело на принципах хозрасчета. Для реализации этого права 11 ноября 1921 г. при Главвоздухфлоте было учреждено Правление фабрично-заводскими предприятиями Военного Воздушного флота, получившее название «Промвоздух». Этой организации передавались 2, 3 и 4-й авиапарки, а также часть поездов-мастерских<sup>71</sup>.

Председателем «Промвоздуха» по совместительству был назначен помощник Начальника штаба КВФ по снабжению, и поэтому «Промвоздух» фактически являлся составной частью КВФ, подчиненной Главвоздухфлоту.

К началу 1922 г., склады были отделены от ремонта и стали выполнять только функции хранения. В результате средний и капитальный ремонт основного имуще-

<sup>70</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 1. Д. 167. С. 30, 31.

<sup>71</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 1. Д. 33. Л.82.

ства КВФ в течение 1922 г. производился в «Промвоздухе». С его помощью объем капитального ремонта по сравнению с 1921 г. увеличился более чем в два раза, причем, при постоянно уменьшавшихся затратах. В целом же производительность ремонта в 1921 – 1922 гг. оставалась слабой вследствие нехватки материалов и недостатков в организации производства. К ним относились: 1) неудовлетворительное состояние основных фондов, находившихся на важных стратегических направлениях (например, фонды ремзавода в Смоленске) и 2) несоответствие расположения предприятий оперативным планам Штаба РККА.

В 1922 г. в КВФ имелось семь складов: Главный авиационный, Главный воздухоплавательный, Коломенский главный авиационный склад взрывчатых веществ, Аэрофотографический, Петроградский, Смоленский и «Горючих и смазочных материалов».

Баз хранения насчитывалось 13. Из них:

авиабаз – 8: постоянных – 4 (№№ 1 – 4) и подвижных – 4 (№№ 1 – 4);

постоянных воздухоплавательных – 2 (№ 1 и 2);

постоянных («гидро») Балтийского, Черного и Азовского морей – 3<sup>72</sup>.

Штаты каждого отдельного склада (базы) не превышали 100 человек. Например, штат Коломенского главного авиасклада включал 81 человека<sup>73</sup>.

Однако через полтора года выяснилось, что полное отделение ремонтного дела от складского на практике не оправдывается. Тогда в штаты авиационных складов и баз решено было ввести должности, связанные с ремонтом авиатехники. Так, 28 июля 1923 г. приказом РВСР за № 1614 изменялись штаты Главного, Петроградского и Смоленского авиационных складов, постоянных авиабаз №№ 2 и 3, подвижных авиабаз, постоянных гидроавиационных баз и складов горючих и смазочных материалов<sup>74</sup>.

Табельное имущество для ремонта авиационной и воздухоплавательной техники должны были получить согласно этому приказу следующие склады:

подвижные авиационные базы №№ 1 – 4 ;

склады горючих и смазочных материалов;

<sup>72</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 3. Д. 43. Л. 527 об. – 531; Д. 81. Л. 618 об.

<sup>73</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 3. Д. 81. Л. 462 – 470 об.

<sup>74</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 3. Д. 82. Л. 633 – 634.

Петроградский авиационный склад;  
Главный воздухоплавательный склад РККВФ;  
Главный авиационный склад РККВФ;  
постоянные авиационные базы №№ 1 - 4;  
постоянные гидроавиабазы Балтийского, Черного и Азовского морей;  
постоянные воздухоплавательные базы №№ 1 и 2;  
Смоленский авиационный склад.

Приказом РВСР от 6 сентября 1923 г. № 2004 в штат Главного авиационного склада был введен Аэрофотографический отдел, обслуживаемый девятью работниками<sup>75</sup>. В результате этих мероприятий Центральный аэрофотопарк передал свои функции другим организациям и был расформирован.

Между тем авиационная промышленность в 1922 – 1923 гг., несмотря на НЭП, по сравнению с другими отраслями народного хозяйства развивалась медленными темпами. Так, заводы Главкоавиа в 1923 г. в основном по причине нехватки высоко-сортной древесины и металлов дали не более 16 % от плана по самолетостроению и 10 % по моторостроению. Выбраковка дерева иногда достигала 100 %. Нередко из вагона леса невозможно было сделать двух-трех ответственных частей самолета<sup>76</sup>. Производимые заводами самолеты годились из-за морального старения типов лишь для учебных целей.

В качестве основной причины отставания советского авиастроения от аналогичной отрасли в западных развитых странах, признавалось отсутствие в стране автомобильной индустрии, так как именно она могла дать для авиастроения материалы. Кроме того, в авиапромышленности не было достаточного числа грамотных авиаинженеров и технического персонала.

Закупки иностранной авиатехники осуществлялись неквалифицированно. Так, основное имущество (самолеты и моторы), приобретаемое за границей, не дополнялось поставкой с ним вспомогательного оборудования.

---

<sup>75</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 3. Д. 82. Л. 1032 об.

<sup>76</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 1. Д. 167. Ч. 1. С. 130.

Заводы Главкоавиа не могли наладить производство иностранных самолетов. Так, неудачно изготовленные самолеты «Сопвич» потребовали особенно внимательно отнестись к их заводским испытаниям и переделке рабочих частей конструкции. Неудачной была также постройка 26 заказанных для учебных целей отечественных учебных самолетов «Пороховщиков VI бис».

На подведении итогов 1922 хозяйственного года констатировалось, что 90 % самолетов для КВФ были закуплены за границей. В таких начальных условиях Совет Труда и Оборона (СТО) 5 декабря 1922 г. утвердил на 1923-1925 гг. Трехлетнюю программу реконструкции авиапромышленности.

В 1922 г. был также принят Пятилетний план строительства КВФ, но к его реализации из-за недофинансирования перешли только в январе 1923 г., когда авиастроение получило достаточно крупный кредит в размере 24 128 740 рублей, правда заявленная сумма была в два раза больше.

На подведении итогов в КВФ за 1922/23 г. было сказано, что ремонт авиатехники в этот период стал важным источником снабжения, но потребовал для себя таких средств, что на остальные потребности КВФ оставались незначительные суммы. С другой стороны, доминирующую роль в авиаснабжении все более приобретали поставки авиатехники из-за границы<sup>77</sup>.

Осенью 1923 г. было объявлено, что за год Трехлетняя программа реконструкции авиапромышленности выполнена примерно на 38 %. В абсолютном выражении авиазаводы выпустили 176 самолетов и 85 моторов.

В качестве первой задачи, которую должны были решить советские хозяйственники, называлось создание ряда подсобных заводов, способных производить все материалы и комплектующие детали для авиапроизводства.

С этой целью: во-первых, 1 декабря 1922 г. постановлением СТО была образована специальная комиссия по заготовкам лесных материалов. Во-вторых, стала решаться проблема производства специальных сталей. В третьих, к производству магнето приступили заводы «Радио» в Петрограде и «Зингер» в Подольске. В-

---

<sup>77</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 1. Д. 167. Ч. 1. С. 131 - 132.

четвертых, Московский завод «S.K.F.» стал выпускать шарикоподшипники. Были подключены или созданы заново другие производства.

Состояние дела снабжения за 1922/23 г. представлено в таблице 4.5.

Таблица 4.5<sup>78</sup>

Наименование	Наличие на 1 января 1923 г.	Предполагалось было изготовить до 1 октября 1923 г.					Поступило до 1 октября 1923 г.					Убыло в отчетном году	Наличие в конце отчетного года	% обеспеченности
		Произвести	Отремонтировать	Приобрести в стране	За границей	Итого	Из производства	Из ремонта	Из «внутри страны»	Из-за границы	Итого			
<b>Самолеты</b>	<b>486</b>	<b>462</b>	-	-	-	<b>462</b>	<b>176</b>	<b>207</b>	-	<b>136</b>	<b>519</b>	<b>292</b>	<b>408/305</b>	<b>40</b>
<b>Моторы</b>	<b>1406</b>	<b>111</b>	-	-	-	<b>111</b>	<b>85</b>	<b>107</b>	-	<b>60</b>	<b>252</b>	<b>962</b>	<b>252/444</b>	<b>62</b>

Примечания  
 1 В предпоследнем столбце в числителе указаны исправные изделия, а в знаменателе – неисправные.  
 2 В последнем столбце указаны проценты обеспеченности исправными изделиями.

В 1922/23 г. из средств, отпущенных на заказы за границей, лишь небольшая часть была реализована: были закуплены самолеты «ФС 434» (с «Либерти»), «ДН-9» и «Мартинсайд» (с мотором «Сиддлей-Пума») и др. По прошлым заказам для гидроавиации были получены 20 самолетов «Балилла» и 32 самолета «Савойя».

П.И. Баранов писал по этому поводу, что «первое оживление в Воздушном флоте связано с ввозом из-за границы иностранной продукции [в 1922-23 г.]. (...) Мы не получили ни вполне современных самолетов, ни моторов, вооружения и оборудования, и не редки были случаи завоза имущества, малопригодного по своему состоянию для работы, а тем более для возрождения Воздушного флота, так как Европа в первые годы пыталась нам сбывать остатки Мировой войны, иногда и поношенные в этой войне»<sup>79</sup>.

Между тем в 1923 г. было закуплено только 50 % самолетов и моторов, а через два года закупка самолетов прекратилась: все самолеты стали производить для нужд страны на отечественных авиазаводах<sup>80</sup>. С авиамоторами было хуже.

В начале 1920-х гг. началось строительство и реконструкция аэродромов. Так, приказом РВСР от 3 мая 1923 г. за № 949 был объявлен новый штат Центрального аэродрома, в соответствии с которым на нем должны были быть: летная часть, Центральная аэронавигационная станция, техническая часть, отряд тяжелой авиации,

<sup>78</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 1. Д. 170. С. 200, 201.

<sup>79</sup> Баранов П.И. Советская авиация к 8 годовщине Октября // Вестник ВФ – 1925. – № 11. – С. 5-8.

<sup>80</sup> 50 лет Вооруженных сил СССР. – М.: Воениздат, 1968. – 584 с. – С. 181.

аэродромно-хозяйственная часть, аэродромная команда, гараж и обоз. Штат определялся в 201 человека. Летающая материальная часть предусматривала наличие 17 самолетов, из них восемь – тяжелых<sup>81</sup>.

В начале 1920-х гг. предназначенные для эксплуатации самолеты приходили в негодность из-за ненадежного хранения. Аэродромные палатки имелись в количестве 30 % от потребности, и поэтому самолеты хранились в разобранном виде и не использовались. Остро обстояло дело с инструментом.

Таким образом, состояние авиационного тыла КВФ в основном зависело от развития авиапромышленности, сопровождавшегося многими проблемами. О них писали в 1923 г. в «Вестнике воздушного флота» инженеры П. Моишеев и М. Хахарев<sup>82</sup>.

Исследование показало, что в демобилизационный период РККА заметных преобразований в системе авиационно-технического и тылового обеспечения Красного Воздушного флота не произошло. Главная причина этого – отсутствие соответствующей материально-технической базы и должного финансирования. Отделение органов ремонта от подсистемы снабжения и хранения авиационной техники оказалось преждевременным и кроме заорганизованности и других неудобств тылу КВФ и всему Воздушному флоту ничего не дало.

Стратегия организационного строительства системы авиационно-технического и тылового обеспечения КВФ в первые годы после Гражданской войны еще не оформилась, что было связано с частой сменой руководства Главного управления ВВФ.

#### **4.5 Стратегия организационного строительства системы авиационно-технического и тылового обеспечения Военных Воздушных сил РККА в ходе военной реформы (1924 – 1928)**

XIII съезд РКП(б), проходивший с 23 по 31 мая 1924 г., утвердил мероприятия, проводимые М.В. Фрунзе по плану военной реформы.

---

<sup>81</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 3. Д. 81. Л. 763 – 764.

<sup>82</sup> *Моишеев П. и Хахарев М.* Пути развития авиапромышленности в России. Современное положение авиапромышленности в С.С.С.Р. // Вестник воздушного флота. – 1923. – № 3. – С. 76 – 80.

Весной и летом 1924 г. в РККА по всем направлениям шло реформирование. Ненужные перекрестные связи и сложные структуры, особенно в тылу, упрощались, сокращались и заменялись более эффективными.

Например, приказом РВС СССР от 20 июня 1924 г. № 805 предписывалось: «1) Приказ 1922 г. № 2295 – отменить. 2) Материальную часть и личный состав объединенного гаража Управления Военных Воздушных сил СССР обратить на укомплектование частей Красного Воздушного флота. 3) Оставить [автомобилей] легковых – 4, грузовых – 1, мотоциклов – 2. 4) Для сокращения расходов по содержанию отдельного гаража оставляемые машины передать в гараж управления ПРОМВОЗДУХа с отнесением расходов за счет ПРОМВОЗДУХа»<sup>83</sup>.

Большое значение для строительства тыла ВВС имели приказы М.В. Фрунзе 1924 года, изменившие структуру авиационно-технического обеспечения<sup>84</sup>.

Так, приказом РВС СССР от 15 июля 1924 г. № 924 вводился в действие штат головной подвижной авиабазы, включавшей 70 человек, которые должны были работать в управлении, складах, мастерских и обозе<sup>85</sup>. 23 августа 1924 г. РВС СССР издал приказ № 1081, введивший новые штаты тыловых учреждений ВВС:

Центрального авиационного склада ВВС СССР,  
 Воздухоплавательного склада ВВС СССР,  
 Штаты № 1 и № 2 постоянных авиабаз,  
 Подвижной авиабазы,  
 Морской авиабазы,  
 Постоянной воздухоплавательной базы,  
 Пожарной команды Центрального авиасклада,  
 Мастерских Центрального авиасклада,  
 Мастерской Воздухоплавательного склада,  
 Мастерских авиабаз<sup>86</sup>.

<sup>83</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 3. Д. 2163. Л. 96 об.

<sup>84</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 3. Д. 2163. Л. 270, 481 об., 489 – 500 об.

<sup>85</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 3. Д. 2163. Л. 266 об.

<sup>86</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 3. Д. 2163. Л. 481 об. – 482.

К центральным органам авиационного и воздухоплавательного снабжения в середине двадцатых годов относились: Центральный авиационный склад (ЦАС) с Отделением ГСМ и Центральный воздухоплавательный склад (ЦВС).

Для осуществления технического снабжения в Управлении ВВС имелся Отдел снабжения (на правах управления), в ВВС округов и морей – отделы снабжения, а в авиационных частях и школах – технические части.

Вышеуказанным приказом № 1081 предписывалось к 1 октября 1924 г. перестроить Смоленский и Ленинградский авиационные склады и все постоянные авиабазы по штату № 2 с придачей им мастерских по штату № 2.

Далее в приказе указывалось: «содержать:

- а) Главный авиационный склад и Склад горючих и смазочных материалов по штату Центрального авиационного склада ВВС СССР;
- б) Главный воздухоплавательный склад – по штату Воздухоплавательного склада;
- в) Постоянные гидроавиационные базы Балтийского и Черно-Азовского морей – по штатам Морской авиабазы с придачей им мастерских по штату № 2.

Присваивались также новые наименования:

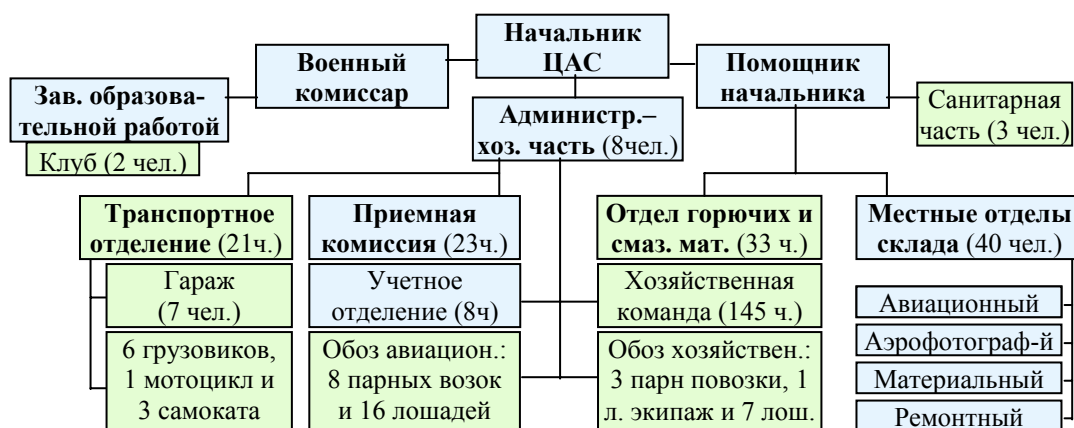
- а) Постоянным авиабазам, переформируемыми из Смоленского и Ленинградского авиационных складов и постоянным авиабазам № 1, № 2, № 3 и № 4 – соответственно: 1, 6, 5, 2, 3 и 4-я постоянные авиационные базы;
- б) Авиабазам №№ 1, 2, 3 и 4 – соответственно – 1, 2, 3, 4-я подвижные авиабазы;
- в) Морским авиабазам Балтийского и Черноморо-Азовского морей – соответственно – 1 и 2-я морские авиабазы;
- г) Постоянным воздухоплавательным базам № 1 и № 2 – соответственно – 1 и 2-я постоянные воздухоплавательные базы»<sup>87</sup>.

Штат Центрального авиационного склада включал теперь 294 работника<sup>88</sup> (рисунок 4.5).

<sup>87</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 3. Д. 2163. Л. 481 об. – 482.

<sup>88</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 3. Д. 2163. Л. 489 – 490.

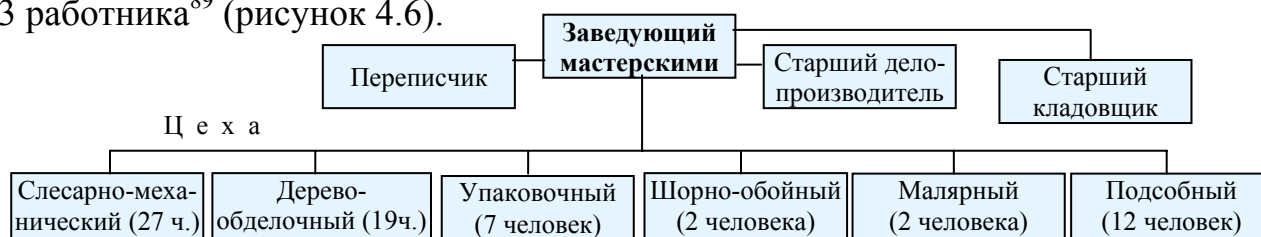




Примечание – Схема выполнена по материалам РГВА: Ф. 4. Оп. 3. Д. 2163. Л. 489-490.

Рисунок 4.5 – Организационно-штатная структура ЦАС (август 1924 г.)

Начальнику ЦАСа были подчинены мастерские, включавшие шесть цехов на 73 работника<sup>89</sup> (рисунок 4.6).

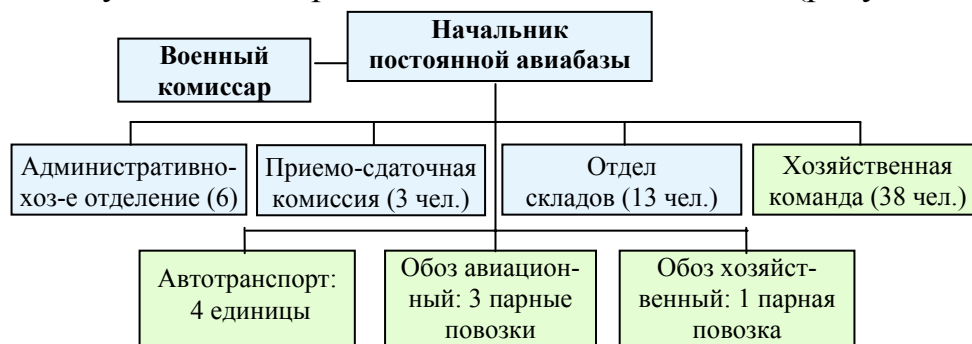


Примечание – Схема выполнена по РГВА: Ф. 4. Оп. 3. Д. 2163. Л. 493–493об.

Рисунок 4.6 – Организационно-штатная структура мастерских ЦАС (август 1924 г.)

Организационно-штатная структура постоянной авиационной базы, соответствующая штату на 62 работника<sup>90</sup>, изображена на рисунке 4.7.

Начальнику постоянной авиационной базы подчинялись мастерские, сформированные по штату № 1. Мастерские включали семь цехов<sup>91</sup> (рисунок 4.8).



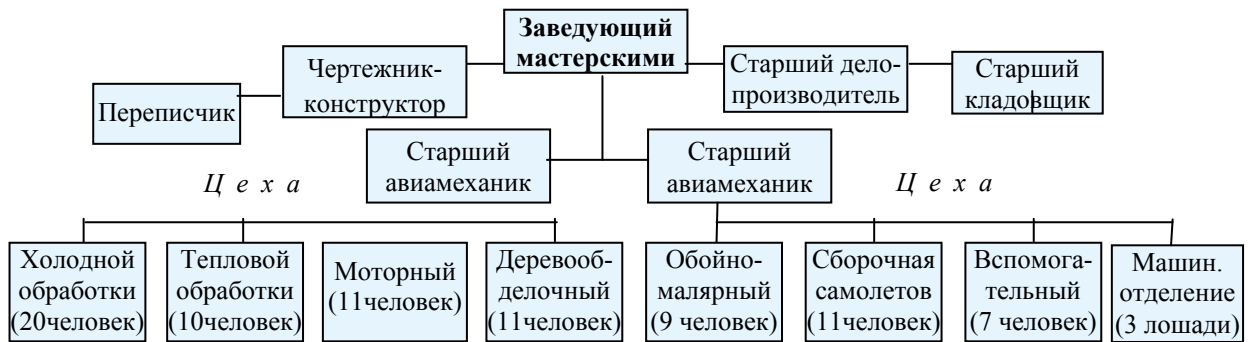
Примечание – Схема выполнена по материалам РГВА: Ф. 4. Оп. 3. Д. 2163. Л. 498-498об.

Рисунок 4.7 – Организационно-штатная структура постоянной авиабазы (август 1924 г.)

<sup>89</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 3. Д. 2163. Л. 493 – 493 об.

<sup>90</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 3. Д. 2163. Л. 498 – 498 об.

<sup>91</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 3. Д. 2163. Л. 496, 496 об.



Примечание – Схема выполнена по материалам РГВА: Ф. 4. Оп. 3. Д. 2163. Л. 496–496об.

Рисунок 4.8 – Организационно-штатная структура мастерских (август 1924 г.)

Новые штаты тыловых частей ВВС давали возможность унифицировать все структуры, созданные экспромтом во время Гражданской войны, когда центральное снабжение было незначительным, и авиачасти использовали любую имеющуюся в их распоряжении технику для поддержания своей боеспособности. В начале 1920-х гг. в этой области почти ничего не изменилось.

После выполнения предписанных приказом № 1081 преобразований ремонтно-складская система в ВВС СССР стала более компактной и эффективной.

Таким образом, в конце 1924 г. ремонтно-складские органы были в состоянии снова, как и во время Гражданской войны и полтора года после нее, совмещать функции ремонта, хранения и снабжения авиационного имущества.

С началом нового 1924/25 учебного года, ВВС продолжали преформировывать старые и формировать новые авиачасти и учреждения.

Ремонт материальной части ВВС осуществлялся в 1924/25 г. в военных и гражданских органах (объединениях: Промвоздухе и Авиатресте)<sup>92</sup>.

В Отчете РВС СССР за 1924/25 г. отмечалось, что в ВВС имелись:

<sup>92</sup> Авиатрест – орган управления авиационными заводами. Образован 28 января 1925 г.. Первоначально в систему Авиатреста вошло 11 авиазаводов: 4 самолетостроительных – ГАЗ-1 им. Авиаксима, ГАЗ-5 «Самолет» (г. Москва), ГАЗ-3 «Красный летчик» (г. Ленинград), ГАЗ-10 «Лебедь» (г. Таганрог); 4 моторостроительных – ГАЗ-2 «Икар», ГАЗ-4 «Мотор» (г. Москва), ГАЗ-9 «Большевик» (г. Запорожье), ГАЗ-6 (г. Рыбинск); 3 подсобных: ГАЗ-8 «Пропеллер», ГАЗ-11 – лесопильный и ГАЗ-16 «Аэролак» (г. Москва).

1) в составе «Промвоздуха»: Ремонтный военный завод (РВЗ) № 1 (Москва), РВЗ № 6 (Киев), Ремонтные военные мастерские (РВМ) № 1 (Москва), РВЗ № 2 (Н. Новгород – на консервации), РВМ № 3 (Смоленск – на консервации), РВЗ № 5 (Иваново-Вознесенск – на консервации), Коломенский арматурный завод и завод «Аэро-фото» (Москва).

Из перечисленных выше предприятий, РВЗ № 2, РВЗ № 5, Коломенский завод и завод «Аэро-фото» использовали разрешенную, согласно НЭП, коммерческую деятельность для производства предметов народного потребления.

2) В составе округов работали семь постоянных авиабаз (Ленинград, Смоленск, Харьков, Ростов-на-Дону, Тифлис, Ташкент, Чита); четыре подвижные базы (Киев, Витебск, Ленинград, Смоленск), две гидробазы (Ленинград, Севастополь). Все перечисленные авиабазы одновременно с ремонтом выполняли снабжение авиачастей. Имелись две воздухобазы (Рославль и Полтава).

3) В штате каждой авиачасти, в зависимости от количества состоящих в ней самолетов, состояли 5 – 10 мастеровых для текущего (малого) ремонта.

Отечественная авиапромышленность вместе с заграничными поставками покрывала потребность ВВС мирного времени в следующих отношениях (таблица 4.6).

Т а б л и ц а 4.6

	В самолетах	В моторах
За 1923/24 г.	46 %	66 %
За 1924/25 г.	34 %	43 %
За 1925/26 г.	44 %	110 %

В середине 1920-х гг. увеличивалась доля покрытия потребности самолетами за счет отечественного производства. Покрытие потребности в моторах шло преимущественно за счет заграничных закупок, так как отечественное авиастроение было не в состоянии удовлетворить даже потребность ВВС мирного времени, увеличивавшуюся с ростом числа самолетов.

Темпы увеличения производства моторов тормозились из-за неумения изготавливать стали нужного качества для коленчатых валов, затруднений в заливке под шипников и в производстве приборов зажигания и свечей. Поэтому зависимость по авиадвигателям от заграничной оставалась большой.

Производительность авиационных заводов в одну смену в конце 1925 г. составила 614 самолетов и 500 моторов в год<sup>93</sup>, что было недостаточно. Как видно из таблицы 4.7, производство авиационной техники при двухсменной работе даже в 1927/28 г. не покрывало потребности ВВС мирного времени, однако эту незначительную недостачу в моторах и самолетах, по мнению руководства ВВС, можно было бы покрыть за счет более интенсивной работы заводов, уменьшения брака и рационализации производства, что, несомненно, должно было понизить и себестоимость моторов и самолетов.

Т а б л и ц а 4.7

	25/26 г.	26/27 г.	27/28 г.	Итого:
<i>Потребность УВВС мирного времени</i>				
Самолетов	773	773	872	<b>2418</b>
Моторов	518	863	1052	<b>2433</b>
<i>Величина неудовлетворенности от заявленной потребности при односменной работе</i>				
а) в самолетах:	159	159	258	<b>576</b>
б) в моторах:	18	363	553	<b>934</b>
<i>Производительность при двухсменной работе</i>				
Самолетов	780	780	780	<b>2340</b>
Моторов	795	795	795	<b>2385</b>

Приказом РВС СССР 3 июля 1925 г. за № 691/139 вводились в действие новые штаты сухопутных и морских авиачастей<sup>94</sup>. В соответствии с ними теперь и в каждую эскадрилью была включена ремонтная мастерская<sup>95</sup>.

В 1925 г. авиапромышленность (Авиатрест) была изъята из Главного Военно-Промышленного Управления и передана в Главное Управление Metallургической Промышленности (Главметалл). Это Управление запланировало произвести в 1925 г. 400 самолетов Р-1 (с установленным вооружением), что было воспринято в ВВС РККА с недоверием, так как отечественное авиастроение выпустило в 1924 г. только 118 самолетов Р-1 без вооружения<sup>96</sup>.

План Главметалла был выполнен не в полном объеме: Авиатрест (11 предпри-

<sup>93</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 1. Д. 604. Л. 3.

<sup>94</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 3. Д. 2572. Л. 625

<sup>95</sup> Шпилев К.М. Адольф Карлович Аузан: Главный инженер-механик ВВС Красной Армии (1933 – 1937 гг.). – М.: ВВИА им. проф. Н.Е. Жуковского, 1987. – 77 с.

<sup>96</sup> РГВА. Ф. 33987. Оп. 3. Д. 410. Л. 37.

ятий) дал в 1924/25 хозяйственном году только 264 самолета<sup>97</sup>.

К 1925 г. было освоено производство моторов типа «Гном» и «Рон» в 100 л.с. и мощных моторов М-5 по типу западного «Либерти» в 400 л.с.

Дальнейший рост и укрепление ВВС во второй половине 1920-х гг. все в большей степени зависели от авиапромышленности. В то же время на 50 % исправность авиатехники по-прежнему обеспечивалась за счет ремонта.

В годовом отчете Управление ВВС РККА докладывало, что и в 1925/26 г. «хранение имущества ВВС продолжало быть неудовлетворительным. До сих пор под склады были заняты случайные здания, совершенно не приспособленные для этой цели. Кроме того, удаленность складских зданий от аэродромов, разбросанность их, недостаточная емкость при отсутствии хороших подъездных путей и железнодорожных веток отражается на мирной подготовке частей ВВС и особенно усложняет успешное проведение их мобилизации»<sup>98</sup>.

К складскому хозяйству ВВС в 1925/26 г. относились десять складов: Центральный авиасклад № 1 с иногородним отделом в г. Иваново-Вознесенске и окружные склады: № 15 (ЛВО), № 12 (БВО), № 2 (УВО), № 10 (СКВО), № 5 (СибВО), № 4 (САВО), № 7 (ККА), № 17 (Балтморе) и № 18 (Черное море)<sup>99</sup>. Все они, как правило, размещались в деревянных постройках.

В округах и на флотах складско-ремонтное дело сосредоточивалось в постоянных окружных авиабазах, подвижных авиабазах и гидроавиабазах.

В 1925/26 г. служба авиационно-технического обеспечения в строевых авиачастях начинала приобретать четкие организационные формы, но органов руководства этой службой ни в Управлении ВВС РККА, ни в управлениях ВВС военных округов пока не было. Правда, для контроля качества эксплуатации и ремонта авиатехники в

<sup>97</sup> Бычков В.Н. *Летопись авиации и воздухоплавания* / Владимир Бычков. – М.: «Academia», 2006. – 808 с. – ISBN 5-87444-247-2. – С. 503; *Симонов Н.С. Военно-промышленный комплекс СССР в 1920 – 1950-е гг.: темпы экономического роста, структура, организация производства и управление* / Николай Симонов. – М.: «Российская политическая энциклопедия» (РОССПЭН), 1996. – 336 с. – ISBN 5-86004-087-3. – С. 57.

<sup>98</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 1. Д. 604. Л. 20.

<sup>99</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 1. Д. 604. Л. 21.

строевых частях и авиашколах в составе Отдела снабжения УВВС РККА существовала Техническая эксплуатационная инспекция. Между тем невыполнение программ Авиатрестом в 1924/25 г., урезка заявленных ассигнований и недодел по прошлым годам создал в 1925/26 г. большой некомплект самолетного и моторного парка<sup>100</sup>. Не оправдывал надежды и немецкий Концессионер «Юнкерс». Взаимоотношения с ним определялись договором, заключенным Правительством СССР с фирмой «Юнкерс» в 1923 г. По этому договору предполагалось обслуживание Концессионером завода в Филях с целью организации на нем производства металлических самолетов и моторов. До 1926 г. Концессионер выполнил два заказа на 105 самолетов: 21 самолет – Ю-20 и 84 самолета – Ю-21. Этот заказ был выполнен с большим опозданием и при высокой себестоимости самолетов. Моторостроение Концессионером так и не было налажено, что предопределило разрыв с ним отношений<sup>101</sup>.

В середине 1920-х гг. наблюдался прогресс в организации аэродромной службы. В 1925 г. в распоряжении ВВС РККА имелось 33 аэродрома<sup>102</sup>. Особое внимание в организации защиты аэродромов от налетов авиации противника уделялось маскировке, прожекторным средствам и средствам связи. В местах стоянок самолетов оборудовались блиндажи и убежища<sup>103</sup>.

На 1 октября 1926 г. в ВВС РККА констатировалось следующее:

был полностью обеспечен штат действующими самолетами Р-1 с моторами М-5 и «С. Пума», однако запасных самолетов этого типа пока не хватало;  
запасными частями к самолетам Р-1 ВВС были удовлетворены;  
действующие части снабжались в 1925/26 г. моторами, за исключением истребительных авиачастей, не имевших в полной мере «Испано-Сюиза»;

<sup>100</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 1. Д. 337. Л. 341.

<sup>101</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 1. Д. 604. Л. 22.

<sup>102</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 1. Д. 337. Л. 308, 309.

<sup>103</sup> *Спатарель И.К.* Организация защиты аэродромов от налета самолетов противника / Иван Спатарель // Вестник воздушного флота. – 1925. – № 7. – С. 19.

остро стоял вопрос со снабжением авиачастей запчастями к моторам «Либерти», «М-5», «М-6» и «Испано-Сюиза» мощностью 300 л.с. Для «Либерти» и «М-5» они начали поступать из-за границы весной 1926 г. К «Испано-Сюиза» в 300 л.с. запчасти поступили летом 1927 г. из Авиатреста;

в 1925/26 г. наладилось отечественное производство авиационного вооружения, и все самолеты начали поставляться в ВВС с вооружением;

горюче-смазочными материалами снабжение было полным<sup>104</sup>.

В середине 1920-х гг. в ВВС РККА наладилась аэронавигационная служба, которая выполняла две основные функции: метеорологическое обслуживание ВВС и оборудование самолетов аэронавигационными приборами.

Аэрофотосъемка в разведывательной авиации в это время уже была освоена, однако ее материальное обеспечение пока шло за счет внешнего рынка.

В 1925/26 г. организация авиационно-технического обеспечения отдельного авиаотряда изменилась, а именно: все техники спецслужб были выведены из подчинения старшего авиационного механика отряда, специалисты по вооружению введены в состав штаба отряда, а специалисты по радио и электрооборудованию подчинены начальнику связи отряда. У старшего механика отряда остались в подчинении младшие механики и мотористы.

В авиаэскадрильях руководство авиационно-техническим обеспечением стал осуществлять инженер-механик (приложение «Щ»), которому подчинялись техники по приборам, электрооборудованию и вооружению<sup>105</sup>.

Удаленность складов от аэродромов, их разбросанность, недостаточная емкость при отсутствии железнодорожных и других подъездных путей, отражались на боевой подготовке частей ВВС и могли усложнить мобилизацию<sup>106</sup>.

В 1925/26 г. осуществлялись мероприятия с целью улучшения ремонта. Так, приказ РВС от 3 июля 1926 г. № 346 предписывал: «1. Во исполнение постановле-

<sup>104</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 1. Д. 604. Л. 24.

<sup>105</sup> *Аверченко С.В.* Зарождение и развитие эксплуатационно-технической службы Военно-воздушных сил РККА в межвоенный период (1921 – 1941 гг.): дис. ... канд. ист. наук: 07.00.02 / Аверченко Сергей Викторович; Воен.-возд. академия им. Ю.А. Гагарина. – Монино, 2006. – 318 с. – С. 95.

<sup>106</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 1. Д. 604. Л. 20.

ний Совета Труда и Оборона Союза СССР от 26 мая и от 23 июня 1926 г. и в развитие приказа РВС СССР от 29 мая 1926 г. № 293 подсобные предприятия «Промвоздуха», не выполняющие заказов УВВС РККА, а именно: Механический завод № 5, Ремвоздухзавод № 2 и Арматурно-Воздухоплавательный завод № 3 передать на ходу со всем активом и пассивом представительству РСФСР или соответствующим органам. 2. Осуществление передачи [возложить] на (...) Начальника Военно-Воздушных сил РККА. (...) Уншлихт»<sup>107</sup>.

Немаловажное значение в размещении тыловых структур ВВС РККА играло наличие вблизи аэродромов развитой народно-хозяйственной инфраструктуры. Принимались во внимание также наличие квартирно-казарменного фонда вблизи аэродрома. В результате авиачасти дислоцировались в основном в центре страны и далее – ближе к окраинам, где находились угрожаемые направления.

Например, на 1 октября 1924 г. в МВО проходил службу личный состав, насчитывавший 31 % от личного состава строевых частей ВВС, в УВО – 20 %, в ЗВО – 19 % и в ЛВО – 12 %. Остальной личный состав ВВС РККА служил в Северо-Кавказском и Сибирском военных округах, на Туркестанском фронте и в Краснознаменной Кавказской армии<sup>108</sup>.

В 1927 г. в вузах ВВС ремонт подразделялся на малый, текущий, средний и капитальный. Малый выполнялся частично в ангарах и мастерских; текущий – в ангарах; средний – в мастерских, а капитальный – в «Промвоздухе» и «Авиатресте» и частично – в мастерских школ по особым разрешениям<sup>109</sup>.

В середине двадцатых годов стала очевидной раздробленность и неэкономичность авиационного тыла. Согласно существовавшей структуре каждая авиачасть состояла из сравнительно небольшой летной части и вдвое – втрое большего обслуживающего тыла. На крупных аэродромах сосредоточивалось по несколько отдельных авиачастей со своими тылами.

Осенью 1926 г. в ВВС РККА началось формирование авиабригад. Для руково-

<sup>107</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 3. Д. 2869. Л. 435 об.

<sup>108</sup> Отчет народного комиссариата по воен. и морским делам за 1924 г. – М., 1925. – С. 25 – 26.

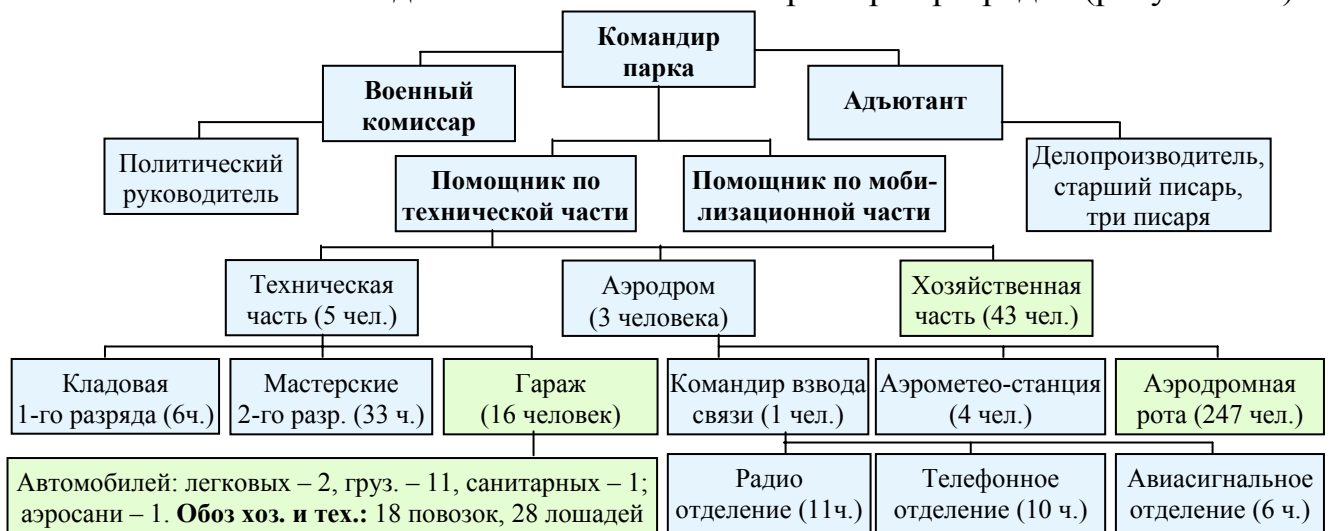
<sup>109</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 1. Д. 606. Л. 37.



дства авиационно-техническим обеспечением в бригаде в штат ее управления была введена должность старшего инженера авиабригады<sup>110</sup>.

С ноября 1926 г. в соответствии с Постановлением РВС СССР в ВВС стала вводиться новая организация тыла. Подразделения тыла изымались из состава эскадрилий и отрядов и на их основе создавались авиапарки, предназначенные для материально-технического обеспечения летных частей<sup>111</sup>.

На авиапарки возлагались задачи по снабжению авиабригад, эскадрилий и отрядов, по ремонту авиаимущества, подготовке, содержанию и охране аэродромов. Парк включал техническую и хозяйственную службу, аэродром, полигон, мастерскую и другие подразделения. В зависимости от объема работы по обслуживанию боевых авиачастей и соединений имелись авиапарки трех разрядов (рисунок 4.9).



Примечание – Схема выполнена по материалам РГВА: Ф. 4. Оп. 3. Д. 2868. Л.453.

Рисунок 4.9 – Организационно-штатная структура авиационного парка 1-го разряда

Освобождение от обслуживающих и хозяйственных функций, от несения аэродромной и гарнизонной службы, переложение их на специально созданные для этой цели тыловые части (авиапарки) значительно повысили маневренность, гибкость и мобильность летных частей ВВС.

В 1926/27 г. на заготовку, ремонт и содержание авиа и воздухоимущества со

<sup>110</sup> Смолин А.П. Первый главный инженер ВВС // Авиац. космонавтика. – 1965. – № 3. – С. 58.

<sup>111</sup> История Военно-воздушных сил Советской Армии: Учебное пособие для военно-учебных заведений ВВС. - М., 1954. – С. 261.

строительством было отпущено 33 165 тыс. рублей и до 5 860 тыс. рублей – на дотацию Авиатресту, а всего до 39 025 тыс. рублей.

Причины, тормозившие работу Авиатреста, заключались в следующем:

- 1) Недостаточно четкая и ясная работа аппарата правления Авиатреста, отсутствие определенных и тесных взаимоотношений с заводами;
- 2) Недостаточная организация на большинстве заводов аппарата заводоуправлений, что выражалось в слабой постановке предварительной планировки заказов и, как следствие, – недостаточной подготовке заказа.
- 3) Отсутствие стимулов, побуждающих к экономии.

В ходе военной реформы неоднократно изменялась структура авиаскладского хозяйства. Так, штаты Центрального авиационного склада изменяли приказом РВС СССР 1924 г. за № 1081, затем – приказом от 10 декабря 1925 г. за № 1177. В последнем было записано следующее: «В целях военизации Центрального авиационного склада и в виду реорганизации Воздухоплавательного склада в иногородний Отдел Центрального авиационного склада, ввести в действие с 15 декабря 1925 г. объявляемый при сем штат мирного времени № 1011 «Центрального Авиационного Склада»<sup>112</sup>. По новому штату в ЦАС полагалось иметь 530 человек личного состава, из них 107 человек – в Иногороднем отделе<sup>113</sup>. В 1926 г. все окружные воздухосклады были влиты в авиасклады, а функции Отделения ГСМ стал выполнять Нефтесиндикат<sup>114</sup>.

Следующее изменение штата ЦАС было проведено по приказу РВС СССР от 21 сентября 1926 г. за № 569/106. В штат Центрального авиационного склада теперь входило 462 человека, из них в Иногородный отдел – 62 человека<sup>115</sup> (рисунок 4.10).

Таким образом, шло последовательное сокращение личного состава ЦАС, причем, в основном за счет воздухоплавательного (иногороднего) отдела.

В 1927 г. в «Промвоздухе» было отремонтировано 147 самолетов и 163

<sup>112</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 3. Д. 2579. Л. 698.

<sup>113</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 3. Д. 2579. Л. 699.

<sup>114</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 1. Д. 337. С. 231.

<sup>115</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 1. Д. 337. Л. 355 – 357

мотора, а в «Авиатресте – 22 и 116 соответственно<sup>116</sup>.

К концу 1927 г. за границей были закуплены моторы «Либерти» (75 % от суммы заказа, причем, 250 шт. – из САСШ) и авиаимущество (25 % заказа)<sup>117</sup>.

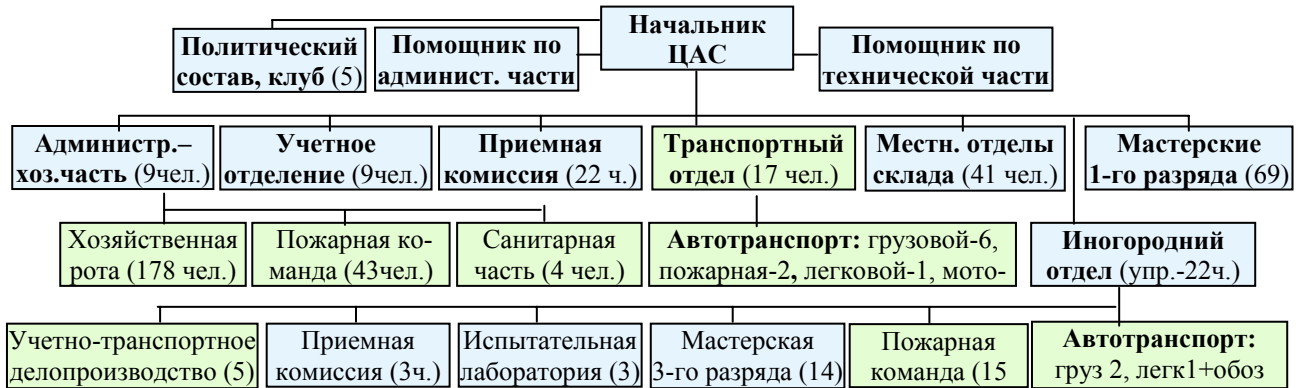


Рисунок 4.10 – Организационно-штатная структура Центрального авиационного склада по состоянию на сентябрь 1926 г.

Специальные службы (вооружение, аэронавигация, фото, радио) стали образовывать структурные ячейки в строевых частях и учебных заведениях. Руководство ими осуществлялось Штабом ВВС РККА с Отделом спецслужб, научное руководство велось секцией спецслужб Научного Комитета, а опытным органом являлся Научно-опытный аэродром с отделом спецслужб. В УВВС округов были введены инспектора специальных служб.

«Служба погоды» была представлена Метеорологическим отделом УВВС и Центральной аэронавигационной станцией, а Аэрофотограмметрическая служба – Центральным аэрофотограмметрическим отделением в УВВС РККА<sup>118</sup>.

Развитием Аэрофотограмметрической службы стало создание аэрофотограмметрических отделений при Управлениях ВВС Ленинградского, Западного и Украинского ВО и при Штабах Начальников ВВС «морей» (приказ РВС СССР от 4 февраля 1925 г. № 135)<sup>119</sup>. Через два месяца, 6 апреля, приказом РВС СССР за № 359 было введено в действие Положение об аэрофотограмметрическом отделении при Управлении ВВС округа, фронта, армии (моря)<sup>120</sup>.

<sup>116</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 1. Д. 606. Л. 37.

<sup>117</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 1. Д. 606. Л. 37.

<sup>118</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 1. Д. 337. С. 25.

<sup>119</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 3. Д. 2578. Л. 70.

<sup>120</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 3. Д. 2578. Л. 233.

Смета 1926/27 г. должна была обеспечить потребность ВВС в самолетах до 85,5 % и в моторах до 112,5 %, причем программа авиастроения предусматривала загрузку авиазаводов на 100 %. Фактическая обеспеченность по моторам составляла в это время не более 80 %, так как в числе заготавливаемых моторов 300 единиц предназначалось не на покрытие некомплекта в войсках, а на обновление моторного парка вузов, оставляя некомплект в авиачастях прежним. Потребность ВВС имуществом была обеспечена на 60 %, а ГСМ – до 80 %.

В течение 1926/27 г. определился значительный недодел по истребителям и запаздывание авиапромышленности в сдаче части продукции, вследствие чего осталась нереализованной часть средств в сумме 2 031 710 рублей.

В 1928 г. Начальник ВВС РККА П.И. Баранов, призывая ВВС к экономичности в боевой учебе, отметил, что «кругооборот действующих и запасных самолетов [следует] организовать таким порядком, чтобы уложиться в установленные пределы, доведя число исправных самолетов до цифры, значительно превышающей количество действующих; в парках и строевых частях организовать переборку и ремонт моторов, устранить сваливание этого ремонта на заводы, так как это лишь удорожает стоимость ремонта и удлиняет сроки»<sup>121</sup>.

Начальник ВВС РККА, обращая внимание на продуманное расходование технического ресурса и горючего, в той же статье писал, что «при известном нажиме в этой области мы могли бы добиться значительного сокращения расходов. (...) Надо изжить тот взгляд, что все наши недостатки являются результатом штатного состава наших частей. Мы имеем в данное время определенную слаженную организацию. В пределах этой организации мы должны и укладываться таким образом, чтобы всякого лишнего штатного человека исключить, ибо более компактная организация создает наибольшую подвижность. (...) Улучшение нашей работы, совершенствование летной, боевой и технической квалификации, удешевление эксплуатации и упрощение нашей организации – вот те очередные задачи, над которыми мы должны рабо-

---

<sup>121</sup> Баранов П.И. Десять лет Красной Армии / Петр Баранов // Вестник воздушного флота. – 1928. – № 2. – С.3 – 4.

тать на 11-м году существования Рабоче-Крестьянской Красной Армии»<sup>122</sup>.

К концу 1927 г. Управлением ВВС планировалось доукомплектовать все части и тыл ВВС, как действующими так и запасными самолетами Р-1 (с мотором М-5), а также выделить некоторое количество этих машин в запас<sup>123</sup>.

Обеспеченность ВВС РККА материальной частью по состоянию на 1 октября 1928 г. оставляла желать лучшего. По докладу Я.И. Алксниса, сделанному осенью 1928 г. Председателю РВС СССР, обеспеченность по истребителям составляла 53 %, морским базовым разведчикам – 67,6 %, тяжелым бомбардировщикам – 75 %, авиационным моторам – 90 % (в том числе по боевым – 88 %), пулеметам передним – 90 %, турельным – 30 %, аэробомбам – 33 %.

Я.И. Алкснис в своем докладе обращал внимание Реввоенсовета на следующее: «Если по плану моб[илизационного] развертывания требуется две новые летные школы, 29 авиапарков, 17 головных складов и для их обеспечения ничего нет, то напрашивается вывод: с началом войны питание и обслуживание строевых частей будут затруднены. Нет запасов на первые шесть месяцев ведения войны.

Убыль будет покрываться в 1-й период войны за счет текущей работы промышленности:

а) по самолетам-истребителям – на 39 %, самолетам-разведчикам – 30 %, морским разведчикам – 12 %, тяжелым бомбовозам – 42 %, торпедоносцам – 0 %, сухопутным и морским учебным – 56 %, переходным – 59 %,

б) по моторам: боевым или большой мощности – 57 %,

в) по пулеметам: передним – 62 %, турельным – лишь 29 %;

г) по радиостанциям: самолетным – 33 %, земным приемным – 0 %;

д) по аэробомбам: (в тоннах) – 5,7 %;

е) по горючему: в бензине – 100 %, в толуоле – 0 %, так как промышленность на военное время отказывается давать толуол, бронируя его целиком и полностью за Артиллерийским Управлением. Между тем, как все наши мощные боевые мото-

<sup>122</sup> Баранов П.И. Десять лет Красной Армии / Петр Баранов // Вестник воздушного флота. – 1928. – № 2. – С.3 – 4.

<sup>123</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 1. Д. 604. Л. 25.

ры с высокой степенью сжатия могут работать пока что только на смеси бензина с толуолом.

При такой степени обеспеченности материальной частью и при современных производственных возможностях нашей авиационной и ее подсобной промышленности, ВВС должны будут на военное время:

а) или, работая полным темпом с начала войны, хотя постепенно, но весьма основательно свертываться;

б) или, сберегая свои запасы и силы, работать в начале войны со значительно пониженной интенсивностью.

Выходом из создавшегося положения может явиться немедленное развертывание, еще в мирное время, новых авиационных (по самолетам – 3, по моторам – 2) и подсобных заводов и заготовка на внешнем и внутреннем рынке за счет чрезвычайных кредитов необходимых запасов основного авиационного имущества для пополнения убыли на первый период войны – до окончания моб[илизационного] развертывания промышленности».

Я.И. Алкснисом было подчеркнуто, что на 1 октября 1928 г. требуется 94.520 кв. м складской площади вместо 46.901 кв. м., имеющейся в наличии.

«Обеспеченность ангарными площадями составляет 89 %. Аэродромов недостаточно, они не оборудованы зачастую бензином и масло-хранилищами. Из 172 оперативных аэродромов оборудованы только 11. Авиаполигонами части совершенно не обеспечены. Необходимо создать, по крайней мере, по одному авиаполигону на каждый крупный авиагарнизон (а таких у нас уже 16, не считая школ), на что требуется около миллиона рублей»<sup>124</sup>.

Несмотря на эти проблемы, доложенные Я.И. Алкснисом через К.Е. Ворошилова Политбюро ЦК ВКП(б), ВВС РККА вышли из реформы значительно окрепшими. К концу 1928 г. в них проходили службу более 30 тыс. человек личного состава и имелись в наличии 1239 боевых самолетов<sup>125</sup>.

<sup>124</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 2. Д. 430. Л. 7 – 19 об.

<sup>125</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 14. Д. 73. Л. 79.

В 1921 – 1928 гг. в СССР было построено 87 опытных самолетов, проходивших испытания в полете<sup>126</sup>. За восемь послевоенных лет авиазаводы произвели 2396 самолетов (по другим данным был произведен 2651 самолет). Одновременно за границей было закуплено более 700 самолетов<sup>127</sup>. За счет народных сборов с 1923 по 1928 г. было построено около 400 самолетов<sup>128</sup>.

С февраля 1924 г. по октябрь 1928 г. технический тыл ВВС РККА находился в состоянии непрерывного реформирования. В результате структура ремонтно-снабженческих органов была значительно изменена. Хранение, снабжение и ремонт авиационной техники с 1924 г. совмещались в одних и тех же структурах, хотя в 1925 г. и имела место попытка их нового разъединения. Отставание от воздушных флотов крупных стран в количестве и качестве военных самолетов после военной реформы сохранялось. Прежде всего, это было обусловлено слабостью авиационной промышленности.

#### **4.6 Организационное строительство системы авиационно-технического и тылового обеспечения Военных Воздушных сил РККА в послереформенный период (1928 – 1931)**

В конце 1920-х гг. к инженерно-техническому составу ВВС относились специалисты, обслуживавшие все составные части самолета. Это обстоятельство и предопределило объединение инженеров, техников, механиков и других специалистов авиационно-технического профиля в эксплуатационно-техническую службу.

Исследователь истории отечественной авиации С.В. Аверченко писал, что в 1929 г. «в рамках военных округов эксплуатационно-техническая служба организационно оформилась в самостоятельную службу ВВС. Она имела штатные подразде-

---

<sup>126</sup> *Шаэров В.Б.* История конструкций самолетов в СССР до 1938 г.. – М., 1969. – С. 587.

<sup>127</sup> *Ионов П.П.* Военно-возд. силы СССР и капиталистических стран. – М., 1955. – С. 62, 64, 104.

<sup>128</sup> Вестник воздушного флота. – № 3. – 1929. – С. 5.

ления во всех звеньях организации военной авиации и строгую централизацию их деятельности»<sup>129</sup>.

После организационного оформления эксплуатационно-технической службы под эксплуатацию и ремонт авиационной техники стала постепенно подводиться научно-теоретическая база. Для распространения ее в масштабах всех ВВС РККА потребовалось привлечь журнал «Вестник воздушного флота».

В этой связи необходимо отметить, что до конца 1928 г. «Вестник воздушного флота» был ориентирован в основном на строевой состав ВВС. Однако с января 1929 г. в этом журнале был открыт технико-эксплуатационный подотдел, которым стал руководить Начальник ВВА РККА им. проф. Н.Е. Жуковского С.Г. Хорьков. Активное участие в новом подотделе принимала технико-эксплуатационная секция Осоавиахима ВВА<sup>130</sup>.

Технико-эксплуатационный подотдел ориентировался на обслуживавший авиатехнику инженерно-технический состав ВВС, который мог теперь через журнал обмениваться опытом работы и быть в курсе развития авиационно-технического дела за рубежом.

Для примера использования журнала в научно-теоретическом просвещении читателей в области эксплуатации авиационной техники можно привести статью А. Аузана, напечатанную в первом номере «Вестника воздушного флота» за 1929 г. под заголовком «Значение характеристики». Автор писал, что для решения оперативных задач авиационным командирам необходимо представлять обобщенную характеристику работы эксплуатируемой авиационной материальной части. Далее он делает важный научно-практический вывод, что в военных операциях двадцатых – тридцатых годов знаний свойств, находящихся на вооружении самолетов, и имеющегося в распоряжении командира «полетно-технического ресурса» авиатехники уже не достаточно для полномасштабного использования в операции авиационных

<sup>129</sup> *Аверченко С.В.* Зарождение и развитие эксплуатационно-технической службы Военно-воздушных сил РККА в межвоенный период (1921 – 1941 гг.): дис. ... канд. ист. наук: 07.00.02 / Аверченко Сергей Викторович; Воен.-возд. ак. им. Ю.А.Гагарина. – Монино, 2006. – С. 96.

<sup>130</sup> Ко всему техническому и летному составу Военных воздушных сил РККА // Вестник воздушного флота. – 1928. – № 12. – С. 26.



сил и средств. Теперь возникает необходимость знать при принятии оперативных решений еще одну величину – «коэффициент полезной отдачи материальной части». Он характеризуется отношением времени, «в течение которого материальная часть выполняла задания, ко времени, в течение которого она находилась без использования в силу тех или иных причин».

Далее А. Аузан пишет, что «более интересной и необходимой является другая характеристика, дающая соотношение между временем, в течение которого материальная часть выполняла боевые задания, и временем, в течение которого после полета она снова приводилась в боевую готовность.

Последняя характеристика может дать ответ на следующие необходимые для расчета операции вопросы: 1) смогут ли участвующие в операции части справиться с предполагаемой летной нагрузкой и 2) какова будет величина коэффициента полезной отдачи материальной части при этой летной нагрузке.

Кроме того, на основании этой характеристики можно судить о наивыгоднейшей летной нагрузке, то есть о нагрузке, при которой данная система самолета при существующей организации ВВС и достигнутом уровне подготовки летного и технического персонала дает наибольший коэффициент отдачи.

На основании же сравнения величин наивыгоднейших летных нагрузок, допускаемых различными системами самолетов, можно судить об эксплуатационных преимуществах той или другой системы самолета.

Для решения всех этих вопросов необходимо построить соответствующие характеристики работы материальной части ВВС, которые наглядно отражали бы как работу самой материальной части, так и действие влияющих на нее привходящих обстоятельств: подготовка личного состава и организация ВВС»<sup>131</sup>.

Кроме того, А. Аузан обосновал необходимость принятия решений по организационному строительству эксплуатационно-технической службы и подготовке для нее кадров с учетом рекомендаций науки.

Другой автор Чехонин в третьем номере журнала «Вестник воздушного фло-

<sup>131</sup> Аузан А. Значение характеристики // Вестник воздушного флота. – 1929. – № 1. – С. 34.

та» в том же 1929 г. в статье «Работа инженера – механика эскадрильи» поднял важный вопрос о необходимости ведения статистики по эксплуатации материальной части ВВС. Он обратил внимание, что «эксплуатация [авиационной техники] (...) – есть сплошной большой опыт». Далее он пишет: «Остается только учесть этот опыт и должным образом использовать его результаты».

Работа с существующим законченным типом самолета выдвигает все значение конструктивных и в особенности эксплуатационных мелочей, на кои часто не обращается внимания в конструкторских бюро».

Интересны факты из эксплуатации, приведенные Чехониным в данной статье. Для примера он пишет, что у самолета Р-1 «в дождливых условиях наблюдается набухание и загнивание нижних лонжеронов фюзеляжа у второй кабины и в хвостовой части (с последующими прогибами). (...) [В результате] «конструктивная мышь» рождает «эксплуатационную гору»<sup>132</sup>.

Руководство ВВС не оставалось в стороне от работы по улучшению авиационно-технического обеспечения. Так, в мае 1929 г. Начальник ВВС П.И. Баранов в своей статье «К летнему сезону», ставя задачи по боевой подготовке, говорит о технической подготовке личного состава и работе авиапарков следующее: «занятия нужно поставить в связь с условиями и обстановкой боевого применения, нужно понять, что необходима не канцелярия, исправно ведущая делопроизводство, а (...) служба, обеспечивающая командиру целесообразное применение ВВС, увязанное с общей оперативной и тактической обстановкой, задачами и целями земного командования. Недостаточная подготовленность авиапарков к маневрированию, слабая приспособленность к изменяющимся условиям работы определяется не недостатками организации, а недостатками подготовленности части личного состава. Численное увеличение самолетного и моторного парка, введение на снабжение новейших образцов самолетов, моторов и предметов оборудования и вооружения, удвоение налета в прошлом [1928-м] году по сравнению с предыдущим со всей остротой поставили вопрос технической

---

<sup>132</sup> Чехонин. Работа инженера – механика эскадрильи // Вестник воздушного флота. – 1929. – № 3. – С. 21 – 30.

службы. Постановка технической службы определяет возможность достаточно интенсивной летной работы и надежность материальной части. Командиры частей зимой нынешнего года получили необходимые знания для руководства технической службой. Летный состав имел возможность изучить материальную часть и мотор. Техническим составом большинство частей укомплектовано полностью. Все это позволяет поставить задачу овладения техникой и надлежащего и умелого руководства этой стороной работы со стороны технического и командного состава»<sup>133</sup>.

В конце 1920-х гг. в связи с ростом числа авиационных частей и учреждений ВВС РККА, в которых на эксплуатации уже находилось более двух тысяч самолетов, возникла необходимость общения между личным составом этих частей и учреждений с целью взаимной передачи передового опыта работы на авиационной технике и совместного решения проблем, возникавших на пути к все более эффективному ее использованию. По этому поводу с конкретным предложением первым выступил инженер-механик – выпускник ВВА РККА им. проф. Н.Е. Жуковского С.Г. Глазов. Он поднял вопрос о необходимости введения в практику работы создаваемой эксплуатационно-технической службы технических совещаний. В июне 1929 г. в «Вестнике воздушного флота» С.Г. Глазов писал, что «эксплуатация дорогостоящего, весьма сложного по своему составу авиационного имущества, увязка работы командира и техника, борьба с аварийностью, поднятие технической культуры и грамотности, пробуждение технико-конструкторской мысли, научной организации труда работников ВВС и целый ряд других сложных проблем – в настоящий момент ставят в порядок дня вопрос о насущной необходимости технических совещаний при строевых частях, школах и управлениях ВВС, аналогичных по своей идее производственным совещаниям при фабриках и заводах. Технические совещания будут продвигать наиболее ценные предложения и изобретения в НТК ВВС, оказывать консультацию и техническую помощь изобретателям, не имеющим теоретической подготовки, собирать материал для бюллетеня НТК, «Вестника воздушного флота» и «Техники воздушного флота», дабы ценные предложения и изобре-

---

<sup>133</sup> Баранов П.И. К летнему сезону / Петр Баранов // Вест. возд. флота. – 1929. – № 5. – С. 2 – 3.

ния сделались достоянием всех частей ВВС РККА»<sup>134</sup>.

Далее С.Г. Глазов писал, что технические совещания ВВС РККА необходимо разделить на: 1) окружные, 2) бригадные, 3) эскадрильные и 4) школьные. Они должны проводиться с определенной периодичностью. В технических совещаниях должны участвовать командный и инженерно-технический состав. С.Г. Глазов даже приводил перечень вопросов, которые предположительно могли бы обсуждаться на совещаниях. Им был предложен проект организационного устройства технических совещаний и т.п. (приложение «Э»).

Данная статья была замечена руководством ВВС, и она стала основой для разработки «Положения о технических совещаниях в строевых частях и вузах ВВС РККА», принятого в середине 1930 г. приказом Начальника ВВС РККА.

Основной целью совещаний устанавливалось изучение и совершенствование технической эксплуатации авиационной техники. В это время под «технической эксплуатацией АТ» уже подразумевалось не только обслуживание авиатехники, но и ее хранение, транспортировка и ремонт.

Положение предписывало изучать дефекты материальной части, делать предложения по усовершенствованию конструкции, разрабатывать методы учета работы, «как в отношении учета боеготовности авиачасти на данный момент, так и в отношении учета повторяемости конструктивных и эксплуатационных дефектов материальной части, износа и сроков службы деталей и т. п.».

Предусматривалось также «рассмотрение и выдвижение всевозможных мероприятий по рационализации технической службы ВВС РККА, не только в отношении самого обслуживания материальной части, но и в отношении рационализации труда военнослужащих ВВС РККА».

Через технические совещания рассчитывали вовлечь «в указанную выше работу возможно более широкий актив военнослужащих (...) с целью повышения общего уровня технических знаний». Они квалифицировались как совещательный орган

---

<sup>134</sup> Глазов С.Г. Технические совещания в Воздушном флоте / Сергей Глазов // Вестник воздушного флота. – 1929. – № 6. – С. 19 – 22.

при командире части и должны были быть организованы в эскадрильях (отдельных отрядах), бригадах, округах и авиашколах.

В Положении был точно регламентирован порядок работ технических совещаний и перечислены участники их из лиц командного, летного и технического состава частей, штабов и авиашкол. Указывалось, что эскадрильные совещания проводятся не реже 1 раза в месяц, школьные – 1 раз в 2 месяца, бригадные – 1 раз в три месяца, окружные – 1 раз в год<sup>135</sup>.

Руководитель эксплуатационно-технической службы ВВС А.П. Смолин через полгода после введения технических совещаний писал: «К сожалению, до сих пор мы еще не имели в авиачастях развертывания этой работы в широком масштабе и не ощущаем ее результатов. Нечего и говорить, что все указанные выше методы учета и осмотра потеряют наполовину свое значение, если результаты их не будут тщательно прорабатываться и изучаться на технических совещаниях. На коллективное мнение этих совещаний У[правление] ВВС РККА сможет опереться в проработке важнейших вопросов технической эксплуатации, снабжения, а, может быть, и в учебно-боевой подготовке ВВС»<sup>136</sup>.

Для совершенствования системы авиационно-технического и тылового обеспечения большой материал давали маневры. Так, служба тыла ВВС на Бобруйских маневрах 1929 г. работала в более тяжелых условиях, чем это было на Киевских маневрах 1928 г. Увеличение числа авиачастей, обслуживавшихся авиапарками, в сравнении с нормальной работой, 60-километровая удаленность от основного склада, рассредоточенное расположение частей – на двух-трех аэродромах – создавали для авиапарков условия напряженной работы. Тем не менее, несмотря на повышенную нагрузку, Бобруйские маневры выявили, что парковая система оправдала свое назначение и является единственной тыловой организацией, отвечающей условиям боевой работы ВВС.

<sup>135</sup> Технические совещания в строевых частях и ВУЗах ВВС // Вестник воздушного флота. – 1930. – № 9. – С. 34.

<sup>136</sup> Смолин А.П. Основные вопросы технической эксплуатации материальной части ВВС РККА // Вестник воздушного флота. – 1930. – № 12. – С. 19 – 22.

В связи с таким заключением, руководство ВВС пришло к выводу, что в 1930 году задачей тыловой службы ВВС должна стать уже не проверка парковой системы, а «проработка и проверка полевой службы парков, которая, по результатам Бобруйских маневров, была пока что еще не достаточно налажена».

Развивая эту мысль, «Вестник воздушного флота» писал в октябре 1929 г., что «роль головного склада, как резерва материальных средств и транспорта армейского командования ВВС, неясно вырисовывавшаяся еще на Одесских и Киевских маневрах, на закончившихся [Бобруйских] маневрах – была окончательно выявлена. Обеспечение массированных авиасредств, как показал опыт Бобруйских маневров, на сравнительно небольшом участке армии при рассредоточенном расположении их (...), возможно лишь при наличии в руках командования ВВС резерва тары, топлива, смазочных материалов, имущества и автотранспорта»<sup>137</sup>.

Далее автором статьи делался важный для организационного строительства системы тылового обеспечения ВВС вывод, что «резервом [материальных средств] и является головной склад, табельный и штатный состав которого должен предусматривать перечисленные выше средства тыла. (...) Опыт маневров показал необходимость выделения головного склада *в самостоятельную организацию* [курсив наш], подчиненную во всех отношениях командованию ВВС армии. (...) Штабная служба снабжения должна найти свою регламентацию в выпускаемом в ближайшее время наставлении по штабной службе ВВС, а то с этим пробел. Так показали маневры»<sup>138</sup>.

Второй вопрос, который руководство ВВС считало необходимым решать в конце 1920-х гг. относительно авиапарков, заключался в повышении их маневренных возможностей. Переброски авиапарков в условиях маневренной войны были признаны по итогам маневров наиболее слабым местом.

Отмечалось, что «задержки в перебросках организмов, подпитывающих боевую авиацию, значительно снизят оперативные возможности последней. Необходимо отработать стандартизацию укладки имущества на транспортные средства. Каж-

<sup>137</sup> Назаров А. Некоторые итоги Бобруйских маневров по вопросам специального снабжения // Вестник воздушного флота. – 1929. – № 10 – 11. – С. 23 – 24.

<sup>138</sup> Там же.

дый парк имеет вполне определенное табельное имущество и вполне определенный транспорт. Это важно как для быстрого свертывания парка в условиях маневренной войны, так и для быстрой мобилизации. (...)

Присутствие командира авиапарка на новом аэродроме необходимо с момента принятия решения о переброске. Поэтому командир парка должен находиться во главе передового эшелона»<sup>139</sup>.

Однако руководство ВВС справедливо считало, что инициатива при перебазировании должна исходить от командования боевыми частями, а не от руководства тыловыми органами – парками. Выбор аэродромов должен составлять функцию командиров боевых соединений, а не парков, так как аэродром должен отвечать, прежде всего, идее оперативного использования военно-воздушных сил в планируемой операции. Если место расположения нового аэродрома в ходе боевых действий будет выбрано руководством авиапарка, то, скорее всего, оно не будет отвечать летным условиям и особенностям боевой работы авиачастей, как это и показали маневры на Украине и в Белоруссии.

По результатам маневров пришли также к выводу, что парк не имеет и не может иметь средств и рабочей силы для работ, связанных с расчисткой и планировкой аэродрома. Он может произвести весьма незначительные саперные работы, главным образом связанные с устройством временных хранилищ горючих и смазочных материалов, бомбовых погребов, пулеметных ровиков и т.п. Целесообразно иметь специальные аэродромные команды, находящиеся в распоряжении начальника ВВС армии. Задачей этих команд станет подготовка аэродромов в инженерном отношении. Таким образом, задача авиапарка сведется к приспособлению уже имеющегося и выбранного аэродрома и пункта расквартирования к нуждам летной части. Здесь, прежде всего, следует отметить: 1) организацию противовоздушной обороны и маскировку, 2) организацию связи, 3) расквартирование частей и парка, 4) организацию питания<sup>140</sup>.

<sup>139</sup> *Сергеев М.* К вопросу о переброске авиационных парков // Вестник воздушного флота. – 1929. – № 10 – 11. – С. 24.

<sup>140</sup> Там же.

По истечении 1929/30 учебного года руководство эксплуатационно-технической службой ВВС из всех вопросов технической эксплуатации материальной части ВВС считало главными: 1) рационализацию эксплуатации авиационной техники; 2) сведение до минимума числа аварий, происходящих по недосмотру личного состава или неправильной эксплуатации; 3) организацию учета работы материальной части с помощью введения системы заполнения карточек и формуляров; 4) организацию контроля за работой материальной части и правильной ее технической эксплуатацией; 5) строгое распределение обязанностей личного состава по обслуживанию и использованию материальной части; 6) внедрение в техническую эксплуатацию ВВС работы технических совещаний; 7) суммирование всего накопленного эксплуатационного опыта в виде определенного устава: «Наставления по технической службе»<sup>141</sup>.

В декабре 1930 г. руководитель Техничко-эксплуатационной инспекции (ТЭИ) А.П. Смолин еще раз сделал акцент на том, что важнейшим вопросом в деле рационализации технической службы ВВС является организация контроля за исправным состоянием материальной части и правильной ее технической эксплуатацией. Он считал, что внедрение в практику технической эксплуатации контрольных осмотров, строгое соблюдение порядка проведения этих осмотров, введение журнала осмотра определенной формы и умения правильно оформить этот журнал – важные составляющие борьбы за достижение и поддержание исправного состояния материальной части. В статье А.П. Смолина обращалось внимание и на необходимость осмотра самолета летчиком.

В конце 1930 г. А.П. Смолин, руководивший составлением «Наставления по технической службе», отмечал, что эта работа «очень трудна, так как никаких подобных «наставлений» мы ни у нас, ни за границей никогда не имели». Он просил читателей присылать предложения для «Наставления ...».

Важной составляющей технической эксплуатации авиатехники был ее ремонт, который в конце 1920-х гг. тоже требовал перестройки. Поэтому в ВВС РККА развернулась борьба с «техническим консерватизмом нашей ремонтной системы».

---

<sup>141</sup> *Смолин А.П.* Основные вопросы технической эксплуатации материальной части ВВС РККА // Вестник воздушного флота. – 1930. – № 10 – 11. – С. 32 – 35.



Мастерские парков и складов при одном и том же табельном оборудовании работали с различной эффективностью. Слабые ремонтные предприятия, несмотря на указания У ВВС, не приступали к реконструкции и в течение ряда лет оставались в неизменном состоянии. Достижения одного реморгана в отношении организации производства в целом или отдельных процессов не внедрялись во всех остальных. Управление ВВС требовало, чтобы на ремпредприятиях вместе с производственным планом разрабатывался и план технической реконструкции. Ремонтному отделу руководством ВВС было предписано создать единую систему показателей хозяйственной успешности ремпредприятий, а также разрабатывать ежегодные планы технической реконструкции ремпредприятий, которые, в свою очередь, должны были разрабатывать более детальные планы своего технического обновления. На местах имелось много неясных, неразрешенных, технически и научно не обоснованных вопросов, разрешаемых от случая к случаю, по мере проявления инициативы или применения опыта отдельными работниками. У ВВС поставило задачу ремонтному отделу выявить эти неясные, спорные и противоречивые вопросы, вскрыть и проанализировать наиболее уязвимые места производства ремонта. Ремонтный отдел должен был собрать информацию о достижениях одних и отставаниях других ремонтных мастерских и своевременно выправить общую линию путем принудительного, директивного внедрения технических новшеств. Осуществить это предлагалось путем включения в ежегодные планы ремонта конкретной программы технической реконструкции ремонтных органов. Требуя такого подхода, Управление ВВС обращало внимание, что основой директивного планирования технической базы реморганов является плановое начало всего народного хозяйства страны. Организующая сила плана, по мнению руководства ВВС, должна была ликвидировать разобщенность ремпредприятий округов и «морей» и создать «единый фронт от научно-испытательных учреждений до производственного актива реморганов».

«Вестник воздушного флота» писал по этому поводу: «Мы полагаем, что «реморганы» должны, может быть, в известном преломлении, но также ориентироваться на генеральную линию, которую указал ЦК ВКП (б) в своем постановлении от

5/XII-29 г. – об усилении технического руководства для предприятий гражданской промышленности, для чего, не предвещая вопроса о тех функциях, отправление которых высшее командование ВВС найдет нужным придать ремонтному отделу, необходимо провести теперь же следующие мероприятия (...). Далее следовал перечень этих мероприятий<sup>142</sup>.

Несколько отступая от темы, заметим в связи с вышеизложенным, что «Вестник воздушного флота» стал в конце 1920-х гг. действенным органом в системе управления ВВС РККА. От полемического журнала, каким он был в первые годы после Гражданской войны, «Вестник ...» прошел за десять лет путь к печатному органу – участнику строительства ВВС, который оперативно доводит руководящие указания Управления ВВС до всех структур Военно-воздушных сил РККА.

В 1930 г., выполняя указания руководства ВВС, в кратчайший срок были обоснованы технические минимумы для каждого иерархического уровня реморганов ВВС, а также организовано ознакомление с постановкой ремонтного дела в воздушных флотах Европы и Америки, подобно тому, как это делалось в отношении освещения вопросов боевой и учебной подготовки вероятных противников.

В авиационной прессе (журналы «Вестник воздушного флота» и «Техника воздушного флота») были введены специальные отделы, посвященные вопросам ремонтного дела. Возглавляющий ремонтные органы отдел Управления ВВС стал издавать периодические сводки или бюллетени, в которых помещалась аннотация циркуляров и сводок ТЭИ.

Вся информация о проводящихся в ремонтных органах любого уровня организационно-технических мероприятиях, направленных на улучшение постановки как ремонтного дела в целом, так и отдельных технологических процессов, стала доводиться через авиационную печать до всех структур ВВС РККА.

Мероприятия по усилению технического руководства с 1930 г. стали проводиться на основе правильно построенного директивного планирования в этой области.

На рубеже 1920 – 1930-х гг. Техническо-эксплуатационная инспекция стала

---

<sup>142</sup> *Епарчин.* О техническом минимуме реморганов ВВС // Вестник возд. фл. – 1931. – № 2. – С. 33.

служить промежуточным звеном между военными представителями в авиапромышленности и авиачастями и авиашколами, особенно по устранению конструктивно-производственных недостатков авиатехники, обеспечению эксплуатирующей авиации запасными частями и инструментом и организации ремонта и по другим вопросам. Работа ТЭИ делилась на две большие части: осуществление связи военной авиации с авиапромышленностью – с одной стороны и руководство инженерно-техническим составом ВВС – с другой.

Техническо-эксплуатационная инспекция состояла из трех инженеров: 1) по самолетам и двигателям; 2) по авиавооружению; 3) по оборудованию, навигации и фотооборудованию и одного летчика. Первым старшим инженер-инспектором и начальником ТЭИ был назначен выпускник ВВА А.П. Смолин<sup>143</sup>.

Небольшая группа инженеров ТЭИ не могла с высоким качеством выполнять весь объем работы, связанный с технической эксплуатацией авиатехники в авиачастях и авиационных учебных заведениях. Поэтому в начале 1931 г. ТЭИ была передана в состав НИИ ВВС.

А.П. Смолин был назначен Главным инспектором НИИ ВВС с непосредственным подчинением начальнику НИИ ВВС. Было также организовано отделение учета и статистики, которое стало заниматься разработкой учетно-отчетной документации, сбором информации об отказах и неисправностях авиатехники и передачей ее в промышленность и в строевые части<sup>144</sup>.

Таким образом, исследование процесса становления авиапромышленности и организационного строительства системы авиационно-технического и тылового обеспечения ВВС РККА в первую половину первой пятилетки показало, что авиапромышленность встает в эти годы на путь экстенсивного развития за счет укрупнения имевшихся авиапредприятий и строительства новых, а система авиационно-технического и тылового обеспечения совершенствуется в эксплуатации авиацион-

---

<sup>143</sup> Шпилев К.М. Адольф Карлович Аузан: Главный инженер-механик ВВС Красной Армии (1933 – 1937 гг.). К истории инженерно-авиационной службы ВВС РККА в период 1927 – 1938 гг. / Константин Шпилев. – М.: ВВИА им. проф. Н.Е. Жуковского, 1987. – 76 с. – С. 39 – 40.

<sup>144</sup> РГВА. Ф. 24708. Оп. 1. Д. 34. Л. 413.

ной техники, адаптируя свою организационную структуру к новым оперативно-тактическим требованиям путем выявления на ежегодных маневрах несоответствий авиационно-технического и тылового обеспечения военных действий их эффективному ведению и последующего устранения этих несоответствий.

### **Выводы по четвертой главе**

Система авиационно-технического и тылового обеспечения отечественной военной авиации начала образовываться в десятых годах XX века с поступлением в авиационные школы и авиачасти авиационной техники, прежде всего, самолетов и моторов. Поскольку первые авиационные отряды формировались при воздухоплавательных ротах, на них и было возложено поддержание исправности авиационной техники в авиачастях и снабжение их техническим и другим имуществом.

С созданием 30 июля 1912 г. Авиационной службы стратегия организационного строительства авиационной инфраструктуры была сориентирована на формирование авиационных рот. В самих авиаотрядах имелись технические части, которые впоследствии, при формировании в соединениях, объединениях и Управлении ВВС соответствующих отделов, стали первичными ячейками эксплуатационно-технической службы.

Во время Первой мировой войны стратегия организационного строительства авиационного тыла занимала подчиненное положение по отношению к стратегии организационного строительства авиации действующей армии. Главной целью ее было поддержание на ТВД максимально возможного числа исправных и боеготовых самолетов, что в условиях слабо развитой самолетостроительной промышленности и полной зависимости от заграницы по авиадвигателям было достаточно сложно. В результате число отремонтированных самолетов и моторов в авиачастях значительно превышало число новых машин, поступающих по импорту и из авиапромышленности. Позиционная война способствовала развитию системы авиационно-технического и тылового обеспечения. Подвижные авиационные ремонтные мастерские обслуживали истребительные боевые авиационные группы.

В Гражданскую войну поступление новой авиационной техники почти прекрати-

лось, и Авиадарм стал реализовывать стратегию формирования авиационных ремонтных подвижных мастерских-поездов. Причем, их формирование стало спонтанно осуществляться по принципу каждому авиаотряду – один мастерская-поезд. Одновременно росло число вагонов в этих поездах. Между тем маневренная Гражданская война требовала от авиаотрядов все большей подвижности, а громоздкий обеспечивающий обоз все время разрастался, что привело к уменьшению подвижности советской авиации. Как паллиатив, в КВФ началось деление авиаотрядов на передовые звенья, вылетающие для выполнения боевых заданий от громоздких авиаотрядов ближе к фронту. Запас топлива, силы и средства для ремонта у звена соответствовали планируемой продолжительности пребывания в отрыве от отряда и объему боевой работы.

В демобилизационный период РККА (1921 – 1923 гг.) заметных преобразований в системе авиационно-технического и тылового обеспечения Красного Воздушного флота не произошло. Главная причина этому – отсутствие соответствующей материально-технической базы и должного финансирования.

Во время военной реформы стратегия организационного строительства системы авиационно-технического и тылового обеспечения достаточно успешно реализовывалась через сведение всех авиаремонтных и снабжающих органов, находящихся на одном аэродроме, в крупные авиационные парки и склады.

Во второй половине 1920-х гг. в ВВС округов и «морей» стали оформляться структура эксплуатационно-технической службы. Этому процессу способствовало расширение числа авиационных учебных заведений, готовивших для строевых авиачастей авиационных техников, механиков и мотористов. С 1925 г. в авиачастях стали проходить службу военные авиационные инженеры-механики - выпускники ВВА РККА им. проф. Н.Е. Жуковского.

## **Глава 5 ОРГАНИЗАЦИОННОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО СИСТЕМЫ ПОДГОТОВКИ КАДРОВ ДЛЯ ОТЕЧЕСТВЕННЫХ ВОЕННО-ВОЗДУШНЫХ СИЛ (1910 – 1931 гг.)**

### **5.1 Организационное строительство системы подготовки кадров военной авиации России до Октябрьской революции (1910 – 1917)**

С целью обучения офицеров полетам на аэропланах в начале мая 1910 г. в г. Гатчина при Воздухоплавательном парке был оборудован аэродром. Выделенные из состава Парка офицеры и нижние чины образовали в соответствии с приказом по Главному инженерному управлению небольшое учебное подразделение, названное временным авиационным отделом Офицерской воздухоплавательной школы (ОВШ). Авиационный отдел приступил к подготовке военных летчиков 21 мая 1910 г. К осени в нем было обучено летному делу несколько офицеров. Самолеты для учебы приобретались у спортсменов и за границей<sup>1</sup>. В рамках Авиационного отдела и начала создаваться военная авиация.

В 1910 г. частную инициативу в создании Воздушного флота проявила общественная организация «Особый комитет по усилению военного флота на добровольные пожертвования». Его председатель Великий князь Александр Михайлович предложил при Комитете организовать Отдел Воздушного флота (ОВФ)<sup>2</sup>, что и было осуществлено в феврале 1910 г. Отдел, согласно утвержденному Николаем II Положению, должен был решать задачи обучения офицеров и частных лиц полетам на аэропланах и создания запаса имущества для обеспечения им авиационных частей армии и флота.

В марте 1910 г. ОВФ начал практическую работу по организации Офицерской школы авиации. Подготовив инструкторов, мотористов и механиков во Франции и закупив там же самолеты, Отдел воздушного флота 11 ноября 1910 г. открыл первое

---

<sup>1</sup> 1 мая – открытие авиационного отдела // Вестник воздухоплавания. – 1911. – № 7 – 8. – С. 48.

<sup>2</sup> В Особом комитете по усилению флота // Библиотека воздухоплавания. – 1910. – № 4. – С. 43; Воздухоплавание и летание. Русские летуны. – СПб., 1911 – С. 19.

в стране учебное заведение по обучению летному делу офицеров армии и флота<sup>3</sup>. Офицерская школа авиации начала свою работу в Севастополе, где, в отличие от Гатчины, можно было летать круглый год. В ноябре 1910 г. в школе состояло 18 офицеров, 20 нижних чинов и 6 самолетов, а в апреле 1912 г. там было уже 102 офицера, 200 нижних чинов и 55 самолетов<sup>4</sup>. В 1912 г. Школа перебазировалась на аэродром, построенный в 12 км от Севастополя, вблизи реки Кача. Подготовка военных летчиков в школе производилась в два этапа. Сначала будущие летчики учились на Теоретических курсах авиации (ТКА), открытых осенью 1911 г. при Петербургском политехническом институте, а затем осваивали практику полетов на аэродроме в Севастополе<sup>5</sup>.

Летом 1911 г. в Авиационном отделе уже было достаточно летчиков и самолетов, чтобы проверить на практике экспериментальный авиационный отряд, укомплектованный по одобренному Военным советом штату и табелю, а также определить в российских условиях наиболее пригодный для военных целей тип самолета. 7 июня Начальник ГИУ обратился к Военному министру с просьбой об участии авиации в августовских маневрах войск Петербургского военного округа, на что вскоре было получено разрешение. К маневрам привлекались и летчики Севастопольской офицерской школы авиации (СОША).

В 1912 г. Авиационный отдел ОВШ получил дальнейшее развитие: 24 августа этого года Николаем II было утверждено «Положение об Авиационном отделе Офицерской воздухоплавательной школы», в котором говорилось, что он предназначен: «а) для подготовки офицеров и нижних чинов для службы в авиационных отрядах воздухоплавательных рот и б) для производства опытов и проверок на практике пригодности для военных целей новых летательных аппаратов». Одновременно были

---

<sup>3</sup> Аэродром в Севастополе // Вестник воздухоплавания. – 1910. – № 21. – С.36; Комитет по усилению военного флота заказал 9 аэропланов // Вестник воздухоплавания. – 1910. – № 10. – С. 31, 47; Краткие сведения о деятельности Особого комитета по усилению военного флота на добровольные пожертвования и его Отдела воздушного флота // Военный воздушный флот. – 1913. – № 1. – С. 8 – 21.

<sup>4</sup> РГВИА. Ф. 844. Оп. 1. Д. 50. Л. 9 – 10.

<sup>5</sup> Военная энциклопедия. Т.6. – СПб., 1913. – С. 21; РГВИА. Ф. 493. Оп. 2. Д. 4. Л. 56.

утверждены штат и табель Авиационного отдела<sup>6</sup>. Его постоянный состав определялся в 77 человек, а переменный – в 45 (15 офицеров – для обучения полетам и 30 нижних чинов – будущих мотористов). Табель предусматривал иметь в Авиационном отделе 10 самолетов<sup>7</sup>.

19 октября 1912 г. Начальник Воздухоплавательной части представил Военному министру «Общий план организации воздухоплавания и авиации в армии». Его первая часть посвящалась подготовке авиационных кадров. Обучение их должно было осуществляться в трех авиационных школах и нескольких аэроклубах. Впоследствии Комитет ГШ посчитал достаточным иметь две школы<sup>8</sup>. Под одной из них подразумевалась Севастопольская офицерская школа авиации, а под другой – Авиационный отдел ОВШ.

В плане подготовки летчиков Воздухоплавательная часть добилась расширения работы аэроклубов по обучению офицеров летному делу без отрыва от службы<sup>9</sup>. Этому способствовала работа Всероссийского воздухоплавательного союза<sup>10</sup>. По окончании аэроклубовских школ офицеры получали звание «пилота-авиатора»<sup>11</sup>, а затем доучивались в Севастопольской авиашколе или в Авиационном отделе для получения звания военного летчика. В этих школах стало налаживаться обучение летчиков и из нижних чинов, а также подготовка летчиков-наблюдателей. В результате росло число летчиков в авиаотрядах: в конце 1911 г. их было 16, а в декабре 1913 г. – 211 человек. Часть летчиков-выпускников из-за отсутствия вакансий в авиаотрядах, отправлялась временно к месту своей прежней службы.

Формирование авиаотрядов заставило Военное министерство выбрать почти все подготовленные резервы летного состава, что потребовало расширения подготовки летчиков в Авиационном отделе ОВШ и СОША. 8 мая 1914 г. Военный совет одобрил

---

<sup>6</sup> РГВИА. Ф. 802. Оп. 1. Д. 1079. Л. 55. 67 об., 68, 70.

<sup>7</sup> РГВИА. Ф. 493. Оп. 2. Д. 4. Л. 418 – 439.

<sup>8</sup> РГВИА. Ф. 2000. Оп. 8. Д. 13. Л. 66.

<sup>9</sup> РГВИА. Ф. 493. Оп. 2. Д. 4. Л. 443.

<sup>10</sup> Первый Всероссийский воздухоплавательный съезд 12 – 17 апреля 1911 г. // Вестник воздухоплавания. – 1911. – № 11. С.13.

<sup>11</sup> Правила для получения звания пилотов // Вестник воздухоплавания. – 1910. – № 13. – С. 37.



представление ГВТУ о преобразовании Авиационного отдела ОВШ в Военную авиационную школу, которое было утверждено 19 июля 1914 г. приказом по военному ведомству № 436<sup>12</sup>. Положение о школе и ее табель в основном повторяли содержание соответствующих документов Авиационного отдела, однако постоянный состав должен был иметь теперь 15 офицеров, 5 военных чиновников и 82 нижних чина.

По состоянию на 19 июля 1914 г. в Гатчинской военной авиационной школе (ГВАШ) обучались летному делу уже 35 офицеров и 10 нижних чинов<sup>13</sup>. В том же году увеличила набор и СОША.

Значительную помощь в обучении офицеров летному делу продолжали оказывать аэроклубовские школы. Работали также Теоретические курсы авиации при Петербургском политехническом институте, где будущие летчики проходили по специально разработанной программе первый этап обучения перед освоением практики полетов<sup>14</sup>. При Кораблестроительном отделении того же института на трехсеместровых теоретических курсах осуществлялась подготовка инженеров «для проектирования воздухоплавательных и авиационных аппаратов». На этих курсах могли обучаться только студенты или лица, имеющие высшее образование. В Московском университете с 23 февраля 1914 г. Московское общество воздухоплавания организовало чтение лекций для офицеров, желающих пройти обучение на летчиков. Руководил работой этих курсов профессор Н.Е. Жуковский<sup>15</sup>. Кроме того, с 1 января 1914 г. при ОВШ для повышения технической подготовки офицеров, поступающих в ГВАШ из неинженерных частей, работали трехмесячные теоретические курсы. С весны 1914 г. началась расширенная подготовка летчиков-наблюдателей, вызванная ростом числа авиационных отрядов<sup>16</sup>. Начальник ГШ 20 мая 1914 г. утвердил «Временные правила командирования офицеров всех родов войск в авиационные части для обучения службе разведки и наблюдения с аэропланов» и «Программу подго-

---

<sup>12</sup> РГВИА. Ф. 493. Оп. 2. Д. 4. Л. 456.

<sup>13</sup> РГВИА. Ф. 802. Оп. 1. Д. 1069. Л. 49 – 51.

<sup>14</sup> РГВИА. Ф. 2000. Оп. 7. Д. 84. Л. 57 – 59; Ф. 802. Оп. 1. Д. 1079. Л. 55.

<sup>15</sup> Авиация в России. К 100-летию отечественного самолетостроения: Сб. – М., 1983. – С. 362.

<sup>16</sup> РГВИА. Ф. 802. Оп. 1. Д. 1069. Л. 153.

товки офицеров разведки и наблюдателей»<sup>17</sup>, рассчитанную на трехмесячный курс обучения. В каждый корпусной и крепостной отряды могли быть командированы для обучения несколько офицеров<sup>18</sup>.

Подготовка мотористов и механиков велась в гражданских вузах, авиашколах и частично – в авиаротах. Резерв этой категории авиационных кадров составляли авиаспециалисты, работавшие в аэроклубах, на заводах и др. После призыва в армию они направлялись в авиачасти, где в повседневной работе совершенствовались в эксплуатации и ремонте авиатехники.

Таким образом, к началу войны в России была в целом налажена подготовка авиационных кадров. Основу ее составляли две авиашколы по обучению военных летчиков. В это время в Германии военных авиашкол не было вообще, а подготовка летчиков-офицеров осуществлялась только при заводах<sup>19</sup>.

Концепция Генерального штаба России в отношении подготовки авиационных, прежде всего летных, кадров перед Первой мировой войной строилась на убеждении, что война будет кратковременной и поэтому авиашколы переводить на особый режим работы в военное время нет необходимости. Считалось, что подготовленных военных и аэроклубовских летчиков будет достаточно для укомплектования авиаотрядов. Правда, за день до начала войны, 18 июля 1914 г., Отдел по устройству войск ГУ ГШ счел необходимым обратиться в ГВТУ с просьбой о замене в авиаотрядах не совсем здоровых летчиков («потерпевших во время полетов более или менее серьезные аварии») летчиками, занимающимися на заводах приемкой авиатехники. По этому указанию была, однако, осуществлена замена только трех человек. Для уяснения отношения ГУ ГШ к подготовке летных кадров можно привести и такой пример: как только началась война ГВТУ настойчиво добивалось от ГУ ГШ «установления порядка командирования офицеров в авиационные школы в условиях военного времени». Наконец, Начальник ГШ разрешил ГВТУ направлять в авиашколы преимущественно офицеров, имевших ранения или не находившихся в дей-

---

<sup>17</sup> РГВИА. Ф. 2000. Оп. 2. Т.1, Д. 230. Л. 16 – 18.

<sup>18</sup> РГВИА. Оп. 3. Д. 300. Л. 16 – 23.

<sup>19</sup> РГВИА. Ф. 844. Оп. 1. Д. 41. Л. 3.

ствующей армии<sup>20</sup>. Таким образом, уже в начале войны обозначилась тенденция комплектования авиашкол переменным составом по остаточному принципу.

Отсутствие плана подготовки авиационных кадров в условиях войны внесло элемент неорганизованности в деятельность двух основных авиашкол. Так, инструкторы ГВАШ в июле-августе 1914 г. под руководством конструктора И.И. Сикорского обучались пилотированию самолетов «Илья Муромец», а затем, по мере готовности, стали отбывать во главе их экипажей на фронт<sup>21</sup>. В результате учебная деятельность школы резко затормозилась. Не способствовало учебному процессу и то, что по требованию Генштаба ГВАШ стала работать как запасная авиачасть<sup>22</sup>.

С другой стороны, Генеральный штаб 24 сентября 1914 г. в одном из отношений, адресованных ГВТУ, отметил: «В настоящую войну вполне определенно выяснилась необходимость в средствах воздушной разведки», из чего делался вывод, что требуется летно-подъемный состав для управления этими средствами и ведения разведки, то есть в штате нужны были и летчики, и летчики-наблюдатели. Кроме того, война все настойчивее требовала восполнения убыли летного состава. В этих условиях Александр Михайлович поставил перед ГВТУ вопрос о сокращении сроков подготовки летчиков и учета при их обучении опыта боевых действий. Одновременно для улучшения подготовленности летчиков-наблюдателей Заведующий авиацией провел через ГУ ГШ решение о зачислении в авиашколы только офицеров, прослуживших некоторое время в войсках в качестве летчиков-наблюдателей, или знакомых с авиационным делом.

Серьезная озабоченность по поводу отсутствия резерва подготовленных летчиков возникла в связи с решением о формировании восьми армейских авиаотрядов. По состоянию на 1 января 1915 г. в авиации действующей армии проходили службу 234 летчика (191 офицер и 43 нижних чина)<sup>23</sup>. Из их числа были определены наиболее опытные офицеры для назначения на командные должности в армейские авиа-

---

<sup>20</sup> РГВИА. Ф. 802. Оп. 1. Д. 1069. Л. 148; Д. 567. Л. 44 – 45.

<sup>21</sup> РГВИА. Ф. 802. Оп. 1. Д. 1069. Л. 91.

<sup>22</sup> РГВИА. Ф. 802. Оп. 1. Д. 1069. Л. 47.

<sup>23</sup> РГВИА. Ф. 2008. Оп. 1. Д. 480. Л. 2 – 3; Ф. 802. Оп. 1. Д. 803. Л. 10, 16.

отряды, а остальных летчиков должны были дать имевшиеся две авиашколы, однако за 1914 год они подготовили только 97 летчиков, которых едва хватило на восполнение убыли в авиаотрядах.

В феврале 1915 г. после неудачных попыток наступления Ставка пришла к выводу, что война приобрела затяжной характер. Как следствие этого, Заведующий авиацией потребовал от ГВТУ расширения подготовки авиационных кадров и улучшения ее качества, а Начальник штаба ВГК, обращаясь к Начальнику ГШ в письме от 28 февраля 1915 г., посетовал, что подготовка летчиков оставляет желать лучшего. В результате обмена мнениями было решено переработать программы обучения в соответствии с опытом войны во всех летных школах<sup>24</sup>. Поскольку же в ведении ГВТУ находилась только ГВАШ, Начальник инженерного ведомства в марте 1915 г. обратил внимание Александра Михайловича на необходимость усиления надзора за деятельностью СОША и предложил подчинить ее начальнику ГВАШ<sup>25</sup>. По этому поводу у Заведующего авиацией 15 апреля 1915 г. состоялось совещание, постановившее СОША пока не переподчинять, однако расширить подготовку летчиков из нижних чинов и ввести должность наблюдающего за авиашколами.

Зимой 1914 – 1915 г. в Гатчинской ВАШ пришлось вновь формировать обучающий состав, так как ее бывшие инструкторы в это время вели боевую работу в Эскадре воздушных кораблей. На должности обучающихся офицеров теперь стали значаться летчики с боевым опытом.

Важным вкладом в разработку методики обучения летчиков стали труды летчиков-фронтовиков и инструкторов. Большой популярностью в авиашколах пользовались книги Е.В. Руднева «Аэроплан и его боевое значение», «Памятка летчика» и «Практика полетов на аэропланах», изданные в 1912 – 1915 гг.<sup>26</sup>.

Выполняя указания Ставки о подготовке летчиков из нижних чинов, СОША открыла в начале 1915 г. в Симферополе отделение для обучения летчиков-нижних

---

<sup>24</sup> РГВИА. Ф. 802. Оп. 4. Д. 2145. Л. 3.

<sup>25</sup> РГВИА. Ф. 802. Оп. 4. Д. 2145. Л. 3, 4, 26, 90; Ф. 2008. Оп. 1. Д. 285. Л. 92.

<sup>26</sup> РГВИА. Ф. 2008. Оп. 1. Д. 563. Л. 9; Руднев Е.В. Аэроплан и его боевое значение. – Киев, 1912; Руднев Е.В. Памятка летчика. – СПб., 1912; Руднев Е.В. Практика полетов на аэропланах. – Пг., 1915.

чинов, а в мае того же года аналогичное отделение было открыто и при Гатчинской авиашколе на Корпусном аэродроме<sup>27</sup>.

В конце августа 1915 г. Управление авиацией приступило к новой организации авиачастей. Планировалось с 1 сентября 1915 г. по 1 сентября 1916 г. сформировать 33 новых авиаотряда, которые необходимо было обеспечить кадрами. С этой целью Александр Михайлович добился предоставления ему полномочий в отношении подготовки летного и технического состава. В Повелении Николая II указывалось, что необходимо «возложить на все время настоящей войны на Августейшего Заведующего организацией авиационного дела (...) общее руководство деятельностью, как военных, так и частных авиационных школ»<sup>28</sup>. В первую очередь Александр Михайлович потребовал от начальников авиашкол представить ему планы подготовки летных кадров<sup>29</sup>.

В это время оказались востребованными предложения руководителей Всероссийского аэроклуба (ВАК), Московского общества воздухоплавания (МОВ), а также одесского предпринимателя А.А. Анатра и других частных лиц о готовности открыть летные школы для военной авиации. Часть расходов по их содержанию и обустройству аэроклубы и частные лица обязывались взять на себя<sup>30</sup>. После согласований Ставка, Авиаканц, Генштаб и ГВТУ пришли к заключению о создании трех школ, принадлежащих ВАК, МОВ и «учреждаемой А. Анатра». Вскоре указанные школы были открыты.

В конце 1915 г. стали предъявляться более высокие требования к летчику-наблюдателю. Это было связано с появлением новых отраслей авиационной службы, а именно: корректирования стрельбы артиллерии, аэрофотосъемки, бомбометания и ведения воздушного боя. Исходя из этого, Александр Михайлович направил в Генштаб предложение о создании в Киеве военной школы летчиков-наблюдателей (ВШЛН). Решение об ее формировании Военный совет принял 24 декабря 1915 г.

---

<sup>27</sup> РГВИА. Ф. 802. Оп. 1. Д.149. Л.26.

<sup>28</sup> РГВИА. Ф. 802. Оп. 1. Д. 806. Л. 6, 26.

<sup>29</sup> РГВИА. Ф. 802. Оп. 1. Д. 806. Л. 3.

<sup>30</sup> РГВИА. Ф. 802. Оп. 1. Д. 1105. Л. 2.

Положение о школе, штат и табель были утверждены Николаем II 3 января 1916 г.<sup>31</sup>. К командируемым в школу офицерам предъявлялись требования по здоровью и технической подготовленности. ВШЛН была рассчитана на шестимесячное обучение 50 офицеров. Согласно Положению о школе летчики-наблюдатели, закончившие ВШЛН и прослужившие в отрядах не менее шести месяцев, могли поступать в авиашколы для обучения на военного летчика. Кроме того, выпускники ВШЛН получали равные права с военными летчиками в продвижении по службе. Школа наблюдателей непосредственно подчинялась начальнику штаба Киевского военного округа. Инспектирование ее поручалось Заведующему авиацией и Начальнику ГШ, в ведении которого она и должна была находиться. Распределение выпускников возлагалось на штабы армий. В состав школы входили: управление, авиаотряд, полигон, аэродром, радиотелеграфный кабинет, фотографический кабинет, аэронавигационный кабинет, артиллерийская лаборатория, склад и мастерские<sup>32</sup>.

Приказом Ставки 11 ноября 1915 г. при Эскадре воздушных кораблей была учреждена школа для обучения полетам на самолетах «Илья Муромец». Таким образом, в течение двух месяцев открылись пять авиашкол.

В 1916 г. решено было изменить организационно-штатную структуру основных школ и идентифицировать их программы. Для ГВАШ новый штат был утвержден 7 марта 1916 г.<sup>33</sup> СВАШ продолжала сохранять довоенные традиции обучения летчиков, ее руководство мало прислушивалось к требованиям ГВТУ о перестройке обучения по образцу Гатчинской школы, что шло вразрез с политикой упорядочения организационной структуры как авиации действующей армии, так и авиации тыла. Только в апреле 1916 г. была осуществлена полная милитаризация Севастопольской авиашколы. Организационная структура СОША в результате преобразований стала почти идентичной организационной структуре ГВАШ весны 1916 г.

Между тем война требовала увеличения числа выпускаемых из учебных заведений авиационных кадров. Их подготовку организовывал Увофлот. В его состав

---

<sup>31</sup> РГВИА. Ф. 802. Оп. 1. Д. 1116. Л. 1; Ф. 493. Оп. 1. Д. 15. Л. 202, 204.

<sup>32</sup> РГВИА. Ф. 493. Оп. 2. Д. 4. Л. 314; Ф. 802. Оп. 1. Д. 1116. Л. 1 – 11; Ф. 2003. Оп. 2. Д. 648. Л. 238.

<sup>33</sup> РГВИА. Ф. 493. Оп. 1. Д. 15. Л. 204.

входила административно-строевая часть, которая с 17 мая 1916 г. по 1 марта 1917 г. проделала следующее: 1) продлены Теоретические курсы авиации и Курсы мотористов при ППИ и МТУ; 2) сформирована Кавказская военная авиашкола; 3) разработаны и утверждены штат запасного авиационного батальона (ЗАБ) и Положение о нем<sup>34</sup>; 4) при авиашколах сформированы пулеметные отделения<sup>35</sup>; 5) в авиашколах созданы аэронавигационные кабинеты<sup>36</sup>; 6) милитаризованы частные школы авиации; 7) командированы с ноября 1916 г. по январь 1917 г. для обучения за границу 26 офицеров и 377 нижних чинов<sup>37</sup>; 8) увеличен в феврале 1917 г. штат личного состава запасного авиабатальона; 9) увеличен в феврале 1917 г. штат школы летчиков-наблюдателей; 10) разработаны новые программы для авиационных школ<sup>38</sup>.

В начале сентября 1916 г. стало очевидным, что быстрое развитие истребительной авиации, а также углубление дифференциации отраслей авиационной службы требуют новых качественных преобразований в подготовке авиационных кадров. Как следствие этого, в 1916 г. были созданы истребительные отделения авиашкол в Бельбеке (от СВАШ) и Одессе (от ГВАШ).

Война показала, что стрельбе в воздухе должны были быть обучены не только летчики-истребители, но и летно-подъемный состав других родов авиации. Поэтому 31 октября 1916 г. Начальник Увофлота обратился к начальникам школ: «Прошло время, когда от летчиков требовалось только искусство летания. Ныне летчики должны быть осведомленными и опытными бойцами, их надлежит образовывать во всех отраслях военного боевого дела»<sup>39</sup>.

Руководство авиацией осознавало, что пулеметные отделения при авиашколах не могут решить проблемы подготовки летчика-истребителя – специалиста по воздушному бою. Поэтому еще в мае 1916 г. при Севастопольской школе начали формировать истребительное отделение. Эта работа оживилась после назначения воен-

---

<sup>34</sup> РГВИА. Ф. 493. Оп. 1. Д. 15. Л. 190, 190 об., 204.

<sup>35</sup> РГВИА. Ф. 493. Оп. 1. Д. 26. Л. 63.

<sup>36</sup> РГВИА. Ф. 493. Оп. 1. Д. 28. Л. 77.

<sup>37</sup> РГВИА. Ф. 493. Оп. 1. Д. 28. Л. 191; Д. 22. Л. 266 об.

<sup>38</sup> РГВИА. Ф. 493. Оп. 2. Д. 16. Л. 38; Ф. 802. Оп. 1. Д. 567. Л. 44 – 45.

<sup>39</sup> РГВИА. Ф. 2008. Оп. 1. Д. 624. Л. 15.

ного летчика К.К. Арцеулова сначала инструктором в класс истребителей, а затем начальником истребительного отделения. В основу методики подготовки истребителей К.К. Арцеулов положил обучение высшему пилотажу. Он впервые в России 11 сентября 1916 г. освоил выход самолета из штопора, а через неделю добился введения этой фигуры в программу подготовки летчиков-истребителей<sup>40</sup>. Заметим, что осенью 1916 г. в Севастопольской школе стали работать три отделения: основное (смешанное) – в Каче (в 10 км от Севастополя), по дальним разведчикам – в Симферополе и истребительное – в Бельбеке. Школа в это время имела 120 самолетов<sup>41</sup>.

В декабре 1916 г. Управление авиацией подвело итоги годовой деятельности частных авиационных школ. Вместо ожидаемого общего выпуска в 500 летчиков, все три школы дали только 122 летчика, из них 19 офицеров. Несколько лучшие результаты по сравнению с аэроклубовскими школами имела частная школа, «учрежденная А. Анатра»<sup>42</sup>. Отсутствие должной эффективности в деятельности этих школ объяснялось: 1) двойственностью управления, 2) неполной выплатой денежного содержания военным, 3) прекращением финансирования школ через ОВФ, 4) использованием обучающихся нижних чинов на хозяйственных работах, 5) конфликтами между инструкторами и прибывающими с фронта нижними чинами.

Подсчеты, проведенные в Увофлоте, показали, что почти все расходы на функционирование частных школ несло военное ведомство. Однако, несмотря на недостатки, решено было эти школы не закрывать, а провести их реорганизацию на основе милитаризации<sup>43</sup>. Решением Военного совета от 8 декабря 1916 г. новый штат школ авиации военного времени вводился в действие с 1 декабря 1916 г.<sup>44</sup>. В результате изменения штата организационная структура этих школ приблизилась к организационной структуре ГВАШ и СВАШ.

<sup>40</sup> РГВИА. Ф. 493. Оп. 3. Д. 35. Л. 55; Авиация в России: Сб. «К 100-летию отечественного самолетостроения». – М., 1983. – 368 с. – С. 313; *Шестерикова Л.* Даты истории отечественной авиации и воздухоплавания. – М.: Издательство ДОСААФ, 1953. – 284 с. – С. 70.

<sup>41</sup> Орлиное племя качинцев / Мансуров Ю.А. и др. – Волгоград, 1985. – С. 33.

<sup>42</sup> *Зарецкий В.М.* Воздушный флот России в Первой мировой войне: Строительство и боевое применение: Автореф. дис. докт. ист. наук. – Монино, 1996. – С. 36; РГВИА. Ф. 493. Оп.2. Д. 24. Л. 7.

<sup>43</sup> РГВИА. Ф. 493. Оп. 2. Д. 14. Л. 26 – 29.

<sup>44</sup> РГВИА. Ф. 493. Оп. 1. Д. 28. Л. 86, 90, 92, 97.



В целом к 1917 г. подготовка летно-подъемного состава была упорядочена, началось также специализированное обучение летчиков-истребителей. Однако истребительные отделения в школах ориентировались главным образом на практическую подготовку воздушных бойцов, в то время как создание боевых авиационных групп и истребительных отрядов, намеченное на 1917 г., требовало более углубленного обучения летчиков-офицеров с целью подготовки командных кадров, способных к ведению активной боевой работы и организации тактически грамотного применения авиации не только в масштабе отряда, но и в масштабе группы отрядов и дивизиона.

Исходя из вышеизложенного, руководство авиации действующей армии приняло решение создать Военную школу воздушного боя (ВШВБ). Переменный состав школы планировался в количестве 120 человек (из них: 60 – летчиков и 60 – летчиков-наблюдателей). Срок обучения – два месяца<sup>45</sup>. Разместить школу решили в Евпатории. Военный совет одобрил ее создание 3 февраля 1917 г. Однако открытие ВШВБ так и не состоялось из-за недостаточного финансирования<sup>46</sup>. Организационная структура школы была реализована не полностью.

Согласно расчетам в 1917 г. требовалось подготовить 458 летчиков-офицеров и 533 летчика-нижних чина. Командирование летчиков для обучения за границу не решало проблемы, так как они направлялись туда с фронта.

Кроме летных школ, во время войны работали Теоретические курсы авиации (ТКА) при Петроградском политехническом институте. Они обучали учлетов в теоретическом отношении. После окончания этих курсов в первые полтора года войны будущие летчики отправлялись в Севастопольскую школу, где приступали к полетам на самолете. В 1916 г. Петроградские ТКА переориентивались на подготовку летчиков-нижних чинов для школы ВАК и для филиалов основных школ. Срок обучения в ТКА был установлен в пять месяцев<sup>47</sup>.

В ноябре 1914 г. с началом аэрофотографирования руководству авиацией стало ясно, что при обозначившейся перспективности этой отрасли воздушной развед-

---

<sup>45</sup> РГВИА. Ф. 493. Оп. 1. Д. 28. Л. 117.

<sup>46</sup> РГВИА. Ф. 802. Оп. 1. Д. 123. Л. 21 – 26.

<sup>47</sup> РГВИА. Ф. 493. Оп. 2. Д. 16. Л. 71, 116; Оп. 5. Д. 203. Л. 1, 2.

ки потребуются специалисты по фотоделу. Их подготовка с 27 декабря 1914 г. была организована в Офицерской воздухоплавательной школе. Срок подготовки фотоспециалистов определялся в два месяца<sup>48</sup>.

Начиная с 1915 г. в авиацию стали поставляться сложные моторы «Сальмсон» и «Рон». Для изучения этих моторов в Гатчинской школе были открыты моторные классы, которые в 1915 г. закончили 408 человек<sup>49</sup>. Аналогичные моторные классы были открыты и в Севастопольской школе<sup>50</sup>.

Мотористов также готовили в учебных командах фронтовых и окружных авиапарков. Учебные команды работали достаточно продуктивно, что к концу 1916 г. разгрузило моторные классы авиашкол<sup>51</sup>.

Управление ВВФ стремилось упорядочить систему подготовки авиационных технических кадров и обслуживающего состава для авиачастей. В Увофлоте считали ненормальным, что функции запасной авиачасти выполняет Гатчинская ВАШ (за 1915 г. в ней было обучено 6113 молодых солдат и других нижних чинов<sup>52</sup>). Поэтому, исходя из Положения «О запасных частях инженерных и технических войск, Увофлот провел через решение Военного совета от 23 июня 1916 г. штат и табель Запасного авиационного батальона (ЗАБ)<sup>53</sup>. Его создание обосновывалось потребностями: 1) пополнять техническим составом 55 авиаотрядов, 7 авиапарков и Эскадру воздушных кораблей, 2) комплектовать новые 9 авиаотрядов и 13 авиадивизионов и 3) готовить личный состав для планируемых в 1916 – 1917 гг. формирований (28 авиаотрядов и 10 экипажей для двух боевых отрядов Эскадры воздушных кораблей)<sup>54</sup>.

По штату в батальоне должно было быть 14 офицеров, 4 военных чиновника, 216 и 1000 нижних чинов постоянного и переменного состава соответственно<sup>55</sup>. ЗАБ подчинялся начальнику ГВАШ.

<sup>48</sup> РГВИА. Ф. 802. Оп. 1. Д. 149. Л. 64.

<sup>49</sup> РГВИА. Ф. 802. Оп. 1. Д. 149. Л. 27, 34.

<sup>50</sup> Орлиное племя качинцев / Манцуров Ю.А. и др. – Волгоград, 1985. – С. 34.

<sup>51</sup> РГВИА. Д. 563. Л. 170; Орлиное племя качинцев / Манцуров Ю.А. и др. – Волгоград, 1985. – С. 34.

<sup>52</sup> РГВИА. Ф. 493. Оп. 2. Д. 35. Л. 10.

<sup>53</sup> РГВИА. Ф. 493. Оп. 2. Д. 35. Л. 27; Д. 22. Л. 289.

<sup>54</sup> РГВИА. Ф. 493. Оп. 2. Д. 35. Л. 10.

<sup>55</sup> РГВИА. Ф. 493. Оп. 2. Д. 35. Л. 26 – 27.

Специалисты по радиотелеграфу, работавшие в авиадивизионах и артиллерийских авиаотрядах получали подготовку в Офицерской электротехнической школе. Нижние чины-телеграфисты для работы на наземных радиостанциях обучались в Запасном электротехническом батальоне. Для офицеров-радиотелеграфистов в целях обучения их особенностям авиационного радиотелеграфа в Киеве были открыты двухмесячные курсы на 20 человек обучаемых. Там же работала школа для подготовки авиарадиотелеграфистов со сроком обучения в два или три месяца, в зависимости от «степени знакомства с радиоделом». Число одновременно обучаемых радиотелеграфистов определялось в 30 человек<sup>56</sup>.

Специалистов по авиапулеметам готовили в стрелковой школе, находившейся в ведении Полевого генерал-инспектора артиллерии. В ноябре 1916 г. из этой школы в авиацию были направлены 88 мастеров-оружейников<sup>57</sup>. Особенности авиационного вооружения они изучали в Военной школе летчиков-наблюдателей. В связи с увеличением производства авиатехники в феврале 1915 г. в ГВАШ был открыт класс для обучения помощников наблюдающих на заводах.

Таким образом, увеличение числа отраслей авиационной службы потребовало увеличения и числа специальностей в учебных заведениях. Основопологающими причинами этих процессов были изменения в тактике и авиатехнике. В Военном Воздушном флоте в 1917 г. явно обозначилась потребность в создании специальных средних и высших учебных заведений для подготовки конструирующих, производящих и обслуживающих авиационную технику специалистов. Необходимо было улучшить качество подготовки летно-подъемного состава.

Стратегия организационного строительства системы подготовки авиационных кадров в дореволюционное время формировалась в условиях почти полного отсутствия отечественной авиатехники, что и предопределило сильное влияние французской системы подготовки летчиков и технического состава на методику подготовки русских авиационных специалистов. Вместе с тем, уникальность отечественной сис-

---

<sup>56</sup> РГВИА. Ф. 2008. Оп. 1. Д. 253. Л. 153.

<sup>57</sup> РГВИА. Ф. 2003. Оп. 2. Д. 644. Л. 174.



Перечень авиационных учебных заведений, курсов и частей, включая морские, накануне Октябрьской революции, приводится в таблице 5.1.

В абсолютных цифрах в начале ноября 1917 г. летно-подъемный состав военной авиации России насчитывал примерно 2000 человек, из них 295 летчиков-солдат<sup>58</sup>. Значительная часть авиаторов-офицеров Советскую власть не поддержали. В то же время в ряды Красного ВФ встали бывшие офицеры русской военной авиации Ю.И. Арватов, И.А. Бубб, И.А. Валентей, И.Ф. Воедило, И.С. Железнов, А.Н. Лапчинский, С.Н. Никитин, А.В. Панкратьев, И.И. Петрожицкий, И. Савин, Е.Ф. Сапунов, П.А. Семенов, Е.К. Стоман, М.П. Строев, А.К. Туманский, А.Д. Ширинкин, Н.А. Яцук и др.

Т а б л и ц а 5.1

Учебные заведения и курсы	Подготовка
1. Севастопольская военная авиашкола (СВАШ) на р. Кача	сухопутных летчиков и мотористов
2. Отделение СВАШ в Симферополе	сухопут. летчиков (дальних разведчиков)
3. Истребительное отделение СВАШ в Бельбеке	сухопутных летчиков-истребителей
4. Гатчинская военная авиационная школа в Гатчине	сухопутных летчиков и мотористов
5. Отделение ГВАШ в Петрограде на Корпусном аэродроме	сухопутных летчиков из солдат
6. Истребительное отделение ГВАШ в Одессе	сухопутных летчиков-истребителей
7. Школа авиации воен. времени Моск. общ. воздухоплавания	сухопутных летчиков и мотористов
8. Школа авиации военного времени ВАК в Петрограде	сухопутных летчиков и мотористов
9. Школа авиации военного времени Анатра в Одессе	сухопутных летчиков и мотористов
10. Кавказская военная авиационная школа близ Тифлиса	сухопутных летчиков (выпущен 1 летчик)
11. Авиационная школа Эскадры воздушн. кораблей в Виннице	сухопутн. летчиков для «Илья Муромец»
12. Евпаторийская школа воздушного боя	подготовку летчиков развернуть не успела
13. Киевская военная школа летчиков-наблюдателей	летчиков-наблюдателей
14. Севастопольская школа морской авиации в Килен-бухте	морских летчиков – истребителей
15. Бакинская школа морской авиации	морских летчиков – истребителей
16. Петроградская школа морск. авиации на Гутуевском острове	морских летчиков
17. Петроградская морск. шк. высш. пилотажа в Красном Селе	морских летчиков-истребителей
18. Петроградская воздухоплават. школа на Волковом поле	воздухоплавателей
19. Теоретич. авиакурсы при Петроградском политех. институте	летчиков (теоретическая подготовка)
20. Теоретич. авиакурсы при Московском техническом училище	летчиков (теоретическая подготовка)
21. Моторные курсы при Петроградском политех. институте	мотористов
22. Моторные курсы при Московском техническом училище	мотористов
23. Запасной авиационный батальон в Гатчине	мотористов, механиков, фотографов, телефонистов, метеорологов, шоферов и др. обслуживающ. состав
24. Учебные команды при авиационных парках	мотористов, регулировщиков и др. специалистов для замещения унтер-офицерских должностей

В Первую мировую войну в России была создана эффективная система подготовки авиакадров, которая не соответствовала новому времени по одному принципу:

<sup>58</sup> РГВА. Ф. 33988. Оп. 2. Д. 31. Л. 30.

не могла готовить авиаторов, *преданных партии большевиков*.

Решение о демобилизации старой армии авиации не касалось. На этот счет имелся приказ Наркомвоена от 25 января 1918 г. за № 84, в котором говорилось: «сохранить все авиационные школы для трудового народа»<sup>59</sup>.

Однако, как показало исследование, уже в октябрьские дни 1917 г. начался распад системы подготовки авиакадров. После Октябрьской революции поддержали Советскую власть всего около 300 летчиков и примерно 150 летчиков-наблюдателей. К проблеме недостатка летно-подъемного состава, присовокупилась нехватка мотористов.

В связи с данными обстоятельствами через год, 29 ноября 1918 г., когда уже разгорелась Гражданская война, Начальник Главвоздухфлота потребовал от Начальника Школьного отделения А.И. Костусева, назначенного на эту должность 11 марта 1918 г., соответствующих объяснений.

А.И. Костусев в Докладной записке писал, что пять авиационных школ «Южного района»: собственно СВАШ, ее истребительное (в Бельбеке) и разведывательное (в Симферополе) отделения, Школа авиации военного времени А. Анатра, а также Кавказская военная авиационная школа весной 1918 г. остались на территории, неконтролируемой Советской властью.

Ниже приведена таблица 5.2 (копия из книги А.В. Сергеева)<sup>60</sup>, показывающая сокращение системы подготовки авиакадров после революции.

Далее в Докладной записке говорилось: «В связи с предполагаемым сосредоточением школ и, руководствуясь постановлениями 1-го Всероссийского авиасъезда и особой Школьной Комиссии, в июне сего года [1918-го] был намечен План работы Школьного отделения, которым намечались:

1. Реорганизация школ на основе специализации и создание соответственно этому трех школ: а) летной (из Гатчинской, близ Самары); б) специальной летчиков-

<sup>59</sup> РГВА. Ф. 1. Оп. 1. Д. 92. Л. 25; Ф. 29. Оп. 1. Д. 1. Л. 76; Развитие системы подготовки летных кадров в отечественных ВВС (1910 – 1994 гг.) // Учеб. пос. ВВА им. Ю.А. Гагарина: Монино, 1996. – 76 с. – С. 19.

<sup>60</sup> Сергеев А.В. 5 лет строительства и борьбы Воздушного флота. Книга II. Как создавался Красный Воздушный флот 1917 – 1922 / Андрей Сергеев. – М.: Авиаиздат., 1926. – 157 с. – С. 39 – 40.

разведчиков (из Петроградской и Московской ШАВВ в Казани), состоящей из

Т а б л и ц а 5.2

№ пп	Наименование авиашкол	Назначение	Район	Примечания
1.	Гатчинская	Летная	Север	Имела временные помещения. В 1918 г. вынуждена была эвакуироваться на Волгу, где и была захвачена чехословаками.
2.	Севастопольская	Летная	Юг	В 1918 г. захвачена белыми. Самая большая, хор. оборудованная, имела 3 отделения, аэродром, 600 дес., камен. постройки на 108 самолетов.
3.	Московская	Летная	Центр	Единственная школа, оставшаяся на советской территории. Имела врем. помещения и небольшую пропуск. способн., малый аэродром.
4.	Тифлисская	Летная	Юг	В 1918 г. захвачена белыми
5.	Петроградская (Аэроклубовская)	Летная	Север	В 1918 г. прекратила существование в виду эвакуации Петрограда. <b>[Школа стала отделом Московской, захвачена белыми в Казани]</b>
6.	Петроградская (на Корпусном аэродроме)	Летная	Север	В 1918 г. прекратила существование в виду эвакуации Петрограда. <b>[Школа была Отделением ГВАШ и размещалась на Корпусном аэродроме, переезжала: Харьков – Самара - Спасское, захвачена белыми]</b>
7.	Одесская (Аэроклубовская)	Летная	Юг	В 1918 г. захвачена белыми. <b>[Это Школа авиации военного времени А.А. Анатра]</b>
8.	Евпаторийская	Летная	Юг	То же
9.	Севастопольская гидроавиашкола	Летная	Юг	То же
10.	Бакинская гидроавиашкола	Летная	Юг	То же
11.	Петроградская гидроавиашкола на Гутуевском острове	Летная	Север	Ввиду угрозы Питеру была эвакуирована на Волгу
12.	Воздухоплавательная школа в Петрограде	Готовила воздухоплателей и летчиков-наблюдателей	Север	Временно была в 1918 г. закрыта, затем вновь восстановлена
13.	Киевская авиашкола летчиков - набл-лей	Летная	Юг	В 1918 г. была захвачена немцами, а потом белыми
14.	Киевская аэрофотограмшкола	Готовила аэрофотограмметристов и чертежников	Юг	То же <b>[Школа существовала как часть Аэрофотографического парка]</b>
15.	Киевская школа аэронавигаторов	Спецслужб	Юг	То же <b>[Школа существовала как часть ЦАНС]</b>
16.	Киевская школа радиоспециалистов	То же	Юг	То же <b>[Школа существовала как часть Киевской ВШЛН]</b>
17.	8 школ при авиапарках	Готовили мотористов	На фронтах	В 1918 г. были все расформированы
18.	Авиакурсы при Петроградском политехн. институте	Теория для летчиков	Север	То же
19.	То же	Мотористов	Север	То же
20.	Авиакурсы при Московск. Высшем Техническом Училище	Теория для летчиков	Центр	То же
Примечание - А.В. Сергеевым не названы: Одесское отделение ГВАШ, существовавшее для подготовки летчиков-истребителей и Курсы мотористов при МВТУ.				

отделов: «тренировки и усовершенствования на боевых самолетах разведывательного типа» и «боевого применения»; в) специальной летчиков-истребителей (из «отдела высшего пилотажа» Гатчинской школы близ Самары), состоящей из отделов: обучения и тренировки на самолетах типа «истребитель» и «высшего пилотажа» (при последнем – отделение воздушной стрельбы для обучения огневому бою).

2. Создание «Центральных теоретических курсов» для подготовки учеников, имеющих быть командированными для обучения полетам в авиашколу».

3. Создание «Теоретических курсов для подготовки летчиков-наблюдателей». (...) Примечание: для практических летных упражнений боевого характера имелось в виду, не создавая особой школы, командировать окончивших курсы в отдел «боевого применения» Специальной школы летчиков-разведчиков для совместного упражнения с обучаемыми летчиками.

4. Создание «Школы для подготовки мотористов». (...) Примечание: для практики по обслуживанию самолетов командируются по окончании в одну из специальных авиашкол, соответственно своей специальности.

5. Создание «Школьного парка» в Казани (...) для снабжения авиашкол»<sup>61</sup>.

Планировалось также создание «Высшего Авиацинститута» и «Среднего Аэротехникума» для подготовки авиаинженеров и авиатехников.

Упомянутая А.И. Костусевым Петроградская авиашкола была создана на базе Школы авиации Всероссийского Аэроклуба (ШАВВ ВАК)<sup>62</sup>. Получив затем статус Отдела Московской авиашколы, Петроградская авиашкола проследовала в Казань, где в августе 1918 г. была захвачена белогвардейцами, однако после освобождения Казани эта школа осенью 1918 г. возобновила свою работу и действовала в течение четырех месяцев до своего упразднения. И.У. Павлов вспоминал, что «1-я Советская авиагруппа, покидая Казань, выделила в только что организованную авиашколу пять лучших своих мотористов»<sup>63</sup>.

<sup>61</sup> РГВА. Ф. 29. Оп. 11. Д. 15. Л. 228 – 228 об.

<sup>62</sup> РГВА. Ф. 29. Оп. 11. Д. 15. Л. 229 об.

<sup>63</sup> Павлов. И.У. Боевой путь. Записки красного летчика / Иван Павлов. – М.: Мол. гвардия, 1937. – 298 с. – С.138.



В сентябре 1918 г. в Егорьевск из Поволжья [Сарапуля] прибыл эшелон ГВАШ в составе 58 вагонов. С 26 сентября 1918 г. ГВАШ возобновила свою работу, но теперь она стала называться Егорьевской военной авиационной школой (ЕВАШ) и приступила к подготовке мотористов и теоретическому обучению курсантов-летчиков. Обучение их полетам осуществлялось в МВАШ [в Егорьевске аэродром еще не был построен]<sup>64</sup>.

О Харьковском отделении ГВАШ – бывшем Отделении ГВАШ для подготовки летчиков из солдат на Корпусном аэродроме Петрограда в настоящее время известно, что в 1917 – 1918 гг., по свидетельству А.В. Можаяева, Отделение школы, «пользуясь постановлением съезда Советов и признанной декларацией Совета народных комиссаров, настаивала на отправке ее на Украину с имуществом и самолетами, руководимое выборным начальником капитаном Ивковым (последний позднее работал у Колчака). (...) Оно получило согласие в УВВФ на отправку на Украину, санкционированное т. Акашевым в декабре месяце [1917 г.] без ведома Бюро комиссаров авиации. Получив разрешение, Отделение Гатчинской школы отправилось на Украину. (...) По прибытии в Петроград [из командировки на Украину] т. Можаяев 23 декабря 1917 г., узнав об отъезде Отделения школы, собрал совещание, которое аннулировало разрешение т. Акашева и УВВФ, и с согласия т. Подвойского была дана телеграмма т. Антонову-Овсеенко: «задержать Отделение Гатчинской школы в Харькове, отобрать все имущество, как незаконно вывезенное из Петрограда», что и было сделано т. Антоновым-Овсеенко»<sup>65</sup>. Так образовалось в начале 1918 г. Харьковское отделение ГВАШ. Летом 1918 г. оно оказалось в Самаре, где попало в руки белогвардейцев и с ними проследовало до с. Спасское на Дальнем Востоке. После Гражданской войны оно было передислоцировано в Борисоглебск на усиление открывавшейся новой авиашколы Зарайского отделения ЕВАШ.

Одесское отделение ГВАШ было реэвакуировано из Самары в Алатырь Симбирской губернии, где летом 1918 г. в нем начались практические занятия. Затем

<sup>64</sup> *Капустян К.Ф.* 10 лет авиационным школам // Вестник возд. флота. – 1928. – № 11. – С. 28 – 32.

<sup>65</sup> *Можаяев А.В.* Краткий исторический обзор авиации 1917 г. и начала 1918 г. / Александр Можаяев // Вестник воздушного флота. – 1933. – № 2. – С. 5 – 24.

оно переехало в Зарайск Рязанской губернии.

Относительно Одесского отделения ГВАШ в 1928 г. в «Вестнике воздушного флота» говорилось: «В апреле 1918 г. в Москве был сформирован Отдел высшего пилотажа, который в июле того же года перебазировался в Алатырь Симбирской губернии, а затем – в город Зарайск Рязанской губернии и после выделения части личного состава и авиационной техники из ЕВАШ стал называться ее Зарайским отделением»<sup>66</sup>. Отсюда делаем вывод, что Одесское отделение ГВАШ прошло реформирование в Москве. Это подтверждается тем, что Начальник Одесского отделения ГВАШ Чехутов весной 1918 г. находился в столице. Одесское отделение успело побывать и в Самаре, так как К.Ф. Капустян указывает, что «по решению Коллегии РККВВФ в Самаре из скудных остатков Одесского истребительного и Харьковского отделений Гатчинской ВАШ открылась в 1918 г. Школа высшего пилотажа (ШВП)»<sup>67</sup>. В данном случае речь идет о событиях мая 1918 г., когда Самара еще не была под властью белочехов. Таким образом, при наступлении белочехов ШВП распалась снова на отделения: Харьковское отделение ГВАШ и Одесское. Последнее эвакуировалось в Алатырь.

Исследование показало, что вместо организации Школьного центра в Поволжье, осенью 1918 г. наметилось его создание в Московском регионе из школ в Москве, Егорьевске и Зарайске, причем, две последние – составные части Гатчинской авиашколы вскоре объединились и стали называться Егорьевской авиационной школой с Отделом боевого применения в Зарайске.

Начальник Школьного отделения обращал внимание, что для подготовки летчиков-наблюдателей следует использовать авиашколу, организованную Петроградским Коллективом Коммунистов<sup>68</sup>.

Далее он писал: «Зарайскую авиашколу удалось утвердить как филиал Егорьевской. Последняя вполне приспособлена к самостоятельному существованию, и

<sup>66</sup> Капустян К.Ф. 10 лет авиационным школам // Вестник возд. флота. – 1928. – № 11. – С. 28 – 32.

<sup>67</sup> Можяев А.В. Краткий исторический обзор авиации 1917 г. и начала 1918 г. / Александр Можяев // Вестник воздушного флота. – 1933. – № 2. – С. 5 – 24.

<sup>68</sup> РГВА. Ф. 29. Оп. 11. Д. 15. Л. 228.

поэтому целесообразно иметь две летные школы: Московскую и Егорьевскую, работающие по штату, утвержденному Наркомвоеном 22 апреля 1918 г., с годовой производительностью по 100 летчиков каждая»<sup>69</sup>.

Московская и Егорьевская авиашколы «в настоящее время делятся на отделения: а) первоначального обучения, б) на разведывательных аппаратах, в) на истребительных аппаратах (как для оканчивающих школу, так и для командировавшихся с фронта для переучивания)»<sup>70</sup>.

Система подготовки авиационных кадров в конце 1918 г. имела вид (рисунок 5.2).



#### Примечания

1 На схеме в прямоугольных фигурах без заливки показаны нереализованные или утраченные в 1918 г. элементы системы подготовки авиационных кадров.

2 Схема выполнена по материалам РГВА: Ф. 29. Оп. 11. Д. 15. Л. 228 – 244.

Рисунок 5.2 – Состояние подготовки авиационных кадров для РККВВФ в декабре 1918 г.

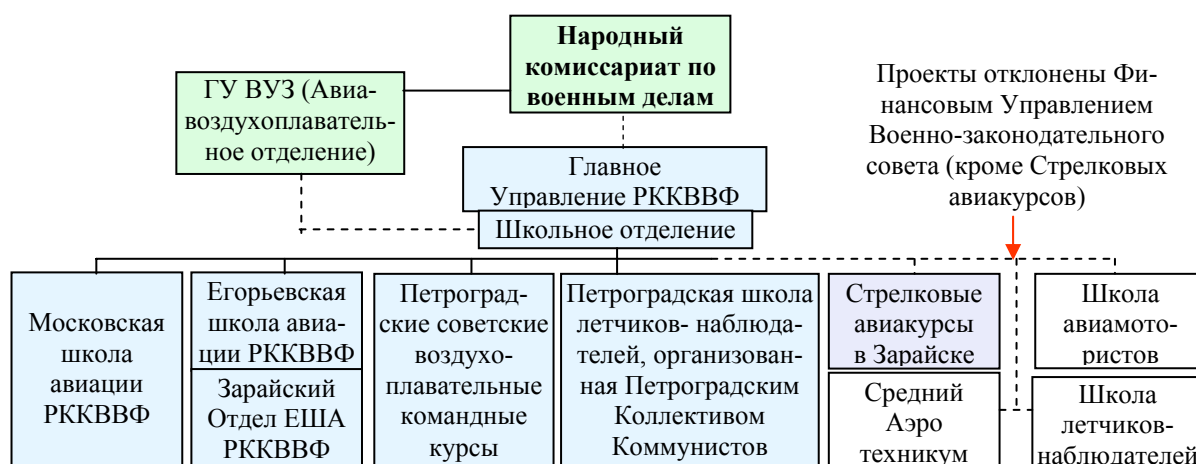
После доклада Начальника Главвоздухфлота Реввоенсовету Республики,

<sup>69</sup> РГВА. Ф. 29. Оп. 11. Д. 15. Л. 236.

<sup>70</sup> РГВА. Ф. 29. Оп. 11. Д. 15. Л. 244.

РВСР решил, что Главвоздухфлот не справляется с подготовкой авиакадров<sup>71</sup>, и издал 5 февраля 1919 г. приказ № 236. В нем говорилось: «Авиационные и воздухоплавательные школы передать в ведение Главного Управления Военных Учебных Заведений, сохранив за Главным Управлением Военного Воздушного флота инспекторские функции школ в техническом отношении, при этом комплектование школ переменным составом производить по взаимному соглашению между Главвоздухфлотом и ВУЧЕБ-ом согласно Положению»<sup>72</sup>.

Система подготовки авиационных кадров по состоянию на февраль 1919 г. представлена в виде схемы (рисунок 5.3).



Примечание – Выполнено по материалам РГВА: Кн. описи фондов. Т. 2. С. 226–240.

Рисунок 5.3 – Система подготовки авиационных кадров в РККВВФ (февраль 1919 года)

Заметим, что, кроме МВАШ и ЕВАШ, после изгнания из Поволжья белочехов, начала работать Военно-морская авиационная школа (в Самаре) для подготовки морских летчиков, созданная на базе эвакуированных Петроградской школы морской авиации (Гутуевский остров), Петроградской морской школы высшего пилотажа (Красное Село) и Петроградской школы морских летчиков (была организована на Корпусном аэродроме 25 июля 1918 г. на месте убывшего в Харьков Отделения ГВАШ в конце 1917 г.).

Таким образом, исследование показало, что дореволюционная система подго-

<sup>71</sup> РГВА. Ф. 29. Оп. 11. Д. 15. Л. 241.

<sup>72</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 3. Д. 51. Л. 179.

товки авиационных кадров, вопреки приказу Наркомвоена от 25 января 1918 г. № 84, где значилось: «сохранить авиационные школы для трудового народа», была разрушена из-за начавшейся в стране Гражданской войны.

### **5.3 Организационное строительство системы подготовки кадров для Красного Воздушного флота в Гражданскую войну (1918 – 1920)**

В ноябре 1918 г., в составе РККВВФ числилось только 269 летчиков и 59 летчиков-наблюдателей. В авиачастях было много вакантных должностей не только летно-подъемного состава. Не хватало также авиационных мотористов, механиков и других авиаспециалистов.

Авиационные школы после Октябрьской революции переименовывались. Например, Школа авиации ВАК стала Народной школой авиации, а Гатчинская военно-авиационная школа – Первой социалистической авиационной школой<sup>73</sup>. Не устраивал новых руководителей ВВФ и сам процесс подготовки авиаторов.

Поэтому был разработан план создания школ трех типов: летной – на 150 человек, специальной летчиков-разведчиков – на 100 человек и специальной летчиков-истребителей – на 60 человек.

С 1918 г. летные школы и курсы комплектовались главным образом из солдат и мотористов авиаотрядов, преимущественно, – коммунистов.

В 1918 г. выпускала летчиков только Московская авиашкола, однако в марте 1919 г. Инспекция отметила, что ее учебная база не позволяет обучать летчиков воздушной стрельбе, а это умение от них требовалось на фронте.

Кроме того, при малом числе типов самолетов, использовавшихся в летной школе для обучения, затягивался процесс ввода в строй прибывавших в авиаотряды выпускников авиашколы<sup>74</sup>. Тем не менее, с 1918 по 1922 гг. Московская авиашкола выпустила 233 военных летчика<sup>75</sup>.

---

<sup>73</sup> Красная армия и флот. – 1918. – № 24.

<sup>74</sup> РГВА. Ф. 29. Оп. 11. Д. 43. Л. 28.

<sup>75</sup> *Синикчианц А.М.* Отечества крылатые сыны. – М., 2002. – 400 с. – ISBN 5-89653-174-5. – С. 26.

Как положительное, нельзя не отметить, что с 7 октября 1918 г. для «сухопутных» командиров в Академии Генштаба стали преподавать авиационные предметы.

В это же время первый сигнал о критическом положении с подготовкой летчиков подало Управление РККВВФ МВО<sup>76</sup>, которое в ноябре 1918 г. докладывало Начальнику Авиадарма А.В. Сергееву: «Главная причина задержки формирования новых частей – отсутствие летчиков ...»<sup>77</sup>.

Между тем из-за перелетов к противнику стало ясно, что полагаться на дореволюционный летно-подъемный состав можно лишь при обстановке на фронте в пользу большевиков, и летчиков надо готовить из коммунистов.

Следует отметить, что с начала 1919 г. все авиационные учебные заведения находились в двойном подчинении. С одной стороны, они подчинялись Школьному отделению Главвоздухфлота, а с другой – по политико-просветительной и административно-хозяйственной части – школами ведало Главное Управление Военных Учебных Заведений РККА (приказ РВСР от 5 февраля 1919 г. № 236)<sup>78</sup>. Только после реорганизации органов управления РККВВФ 25 марта 1920 г. руководство авиашколами вновь было передано Главвоздухфлоту.

В 1919 г. стали открываться новые авиашколы. Так, 15 января 1919 г. приказом РВСР за № 96 была учреждена Петроградская Коммунистическая школа военных летчиков-наблюдателей РККВВФ<sup>79</sup>. Первый ее выпуск состоялся уже 15 февраля 1919 г.<sup>80</sup>. С 1919 г. «сухопутных» летчиков стала выпускать Егорьевская школа авиации РККВВФ.

В августе-сентябре 1918 г. в Московской авиашколе провели переаттестацию личного состава, следствием которой было отчисление и увольнение по политической неблагонадежности 47 человек постоянного и переменного составов. После этого в нее и другие авиашколы принимались только коммунисты с партийным ста-

---

<sup>76</sup> Синикчианц А.М. Отечества крылатые сыны / Анатолий Синикчианц. – М., 2002. – 400 с. – С. 24 – 25.

<sup>77</sup> Сергеев А.В. 5 лет строительства и борьбы Воздушного флота. Как создавался Красный Воздушный флот (1917 – 1922). Кн. II. / Андрей Сергеев. – М.: Авиаиздат., 1926. – 196 с. – С. 67.

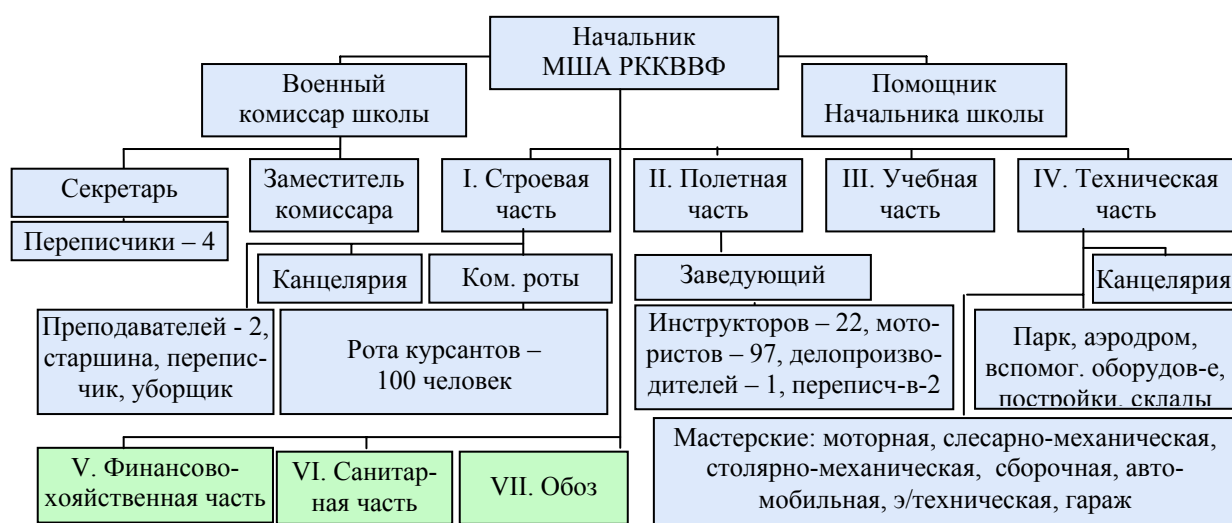
<sup>78</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 3. Д. 2. Л. 126.

<sup>79</sup> Там же.

<sup>80</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 3. Д. 90. Л. 215, 215 об.

жем не менее шести месяцев. В результате в конце 1918 г. в Московской военной авиашколе учлеты на 80 % состояли в партии большевиков<sup>81</sup>.

3 марта 1920 г. последовал приказ РВСР за № 346, согласно которому для Московской и Егорьевской авиашкол вводились новые штаты и положения. На рисунке 5.4 приведена организационно-штатная структура Московской школы авиации РККВВФ<sup>82</sup>. Егорьевская авиашкола имела примерно такую же организацию, однако в ней состояли в штате еще и теоретические (подготовительные) курсы летчиков и курсы мотористов.



#### Примечания

1 В школе должны были быть: 1) на каждого инструктора не более 7 учеников; 2) 28 револьверов, 167 винтовок, пулеметы: Льюиса – 3, Веккерса – 3, Кольта – 1, Гочкиса – 1, Максима – 10, Шоша – 1, ружье – пистолет системы Мадсена – 1, ружье – пистолет Федорова – 1.

2 Схема выполнена по материалам РГВА: Ф. 4. Оп. 3. Д. 58. Л. 176 – 178 об.

Рисунок 5.4 – Организационно-штатная структура Московской школы авиации РККВВФ по состоянию на март 1920 года.

Сначала учлеты находились в таком же положении, как и красноармейцы. «Вестник воздушного флота» по этому поводу писал: «Наши красные летчики получают обычный красноармейский паек [!], причем работа их по самому роду профессии невероятно тяжела и продолжается не менее 12 часов в сутки, причем на полеты приходится ежедневно около 8 часов. (...) Главвоздухфлотом [образована] специальная комиссия,

<sup>81</sup> Вестник возд. флота. – 1920. – № 3-4. – С. 73; Красный Воздушный флот: юбилейный сб. (1918-1923). – М., 1923. – С. 91, 92; Синикчиану А.М. Отечества крылатые сыны. – М., 2002. – 400 с.

<sup>82</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 3. Д. 58. Л. 176 – 178 об.

работающая над вопросом улучшения положения красных летчиков»<sup>83</sup>.

Однако еще до организации этой комиссии данный вопрос был рассмотрен в Реввоенсовете и решен через приказ № 1765 от 10 сентября 1920 г. об увеличении нормы пайка летно-подъемному составу<sup>84</sup>.

К концу Гражданской войны система подготовки авиационных и, прежде всего, летных кадров стала основываться на трех базовых принципах: во-первых, летный состав должен готовиться исключительно преданным Советской власти; во-вторых, нужно предъявлять при отборе в учлеты повышенные требования к состоянию здоровья поступающих и, в-третьих, продовольственное обеспечение летного состава авиационных школ должно соответствовать его физическим и психологическим нагрузкам.

В 1919 г. при Егорьевской школе авиации были открыты шестимесячные Теоретические курсы летчиков, на которых повышали свои знания курсанты до уровня, необходимого для практического обучения полетам. Только после курсов учлеты могли продолжать подготовку в Московской и Егорьевской школах авиации РККВВФ. Такое двухступенчатое обучение при постоянном увеличении числа обучающихся на Теоретических курсах затрудняло деятельность Егорьевской авиашколы, расплывая усилия ее постоянного состава<sup>85</sup>. Поэтому 17 сентября 1920 г. последовал приказ РВСР за № 1869/353, которым предписывалось:

«1. Для комплектования летным составом Авиационных Частей распоряжением ГУ ВФ [Главвоздухфлота] сформировать из Егорьевской Школы Авиации Летную Авиационную Школу на 250 человек в год и, выделив теоретические классы учеников-летчиков, сформировать Теоретическую Школу Летчиков [в Егорьевске] на 500 человек.

2. Курсы мотористов [Егорьевской школы] передать в Московскую Школу Авиационных Техников Механиков и развернуть [ее] на 200 человек в год.

3. Для подготовки специалистов для наблюдения за материалами, поступаю-

---

<sup>83</sup> Из газет // Вестник воздушного флота. – 1920. – № 5. – С. 47.

<sup>84</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 3. Д. 59. Л. 676.

<sup>85</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 3. Д. 59. Л. 506; Вестник воздушного флота. – 1920. – № 3 – 4. – С. 71.



щими на авиационные заводы и авиационные парки, открыть при Московской Школе (...) курсы браковщиков [по-современному – военпредов] на 30 человек (единовременно – 90)»<sup>86</sup>.

В связи с положительным опытом применения авиации на Туркестанском фронте и возможностью использования благоприятного для полетов климата Туркестана в Ташкенте 17 июля 1920 г. была открыта «Ташкентская Школа Авиации» на 100 учеников-летчиков<sup>87</sup>.

В Положении о Ташкентской школе говорилось, что «по окончании практического летного обучения, согласно особой утвержденной Учебно-педагогическим комитетом Инструкции по ведению летного обучения в Школе, обучающиеся обязаны выполнить четыре контрольных полета: а) на точность посадки, б) на высоту и в) два полета по заданному маршруту с посадкой на незнакомой местности, после чего приказом по Школе удостоиваются звания Красного Летчика»<sup>88</sup>.

В 1920 г. во всех авиашколах стала разделяться подготовка летно-подъемного и технического составов. В начале Гражданской войны авиамотористов готовили Московская и Егорьевская школы. Другими источниками пополнения КВФ механиками и мотористами в 1918 – 1920 гг. являлись авиапарки.

Кроме механиков и мотористов для Действующей авиации требовались специалисты – аэрофотографы. Поэтому 29 апреля 1919 г. приказом РВСР за № 745 в Москве была организована Аэросъемочно-фотограмметрическая школа (позже – Московская авиашкола спецслужб) для подготовки специалистов аэрофоторазведки и летчиков-наблюдателей. Первый ее выпуск состоялся 26 августа 1919 г. в количестве 13 человек<sup>89</sup>.

5 сентября 1919 г. в Москве был открыт Авиационный техникум. Сначала он

<sup>86</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 3. Д. 34. Л. 519 об.

<sup>87</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 3. Д. 59. Л. 451 об.

<sup>88</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 3. Д. 60. Л. 24 – 28.

<sup>89</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 3. Д. 55. Л. 334; *Гришин В.В.* Зарождение и развитие связи в отечественных Военно-воздушных силах до Великой Отечественной войны (1910 - 1941 гг.): дис. ... канд. ист. наук: 20.02.22 / Военно-воздушная академия им. Ю.А. Гагарина. – Монино, 2001. – С. 87; Славный юбилей // Вестник воздушного флота. – 1939. – № 7. – С. 5 – 6.

планировался в качестве среднего технического учебного заведения, однако в связи со снятием вопроса об открытии одновременно с ним Института Инженеров Красного Воздушного Флота, решено было использовать Авиатехникум как высшее учебное заведение, для подготовки авиационных инженеров. Учебный план его рассчитан был на три года. Однако в сентябре 1920 г. в ознаменование пятидесятилетней ученой деятельности профессора Николая Егоровича Жуковского, «отдавшего Воздушному Флоту с самого начала его зарождения свои силы, знания и опыт», Авиатехникум был переименован в «Институт инженеров Красного Воздушного Флота имени Н.Е. Жуковского».

В ходе Гражданской войны в связи с увеличением числа типов самолетов, эксплуатируемых в авиачастях, усложнением авиационной техники и необходимостью ее многократного ремонта, потребовались специалисты – авиационные техники, уровень подготовки которых позволял бы им руководить регулировщиками, мотористами и другими специалистами.

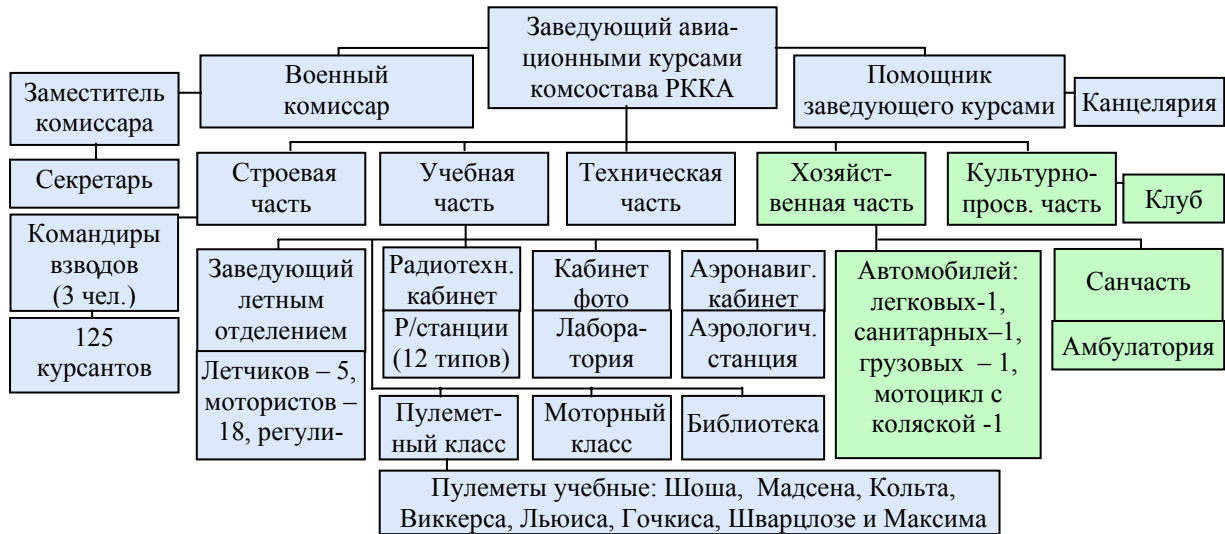
Первая Военная авиатехническая школа была образована 24 мая 1919 г. приказом Наркомвоена Украины за № 469 в Харькове. 12 июля того же года она открылась, однако наступление противника вынудило Школу из Харькова эвакуировать в Москву. Здесь начался период оборудования ее учебно-материальной базы, а 6 апреля 1920 г. приказом РВСР за № 539 были объявлены Положение и Штат Московской Школы Авиационных Техников-Механиков (так стала называться Харьковская военная авиатехническая школа). Первый ее выпуск в количестве 12 авиационных техников-механиков состоялся 18 января 1921г.<sup>90</sup>.

Нехватка на фронте грамотных в авиационном и военном отношении авиационных командиров и начальников вплоть до уровня начальника авиации и воздухоплавания фронта, заставило Реввоенсовет начать их подготовку (приказ от 22 мая 1920 г. за № 882), в котором говорилось: «Принять к руководству с 13 мая с.г. объявляемые при сем штаты, положение и табель имущества Авиационных Кур-

---

<sup>90</sup> 15 лет школы авиатехников им. Ворошилова // Вестник воздушного флота. – 1934. – № 8. – С. 15; Славное двадцатилетие // Вестник воздушного флота. – 1939. – № 10. – С. 10.

сов Командного состава РККВВФ» (рисунок 5.5).



Примечание – Схема выполнена по РГВА: Ф. 4. Оп. 3. Д. 59. Л. 172 – 177.

Рисунок 5.5 – Организационно-штатная структура Авиационных курсов командного состава РККА по состоянию на май 1920 г.

На Авиакурсах работали два отделения: по подготовке командного состава и летчиков-наблюдателей<sup>91</sup>.

В связи с войной в Польше в 1920 г. и обозначившимся переходом к позиционным формам борьбы от авиации стали требовать выполнения задачи корректирования артиллерийского огня, однако обученных этому летчиков-наблюдателей почти не было. Тогда при Высшей Артиллерийской Школе Командного состава 8 июня 1920 г. была начата подготовка летчиков-наблюдателей из артиллерийских командиров (набор 53 человека)<sup>92</sup>.

В том же 1920 г. при Петроградском институте инженеров путей сообщения был организован Факультет воздушных сообщений для подготовки «инженеров по организации и эксплуатации воздушных путей»<sup>93</sup>.

Открылось также в декабре 1920 г. Авиационное отделение по подготовке летчиков-наблюдателей при Петроградской пехотной школе.

Заслуживает внимания опыт подготовки резервов авиационных и воздухо-

<sup>91</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 3. Д. 59. Л. 172 – 177; Справочный отдел // Вестник воздушного флота. – 1920. – № 3 – 4. – С. 73.

<sup>92</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 3. Д. 34. Л. 314 – 321 об.

<sup>93</sup> Авиация и воздухоплавание. – 1923. – № 2. – С. 5.

плавательных специалистов во время Гражданской войны. Так, 28 апреля 1919 г. приказом РВСР за № 754 был утвержден штат Резерва авиа- и воздухоплавательных специалистов при Московском Окружном Управлении РККВВФ<sup>94</sup>. В Положении о Резерве говорилось, что он непосредственно подчиняется Окружному Управлению, а его переменный состав служит кадром для пополнения авиа- и воздух-частей, учреждений и заведений<sup>95</sup>.

23 января 1920 г. в приказе РВСР за № 127 было указано, что «ввиду недостатка рабочих – специалистов по авиастроению (...) увеличить размер переменного состава Резерва авиа- и воздух-специалистов при Московском Окружном Управлении Военного Воздушного Флота (...) до 1000 человек»<sup>96</sup>. Но и этого оказалось недостаточно, и 23 августа 1920 г. (приказ РВСР № 1673) Резерв был увеличен до 2500 человек<sup>97</sup>.

Кроме того, приказом РВСР от 29 апреля 1920 г. за № 709/123 разрешалось Начальнику УАВ при Штабе Кавказского фронта содержать Резерв авиа- и воздухоплавательных специалистов по штату № 754 (см. выше), но не более 75 человек<sup>98</sup>. Аналогичного содержания приказ РВСР вышел 6 июня 1920 г. за № 969/168 в отношении Резерва авиа- и воздухоплавательных специалистов для Западного и Юго-Западного фронтов<sup>99</sup>. Всего в Резерве РККВВФ по штату было 2725 специалистов.

РККВВФ своевременно пополнялся кадрами. За годы Гражданской войны было подготовлено 292 специалиста, в том числе 155 летчиков, 75 летчиков-наблюдателей и 62 воздухоплавателя<sup>100</sup>. По состоянию на 1 сентября 1920 г. в рядах РККВВФ состояли 589 летчиков, 315 летчиков-наблюдателей, 216 воздухоплавателей, 134 механика и 711 мотористов<sup>101</sup>.

Во время Гражданской войны РККВВФ нес потери, превышавшие их про-

---

<sup>94</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 3. Д. 30. Л. 297, 297 об.

<sup>95</sup> Там же.

<sup>96</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 3. Д. 58. Л. 63 об.

<sup>97</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 3. Д. 59. Л. 610 об.

<sup>98</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 3. Д. 34. Л. 261 об.

<sup>99</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 3. Д. 34. Л. 309 об.

<sup>100</sup> РГВА. Ф. 83988. Оп. 2. Д. 31. Л. 43.

<sup>101</sup> РГВА. Ф. 30. Оп. 1. Д. 87. Л. 124.

центные показатели по всей РККА (таблица 5.3)<sup>102</sup>.

Т а б л и ц а 5.3

Личный состав	Потери по годам войны			
	1918	1919	1920	Всего
Летчики	80	148	72	300
Летчики-наблюдатели	25	67	26	118
<b>Итого:</b>	<b>105</b>	<b>215</b>	<b>98</b>	<b>418</b>

Важным показателем боеспособности авиачастей считался процент большевиков среди личного состава РККВВФ. В конце 1920 г. из 730 человек летного состава 347 являлись коммунистами<sup>103</sup>, а всего в Красном Воздушном флоте насчитывалось 5330 большевиков (четверть всего личного состава РККВВФ), из которых 85 % находились в Действующей армии.

Специфика Гражданской войны обусловила наличие оригинальных источников комплектования летно-подъемного состава РККВВФ. Так, одним из источников была белогвардейская авиация (таблица 5.4).

Т а б л и ц а 5.4 (данные за период с 01.01. по 15.08.1920 г.)<sup>104</sup>

Источники пополнения летно-подъемного состава в Гражданскую войну	Летчики	Летнабы
1. Подготовлено в авиашколах	50	19
2. Поступило добровольцами или переведено из других родов войск	25	20
3. Допущено к летной службе из мотористов и других специалистов	1	2
4. Добровольно перешло (перелетело) из белых армий	40	13
5. Взято в плен после разгрома Колчака	57	27
<b>Итого:</b>	<b>173</b>	<b>81</b>

Командование отмечало, что бывшие колчаковские летчики показали высокую боеспособность в борьбе с белополяками.

Схема системы подготовки авиакадров, сложившаяся в Гражданскую войну, изображена на рисунке 5.6.

<sup>102</sup> РГВА. Ф. 83988. Оп. 2. Д. 31. Л. 43; Развитие системы подготовки летных кадров в отечественных Военно-воздушных силах (1910 – 1994 гг.) // Учебное пособие. ВВА им. Ю.А. Гагарина: Мононо, 1996. – 76 с. – С. 20 – 22.

<sup>103</sup> РГВА. Ф. 30. Оп. 2. Д. 147. Л. 27 – 29.

<sup>104</sup> *Сергеев А.В.* 5 лет строительства и борьбы Воздушного флота. Кн. 1. Героические годы Красного Воздушного флота, 1917 – 1922 / Андрей Сергеев. – М.: Авиаиздат., 1926. – 157 с. – С. 15.



Рисунок 5.6 – Система подготовки кадров для РККВВФ по состоянию на декабрь 1920 года

Таким образом, несмотря на трудности, система подготовки авиационных кадров в Советской России была восстановлена, и она со своими задачами справилась. Подтверждение тому – постоянное улучшение качественного состояния РККВВФ в течение Гражданской войны, совершенствование его боевого применения, перевес над авиацией белогвардейцев, интервентов и даже успехи в воздушной борьбе с авиацией регулярной армии Польши, которая имела опытных летчиков из стран бывшей Антанты и современные самолеты.

Советская система подготовки авиакладов в Гражданскую войну имела слабую учебную материально-техническую базу. Обучение шло на учебных и боевых машинах времен Первой мировой войны. Летно-подъемный состав, выпускаемый авиашколами, имел незначительный налет.

#### 5.4 Организационное строительство системы подготовки кадров для Красного Воздушного флота при демобилизации Красной армии (1921 – 1923)

После окончания Гражданской войны 25 ноября 1920 г. приказом Реввоенсовета № 88 было объявлено новое положение и условия поступления в большую часть военно-учебных заведений КВФ, а именно: 1) Егорьевскую теоретическую школу авиации КВФ, 2) Московскую школу авиации КВФ, 3) Практическую школу

авиации в Зарайске, 4) Институт инженеров Красного Воздушного Флота имени Н.Е. Жуковского, 5) Школу техников-механиков и мотористов КВФ и 6) Аэросъемочно-фотограмметрическую школу КВФ<sup>105</sup>.

В следующем году, 8 – 16 марта 1921 г., состоялся X съезд РКП(б), который потребовал «обратить исключительное внимание (...) на необходимость всемерного улучшения постановки военно-учебного дела во всех отношениях»<sup>106</sup>. В развитие этого требования в Главвоздухфлоте было решено разработать для КВФ план школьного строительства; определить типы авиашкол, их штатную емкость, места дислокации; разработать учебные программы, определить нормы учебной нагрузки для преподавателей, инструкторов и курсантов.

Учебный отдел Главвоздухфлота, руководивший учебными заведениями КВФ, имел три отделения, в которых работал 21 человек (по штату – 29)<sup>107</sup>. Местные органы управления вузами не предусматривались<sup>108</sup> (рисунок 5.7).



Примечание – Схема выполнена по материалам РГВА: Ф. 4. Оп. 1. Д. 33. Л. 41.

Рисунок 5.7 – Учебный отдел и его отделения в Главном Управлении КВФ

При подведении итогов деятельности школ КВФ отмечалось, что в 1921 г. было выпущено 323 специалиста, из них: 24 летчика, 33 летчика-наблюдателя, 123 фотографа, 104 техника и 39 воздухоплавателей<sup>109</sup>.

Констатировалось, что специальная подготовка улучшилась: если во время Гражданской войны летчики уходили на фронт, имея 20 часов налета, то в 1921 г.

<sup>105</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 1. Д. 167. С. 87.

<sup>106</sup> КПСС в резолюциях. – Т. 2. – М., 1970. – С. 263.

<sup>107</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 1. Д. 33. Л. 41.

<sup>108</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 3. Д. 1704. Л. 42.

<sup>109</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 3. Д. 1704. Л. 44.

выпускники летных школ уже имели не менее 50 часов налета<sup>110</sup>. Кроме того, летчики и летчики-наблюдатели теперь на практике стали изучать корректирование артиллерийской стрельбы и ведение воздушной разведки. Был изжит дефицит в летчиках-инструкторах, что обуславливалось высвобождением летчиков от боевой работы. В начале 1922 г. в Главвоздухфлоте был произведен учет основных авиаспециалистов (таблица 5.5).

Т а б л и ц а 5.5<sup>111</sup>

Отчетный период	Летно-подъемный состав, механики и мотористы, чел.								Итого	
	Летчики		Летчики-наблюдатели		Механики		Мотористы			
	Штат	Налицо	Штат	Налицо	Штат	Налицо	Штат	Налицо	Штат	Налицо
01.09.1921 г.	498	386	215	143	428	294	1242	912	2383	1735
01.01.1922 г.	515	358	175	145	350	259	1227	955	2267	1717
	Специалисты специальных служб, чел.									
	Фотограмметристы		Фотографы		Аэронавигаторы		Прочие			
	Штат	Налицо	Штат	Налицо	Штат	Налицо	Штат	Налицо		
01.09.1921 г.	31	12	162	81	59	28	5094	2389	5346	2510
01.01.1922 г.	18	10	103	77	52	23	5558	2601	5731	2711
<b>01.09.1921 г.</b>									<b>7729</b>	<b>4245</b>
<b>01.01.1922 г.</b>									<b>7998</b>	<b>4428</b>

Как следует из таблицы 5.5, на 1 сентября 1921 г. в КВФ было положено иметь по штату 7729 специалистов, а налицо проходило службу лишь 4245 человек. По состоянию на 1 января 1922 г., по штату – 7998, а налицо – 4428 человек. Фактически имелся почти половинный некомплект личного состава. Кроме того, около 10 % летчиков были полностью непригодны к летной работе<sup>112</sup>. Необходимый личный состав для КВФ поставляли авиашколы.

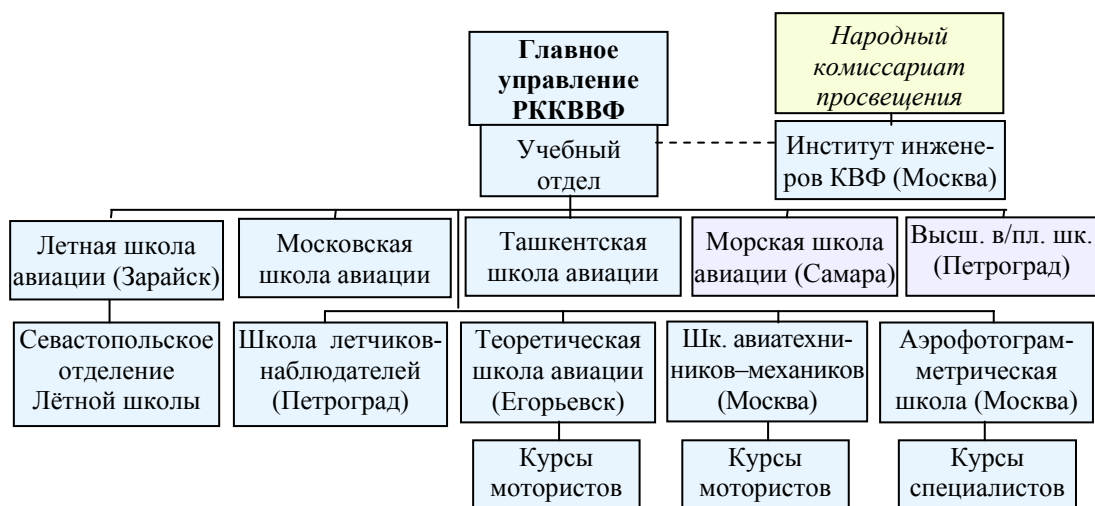
На 1 января 1922 г. система подготовки авиакадров имела вид, представленный на рисунке 5.8.

<sup>110</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 3. Д. 1704. Л. 44.

<sup>111</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 1. Д. 33. Л. 83; Д. 167. С. 71.

<sup>112</sup> Развитие системы подготовки летных кадров в отечественных Военно-воздушных силах (1910 – 1914 гг.). – Монино, – 1996. – 76 с. – С. 24 – 25.





Примечание – Схема выполнена по материалам РГВА: Ф. 4. Оп. 1. Д. 33. Л. 42.

Рисунок 5.8 – Система подготовки авиационных кадров на 1 января 1922 года

Данные о численности постоянного и переменного составов вузов КВФ по состоянию на 1 января 1922 г. приведены в таблице 5.6.

Таблица 5.6<sup>113</sup>

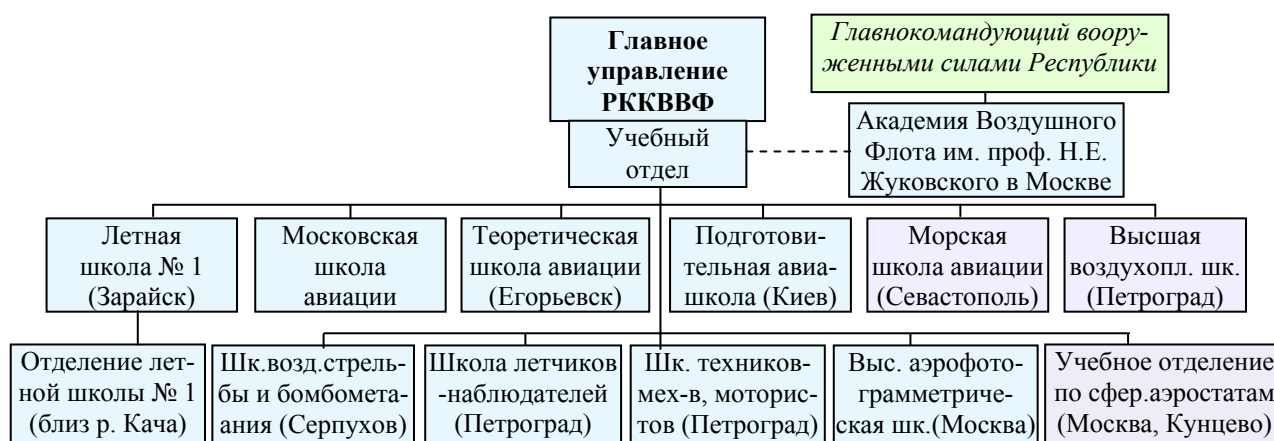
№ п.п.	Наименование учебного заведения	Списочная численность	
		Постоянный	Переменный
1	Высшая воздухоплавательная школа	320	76
2	Аэрофотограмметрическая школа	312	92
3	Институт инженеров Красного Воздушного Флота	192	189
4	Теоретическая школа авиации	358	152
5	Летная школа авиации	392	36
6	Севастопольское отделение Лётной школы	90	23
7	Ташкентская школа авиации	111	6
8	Московская школа авиации	608	63
9	Морская школа авиации	198	21
10	Школа летчиков-наблюдателей	307	104
11	Школа авиационных техников-механиков	195	200
	Курсы при Теоретической школе авиации	Не предусмот.	92
	Курсы при Аэрофотограмметрической школе	6	45
	Курсы при Школе авиационных техников-механиков	Не предусмот.	27
	<b>Итого</b>	<b>3089</b>	<b>1126</b>

В 1922 г. в связи с переводом РККА на мирное положение в вузах КВФ началась реорганизация. В результате система подготовки несколько изменилась и стала

<sup>113</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 3. Д. 1704. Л. 42, 43; Бычков В.Н. Летопись авиации и воздухоплавания / Владимир Бычков. – М.: «Academia», 2006. – 808 с. – ISBN 5-87444-247-2. – С. 477.

иметь вид, изображенный на рисунке 5.9.

В Теоретической авиашколе курсанты один-два года изучали общеобразовательные, политические и военные дисциплины, устройство самолета, мотора, аэродинамику, теорию стрельбы и т.д. Эта ступень была необходима потому, что общая подготовка многих курсантов в те годы была весьма низкой. Осенью 1923 г. в Школе был открыт и морской класс. В сентябре 1924 г. Школа перебазировалась в Ленинград.



Примечание – Схема выполнена по материалам РГВА: Ф. 4. Оп. 1. Д. 167. Ч. 1. С. 87.

Рисунок 5.9 – Система подготовки авиационных кадров на 1 октября 1922 г.

8 сентября 1921 г. приказом РВСР за № 1951 было объявлено о создании в Серпухове Школы воздушной стрельбы и бомбометания<sup>114</sup>.

Летная школа авиации в Зарайске получила дополнение к названию: «№ 1». Этот же номер получило и ее Отделение в Каче (бывшая дореволюционная СВАШ). Полеты в Отделении начались 19 июня 1921 г.<sup>115</sup>.

Летом 1921 г. в Киеве была создана Подготовительная авиационная школа для предварительной подготовки красноармейцев и молодых рабочих к поступлению в летные и воздухоплавательные школы. В 1922 г. масштаб Школы был признан недостаточным. Отметим, что в феврале 1923 г. эта Школа была преобразована в четырехгодичное Военное училище КВФ, а 4 марта 1923 г. состоялось его открытие. Позднее это Училище было реформировано в «Нормальную Школу командного

<sup>114</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 3. Д. 1704. Л. 44.

<sup>115</sup> Пунтус В. Крылья Качи. – Волгоград, 1970. – С.40.

состава» с трехгодичным курсом обучения, опять же – для предварительной подготовки будущих летчиков<sup>116</sup>.

Школа авиатехников-механиков начала готовить мотористов, обучавшихся ранее на «моторных» курсах, организованных при ней же и при Теоретической школе авиации. Поэтому к наименованию Школы добавилось слово «мотористов». В 1922 г. Школа передислоцировалась в Петроград.

Аэрофотограмметрическая школа получила статус «высшей», так как в ней стали обучаться аэронавигаторы, аэрофотографы и специалисты по радиотелеграфии, и она выпускала специалистов непосредственно в части КВФ<sup>117</sup>.

В Отчете КВФ Реввоенсовету за 1922 год отмечалось: «Убыль обучающихся по болезни, малоуспешности, политической неграмотности, неблагонадежности в школах (...) очень велика, что и видно из таблицы 5.7:

Т а б л и ц а 5.7

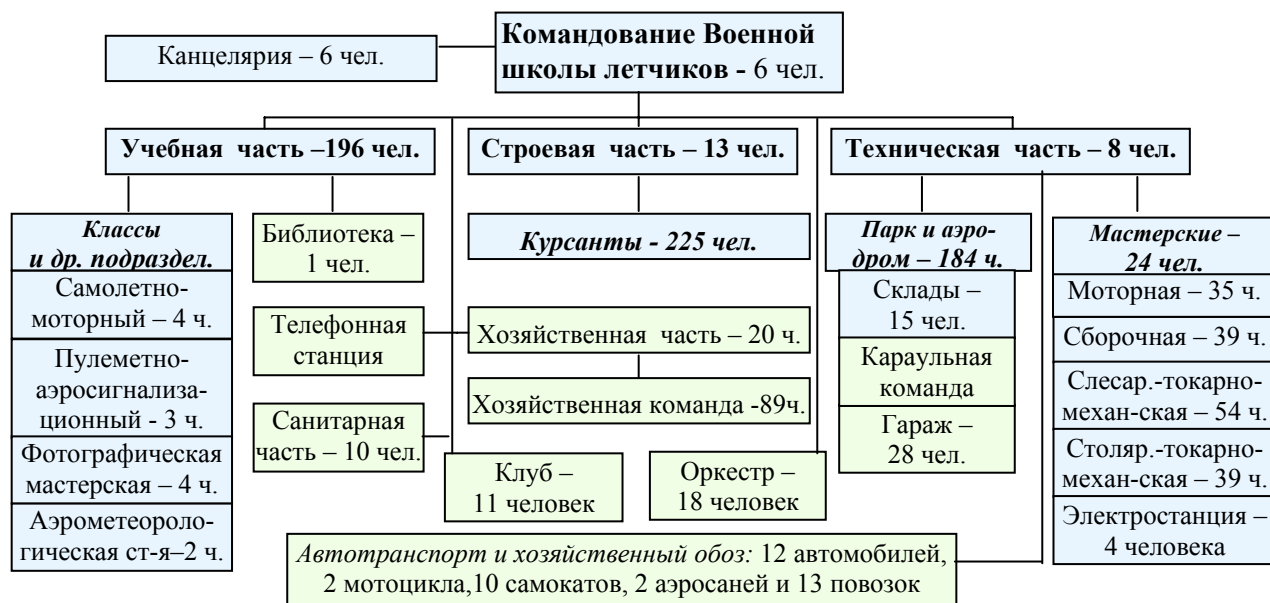
Типы школ	Причины убыли						
	Всего убыло	В том числе					
		Окончили	Дезертировало	По малоуспешности	По болезни	За смертью	Прочие
Высшие	238	118	7	49	18	11	35
Командные	218	91	11	28	15	2	71
Подготовительные	340	188	9	58	29	2	54
<b>Итого</b>	<b>796</b>	<b>397</b>	<b>27</b>	<b>135</b>	<b>62</b>	<b>15</b>	<b>160»</b>

И далее: «Некомплект переменного и постоянного состава объясняется: 1) ограниченным отпуском пайков; 2) большою убылью курсантов во время обучения из-за несоответствия к летной службе; 3) малой пропускной способностью практических школ 1-й ступени, из-за недостатка самолетов и моторов, устарелости их типов и изношенности. Задание по выпуску специалистов за минувший год выполнено (...) на 60 %»<sup>118</sup>. На рисунках 5.10, 5.11 и 5.12 изображены организационно-штатные структуры трех летных школ: первоначального обучения, высшей и высшей воздушного боя и бомбометания.

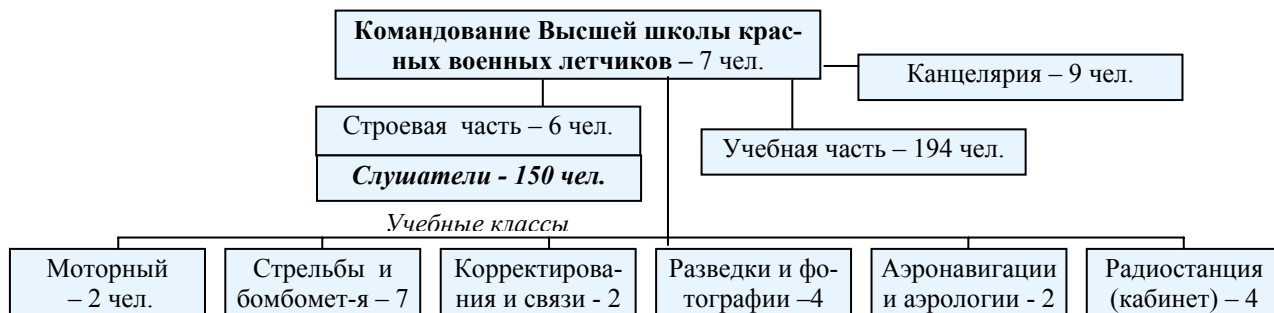
<sup>116</sup> От редакции // Вестник воздушного флота. – 1922. – № 14. – С. 72.

<sup>117</sup> Переформирование Аэросъемочной фотограмметрической школы в Высшую Аэрофотограмметрическую школу с Аэрофотограмметрическими курсами при ней было осуществлено приказом РВСР от 5 апреля 1921 года за № 781 (см. РГВА. Ф. 4. Оп. 3. Д. 14. Л. 90 об.).

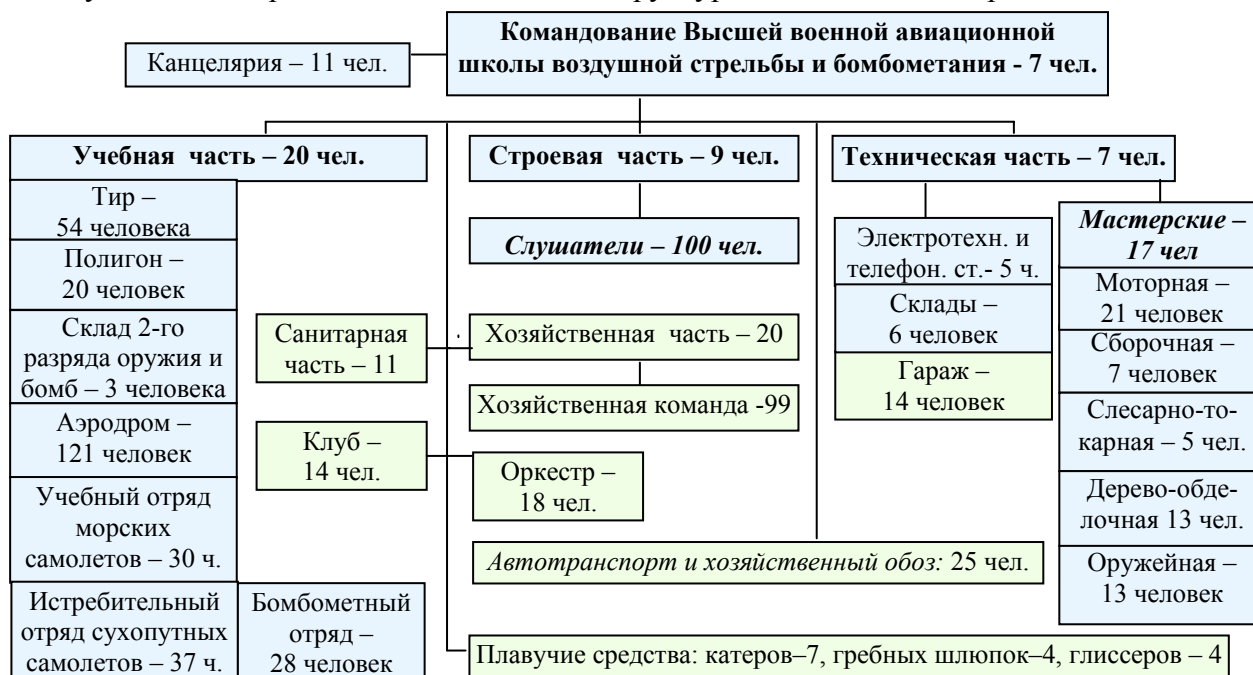
<sup>118</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 1. Д. 167. С. 88 – 90.



Примечание – Выполнено по материалам РГВА: Ф. 4. Оп. 3. Д. 81. Л. 32–46об.  
Рисунок 5.10 – Организационно-штатная структура Военной школы летчиков



Примечание – Выполнено по материалам РГВА: Ф. 4. Оп. 3. Д. 81. Л. 32 – 46 об.  
Рисунок 5.11 – Организационно-штатная структура Высшей школы красных военных летчиков



Примечание – Выполнено по материалам РГВА: Ф. 4. Оп. 3. Д. 81. Л. 32 – 46 об.  
Рисунок 5.12 – Организационно-штатная структура ВВАШ возд. стрельбы и бомбометания

В том же Отчете отмечалось и положительное в работе школ КВФ. Так, в маневрах и совместных работах с артиллерийской школой на полигоне в Луге Петроградской губернии приняли участие Высшая воздухоплавательная школа и Школа летчиков-наблюдателей, где было проведено обучение воздушной разведке и корректированию стрельбы с самолета и аэростата по радиотелеграфу.

С октября 1922 г. в Москве при Военной Академии РККА (бывшей Академии Генерального штаба) начали работать Высшие Военно-Академические курсы РККА на 60 человек в целях усовершенствования в военных познаниях старшего состава РККА (не ниже комбрига).

На курсах существовало Отделение командного состава КВФ, изучавшее предметы воздушного флота. Первоначально в Отделении обучались трое слушателей: Помощник Начальника Главвоздухфлота А.П. Онуфриев, Начальник КВФ Сибири Ф.А. Астахов и командир 1-й эскадрильи А.Т. Кожевников. Позже к ним присоединились еще пять лиц старшего состава КВФ<sup>119</sup>. Занятия в этом Отделении вели А.Н. Лапчинский, М.П. Строев, Шустарев и Н.А. Яцук.

Приказами РВСР от 30 января 1923 г. за №№ 225 и 226 было объявлено о начале формирования 2-й Военной Школы Летчиков в г. Борисоглебске и 2-й Высшей Школы Красных Военных Летчиков в г. Липецке соответственно. Одновременно Севастопольская военная школа летчиков переименовывалась в 1-ю Военную Школу Летчиков и в нее вливалась Зарайская Летная школа № 1, а Высшая Школа Красных Военных Летчиков (Московская) становилась 1-й<sup>120</sup>. В это же время расформировывались Курсы пилотов-аэронавтов в Кунцево.

Здесь уместно напомнить о Харьковской школе, трофейное имущество которой из с. Спасское в 1923 г. было передано в Борисоглебскую школу.

Таким образом, к середине 1923 г. система подготовки кадров КВФ была реорганизована с тем, чтобы будущий летчик после окончания «нормальной» пехотной (или любой другой неавиационной) школы, прошел курс обучения в Теоретической

---

<sup>119</sup> О занятиях на Высших Военно-Академических курсах // Вестник воздушного флота. – 1923. – № 1. – С. 95.

<sup>120</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 3. Д. 81. Л 138 об.

военной школе КВФ и затем освоил полеты на учебном самолете в летной школе. На следующем этапе он должен был учиться в высшей школе красных военных летчиков полетам на боевом самолете и, наконец, на завершающем этапе следовало обучение в Высшей военной авиационной школе воздушной стрельбы и бомбометания. Итак, чтобы стать полноценным военным летчиком необходимо было пройти пять этапов подготовки: один из них в пехотной школе и четыре – в авиационных школах.

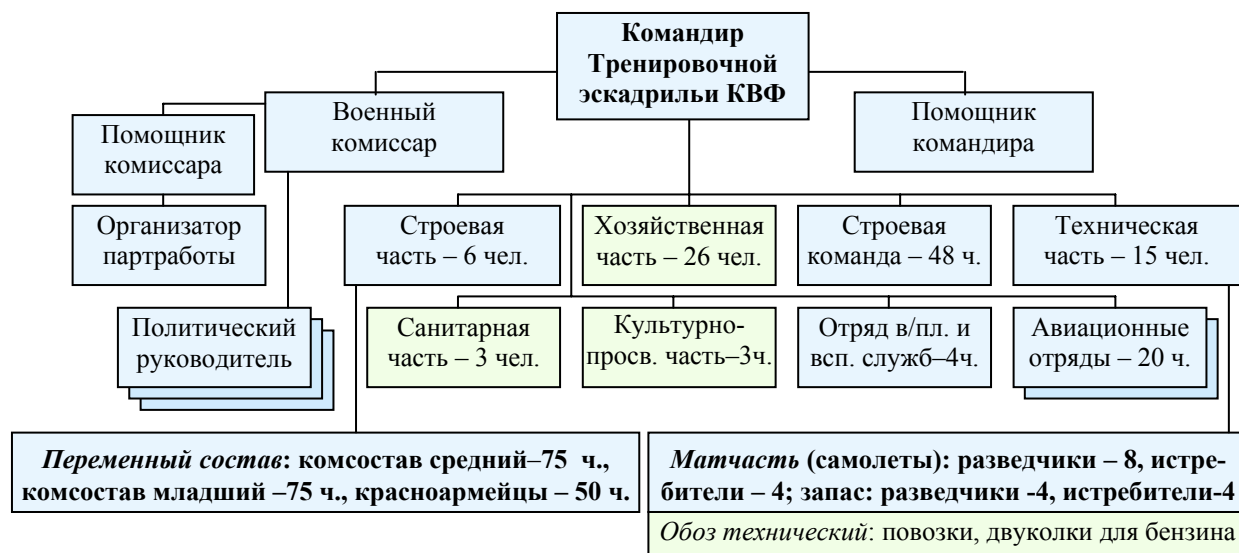
В 1923 г. школы получили наименования: 1) Егорьевская школа авиации КВФ стала называться *Теоретической военной школой КВФ*, 2) Московская школа авиации КВФ – *1-й высшей школой красных военных летчиков*, 3) Летная школа на р. Каче близ Севастополя – *1-й военной школой летчиков*<sup>121</sup>, 4) Морская школа гидроавиации им. Л.Д. Троцкого в Севастополе – *Высшей военной школой красных морских летчиков им. Л.Д. Троцкого*, 5) Школа воздушной стрельбы и бомбометания в Серпухове – *Высшей военной авиационной школой воздушной стрельбы и бомбометания*, 6) Школа летчиков-наблюдателей в Петрограде – *Высшей военной школой летчиков-наблюдателей Красного Воздушного флота*, 7) Школа техников-механиков и мотористов – *Военно-технической школой Красного Воздушного флота*, 8) Аэро съемочно-фотограмметрическая школа – *Высшей фотограмметрической школой Красного Воздушного флота*, Воздухоплавательная школа КВФ – *Высшей военно-воздухоплавательной школой Красного Воздушного флота (ВВВШ КВФ)*. В ВВВШ КВФ влились Курсы пилотов-аэронавтов в Кунцево<sup>122</sup>.

В 1920-е годы заметную роль в подготовке кадров для КВФ сыграли тренировочные и учебные авиачасти. Так, приказом РВСР от 31 марта 1923 г. за № 662 с 1 февраля 1923 г. вводился штат Тренировочной эскадрильи КВФ, расположившейся на Центральном аэродроме<sup>123</sup> (рисунок 5.13).

<sup>121</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 3. Д. 14. Л. 92.

<sup>122</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 3. Д. 82. Л. 57.

<sup>123</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 3. Д. 81. Л. 479 – 480 об.



Примечание – Выполнено по материалам РГВА: Ф. 4. Оп. 3. Д. 81. Л. 479 – 480.  
Рисунок 5.13 – Организационно-штатная структура Тренировочной эскадрильи КВФ (март 1923 г.)

Тренировочная эскадрилья должна была использоваться для обучения слушателей Академии Воздушного Флота им. Н.Е. Жуковского и летной тренировки высшего комсостава. В связи с упоминанием АВФ, заметим, что с сентября 1922 г. Институт инженеров КВФ им. Н.Е. Жуковского приказом РВСР за № 1405 был преобразован в Академию Воздушного Флота им. проф. Н.Е. Жуковского, подчиненную уже во всех отношениях Военному ведомству.

В Отчете КВФ за 1922/23 год отмечалось, что авиавузами выпущено в 1923 г.: из высших авиашкол 518 и из нормальных школ 560 краскомов. По специальностям они распределялись следующим образом (таблица 5.8).

Таблица 5.8<sup>124</sup>

Учет	Летчик-истребитель	Летчик-разведчик	Морской летчик	Летчик-наблюдатель	Авиапулеметчик	Млад. спец. по в/пл.	Пилот аэронавигатор	Фотограмметрист	Фоточертежник	Аэронавигатор	Радионадсмотрщик	Моторист	Механик	Прочие	Итого:
367	74	43	7	75	35	44	2	25	25	21	32	293	19	16	1078

Всего в течение 1922/23 г. было отчислено 605 человек, что составляло по отношению к числу обучавшихся на 1 октября 1923 г. – 2148 ч. – 28,16 %.

В 1922/23 г. предпринимались меры по улучшению учебного процесса в вузах, но дело тормозилось недостатком денежных отпусков и технических средств. Для

<sup>124</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 1. Д. 170. С. 196.

организации лабораторного метода преподавания в авиационных вузах стали создаваться учебные кабинеты и лаборатории.

Из-за неподготовленности гражданской молодежи и красноармейцев к учебе в авиационных вузах «нормальную» Егорьевскую школу (Теоретическую военную школу КВФ) с 1923 г. стали комплектовать только красными командирами (краскомами). Гражданские лица и технический состав из строевых частей КВФ теперь стали поступать сначала в специально созданное подготовительное Киевское училище КВФ со сроком обучения в три года.

В 1923 г. в связи с тем, что КВФ за счет собственных ресурсов не мог покрыть потребности в командном и политическом составе, было принято решение о направлении в авиацию из пехоты, кавалерии и других родов войск опытных и хорошо подготовленных командиров и политработников, как правило, участников войны. Перед назначением на должность они предварительно проходили стажировку в строевых частях ВВС и обучение летному делу на специальных курсах. Свою судьбу с авиацией тогда связали П.И. Баранов, С.К. Горюнов, П.Ф. Жигарев, С.Я. Смушкевич и другие краскомы, ставшие впоследствии известными авиационными командирами и начальниками.

С приходом в КВФ красных командиров из других родов войск сразу последовали мероприятия для введения в Воздушном флоте порядка, установленного для всех воинских частей РККА. Не остались в стороне и школы КВФ.

К концу 1923 г. количество имевшихся в КВФ специалистов приблизилось к их числу, требовавшемуся по штату. Таким образом, менее чем за три года задача укомплектования КВФ авиационными кадрами в основном была решена. Однако по сравнению с воздушными флотами главных капиталистических государств КВФ был невелик, и перед авиашколами вырисовывалась в середине 1920-х гг. новая задача – выпустить достаточно авиаспециалистов для новых авиационных формирований.

Так, в ряде учебных заведений РККА были открыты для повышения уровня авиационной подготовленности красных командиров курсы усовершенствования начальствующего состава (КУНС). В частности, в 1923 г. первые КУНС для КВФ



начали работать в Петроградской школе летчиков-наблюдателей, а с февраля 1924 г. приступил к занятиям Командный факультет в Академии Воздушного Флота им. проф. Н.Е. Жуковского.

Данные о личном составе и материальной части по всем школам Воздушного флота по состоянию на август 1923 г. сведены в таблицу 5.9<sup>125</sup>.

Т а б л и ц а 5.9

	Высшая ШКВЛ	Высшая ВАШВСБ	Военная ШЛ	Высшая ВШЛНВФ	Тренир. эскадр-я	Высшая ВШКМЛ	Высшая АФШ	Училище КВФ	Военная ШКВФ	Всего
<b>Личный состав</b>										
Начальст. состав	7	7	6	6	9	7				42
Канцелярия	9	11	6							26
Учебная часть	215	311	206			81				813
Строевая часть	6	9	13		6	64				98
Слушателей	150	100	-	150	-	80				480
Курсантов	-	-	225	-	200	-				425
Техническая часть		380	203		15	98				696
Парк, аэродром			184							184
Склады			15							15
Гараж			28							28
Хозяйствен. часть		120	109		26	38				293
Строевая команда					48					48
Санитарная часть		11			3	6				20
Отряд служб					4					4
Два авиаотряда					2x10					20
Клуб		14	11			14				39
Оркестр		18	18							36
Автотранспорт			26 ед.			15 ед.				41 ед.
Хозяйственный обоз		25	13 повозок			4 единицы				25 ч., 17 ед.
Плавательные средства		15 единиц				6 единиц				21 ед.
<b>Всего</b>	<b>237/150</b>	<b>618/100</b>	<b>813/225</b>	<b>303/150</b>	<b>134/200</b>	<b>314/80</b>				<b>2419/905</b>
<b>Материальная часть</b>										
Самолеты действ.	48	18	66	13	8 р., 8 и.	25	3	6	10	205
Самолеты запасн.	24	9	33	6	4 р., 4 и.	13	2		5	100

Шло обучение авиаторов и в Академии Генштаба (с 5 августа 1921 г. – Военной академии РККА). Циркуляром Наркомата по военным и морским делам от 19 февраля 1924 г. за № 20 объявлялся список слушателей ВА РККА дополнительного, старшего и младшего курсов, подготовительной группы и Восточного отдела на

<sup>125</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 3. Д. 81. Л. 32 – 47

1923/24 учебный год. Из авиаторов на дополнительном курсе никто не обучался. На старшем курсе из 130 слушателей обучалось шесть авиаторов. Среди них бывший Главный начальник КВФ А.В. Сергеев и бывший начальник штаба 1-й истребительной эскадрильи А.Л. Григорьев. На младшем курсе из 98 слушателей обучался только один авиатор. В подготовительной группе из 18 – два авиатора. В Восточном отделе из 53 – ни одного<sup>126</sup>. Таким образом, в ВА РККА из 341 слушателя лишь 10 человек являлись выходцами из КВФ, что составляло 3,41%. Таков был примерно и удельный вес КВФ в РККА. Состояние системы подготовки авиационных кадров на 1 октября 1923 г.<sup>127</sup> приведено в приложении «Ю».

В Воздушном флоте на 1 октября 1923 г. основных авиаспециалистов числилось по штату: 1) летчиков – 885, налицо – 754; [далее – через дробь. – С.Е.] 2) летчиков-наблюдателей – 300/281; 3) механиков – 340/293; мотористов – 1482/1603; 4) фото, метео, аэрологов, аэронавигаторов, радиотелеграфистов, электриков – 506/432; 5) обслуживающих специалистов (шоферов и др.) – 3378/2774; 6) административно-хозяйственный состава – 1973/1883; 7) прочих военнослужащих – 9865/8586. Всего – 19229/16606<sup>128</sup>. Из них должно было проходить службу в вузах по штату – 5987, а налицо числилось 5105 человек<sup>129</sup>.

Комиссия ЦКК – РКИ, проверявшая в 1923 г. КВФ, установила, что он «находится в таком положении, в каком была Красная Армия в 1918 г.; есть люди маломальски умеющие летать, есть самолеты, но организация полупартизанская – ни должной дисциплины, ни учета, ни возможности управления нет»<sup>130</sup>. Понятно, что это относилось и к системе подготовки авиационных кадров. Вышеназванная комиссия была нацелена на вскрытие недостатков в работе Наркомвоена Л.Д. Троцкого. Поэтому она не акцентировала внимание на успехах КВФ.

Итак, улучшение системы подготовки авиакадров при демобилизации РККА шло по пути специализации подготовки летно-подъемного состава, перевода ряда

<sup>126</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 3. Д. 1776. Л. 260 – 271.

<sup>127</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 1. Д. 170. С. 187 – 189, 192, 193, 255.

<sup>128</sup> РГВА, Ф. 4. Оп. 1. Д. 170. Л. 188 – 189.

<sup>129</sup> Там же.

<sup>130</sup> Берхин И.Б. Военная реформа в СССР, 1924 – 1925 гг. – С. 219.

авиашкол в категорию высших, открытия (первого в мире) высшего военного авиационного ВУЗа – Академии Воздушного Флота им. проф. Н.Е. Жуковского и др.

### 5.5 Организационное строительство системы подготовки кадров для Военных Воздушных сил РККА в ходе военной реформы (1924 – 1928)

В Управлении ВВС РККА при подведении итогов учебного года в первую очередь приводились данные по укомплектованности КВФ летчиками, летнабами, воздухоплавателями, механиками, мотористами и специалистами вспомогательных служб. Так, на 1 октября 1923 г. по штату в РККВФ их должно было быть 3611 человек (% укомплектованности составлял 80,4 %); на 1 октября 1924 г. – 3255 человек (% укомплектованности – 79,3 %); на 1 октября 1925 г. – 3366 человек (% укомплектованности – 90,3 %) <sup>131</sup>.

Численность всего личного состава ВВС 1923 – 1925 гг. и его некомплект, включая красноармейцев, показаны в таблице 5.10.

Т а б л и ц а 5.10 <sup>132</sup>

Всего личного состава насчитывалось, человек	1 октября 1923 г.		1 октября 1924 г.		1 октября 1925 г.	
	Строев. части, склады, рем. учреждения	Военные учебные заведения	Строев. части, склады, рем. учреждения	Военные учебные заведения	Строев. части, склады, рем. учреждения	Военные учебные заведения
<b>По штату</b>	10140	8895	10276	7769	10512	6640
<b>По списку</b>	9167	7316	8381	6062	8574	5601
<b>Некомплект</b>	<b>973</b>	<b>1579</b>	<b>1895</b>	<b>1707</b>	<b>1938</b>	<b>1039</b>

Обобщая данные, приведенные в таблице 5.10, получаем, что в 1925 г. по состоянию на 1 октября в ВВС по штату должно было быть 17 152 человека, было по списку 14 175 человек, а некомплект составлял 2 977 человек, который должна была восполнить система подготовки авиационных кадров.

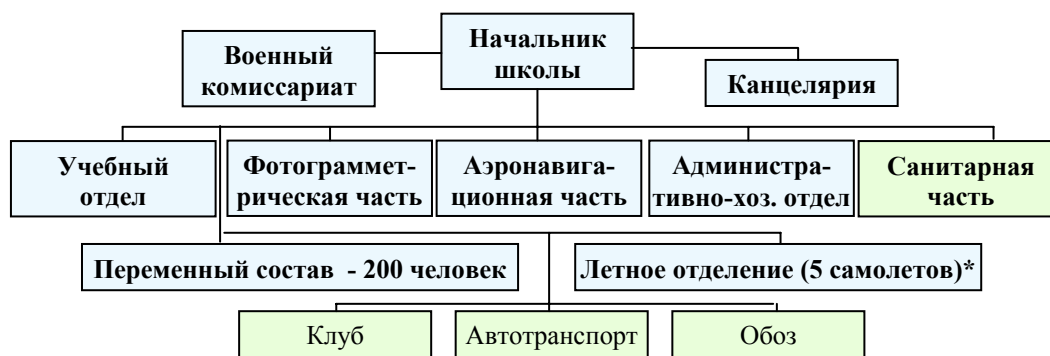
М.В. Фрунзе, став в марте 1924 г. заместителем Наркомвоенмора, приступил к проведению в жизнь назревшие преобразования в РККА и Красном Воздушном флоте (с 15 апреля 1924 г. – Военных Воздушных силах СССР). Прежде всего, ре-

<sup>131</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 1. Д. 337. С. 102.

<sup>132</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 1. Д. 337. С. 102 – 103.

форма коснулась системы подготовки кадров в РККА и КВФ.

Так, 2 марта 1924 г. приказом РВС СССР за № 406 был утвержден штат Высшей школы вспомогательных служб (ВШВС) КВФ, которая сформировалась из Аэро съемочной фотограмметрической школы. В ее штате была 321 должность постоянного состава и 200 слушателей<sup>133</sup>. Упрощенная организационно-штатная структура ВШВС КВФ изображена на рисунке 5.14.



Примечания

1 \* Приказом РВС СССР от 13 мая 1924 года № 694 летное отделение было исключено из штата ВШВС КВФ, как не соответствующее программе подготовки данной школы (РГВА. Ф. 4. Оп. 3. Д. 2162. Л. 802).

2 Схема выполнена по материалам РГВА: Ф. 4. Оп. 3. Д. 2162. Л. 325, 325 об.

Рисунок 5.14 – Упрощенная организационно-штатная структура Высшей школы вспомогательных служб КВФ по состоянию на март 1924 года

Большое значение для упорядочения приема в школы летно-подъемного состава имел приказ М.В. Фрунзе от 4 апреля 1924 г. № 478, которым вводились Инструкция по освидетельствованию здоровья граждан, поступающих в летные, воздухоплавательные школы и Академию Воздушного Флота им. проф. Н.Е. Жуковского, а также Наставление врачебным комиссиям по освидетельствованию кандидатов, поступающих в вышеуказанные учебные заведения<sup>134</sup>.

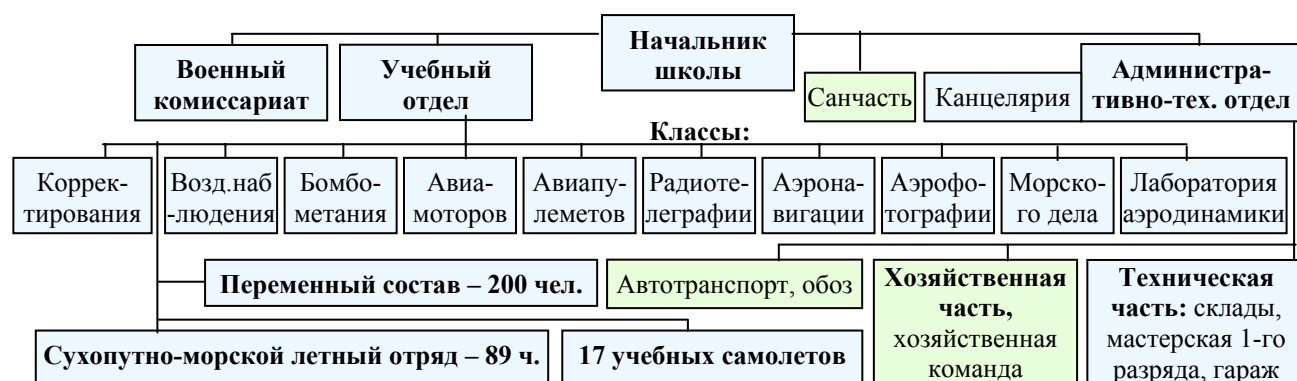
М.В. Фрунзе отмечал: «Личный состав – самая ценная, самая важная и с наибольшим трудом воспроизводимая часть боевой мощи флота – у нас сейчас имеется, и этот личный состав нас удовлетворяет вполне. Мы имеем целую сеть авиационных военно-учебных заведений, и тот летный и обслуживающий состав, который мы от-

<sup>133</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 3. Д. 2162. Л. 325, 325 об.

<sup>134</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 3. Д. 2162. Л. 362.

туда выпускаем (...) при теперешнем уровне развития Воздушного флота, полностью и целиком удовлетворяет»<sup>135</sup>.

Приказом РВС СССР от 23 мая 1924 г. № 690 был введен штат Высшей военной школы летчиков-наблюдателей КВФ на 359 человек постоянного состава<sup>136</sup>. На рисунке 5.15 изображена организационно-штатная структура этой школы.



Примечание - Выполнено по материал. РГВА: Ф. 4. Оп. 3. Д. 2162. Л. 802, 815.

Рисунок 5.15 – Организационно-штатная структура ВВШ летчиков-наблюдателей КВФ

В связи с открытием в Липецке по соглашению с Германией авиашколы для офицеров Рейхсвера<sup>137</sup> было решено находившуюся там 2-ю Высшую школу красных военных летчиков расформировать (пр. РВС СССР от 13 июня 1924 г. № 854)<sup>138</sup>. Заметим, что созданная немецкая авиашкола (позднее – научно-учебный центр) сыграла определенную роль в сотрудничестве ВВС РККА и авиации Рейхсвера (приложение «Я»).

5 декабря 1924 г. приказом РВСР № 1465 вводился штат Военной Теоретической школы КВФ – 372 человека постоянного состава<sup>139</sup> (рисунок 5.16).

В 1924 г. в авиавузах появились твердые учебные планы, стали более устойчивыми сроки и нормы выпусков и пополнений, денежные поступления стали стабильными, инспектирование вузов перестало быть формальным.

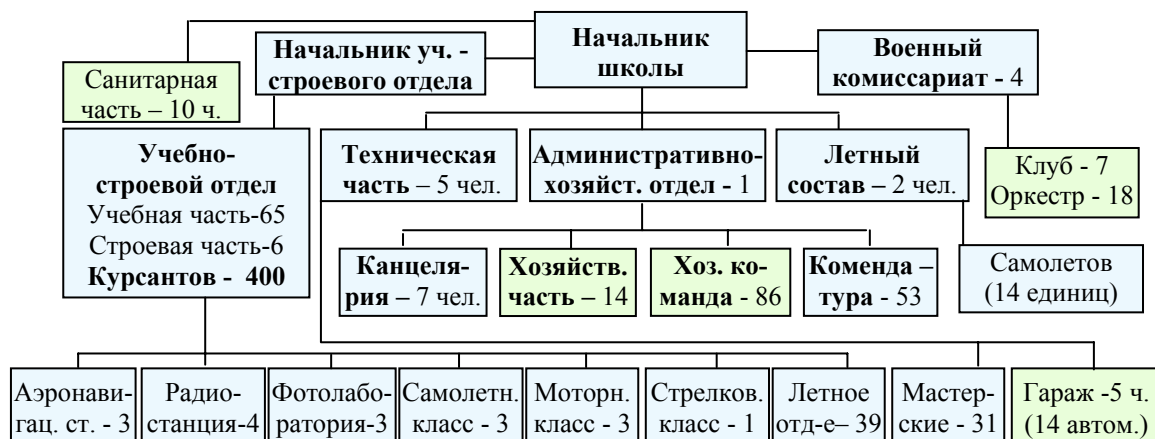
<sup>135</sup> Фрунзе М.В. Избранные произведения. Т. 2. М.: Воениздат, 1950. – С. 278.

<sup>136</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 3. Д. 2162. Л. 802, 815.

<sup>137</sup> Швабедиссен В. Сталинские соколы: Анализ действий советской авиации в 1941 – 1945 гг. / Пер. с англ. – Мн.: Харвест, 2004. – 528 с. – ISBN 985-13-1463-3. – С. 6.

<sup>138</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 3. Д. 2163. Л. 152 об., 153.

<sup>139</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 3. Д. 2163. Л. 1101 об. – 1109 об.



Примечание – Выполнено по матер. РГВА: Ф. 4. Оп. 3. Д. 2163. Л. 1101 об. – 1109 об.

Рисунок 5.16 – Организационно-штатная структура Военной Теоретической школы КВФ (декабрь 1924 года)

Важное значение для совершенствования деятельности военных школ имело постановление РВС СССР от 26 ноября 1924 г. «О сети военно-учебных заведений». В соответствии с ним военные школы были укомплектованы подготовленным постоянным составом; увеличился прием в них красноармейцев, а также молодежи в возрасте от 17 до 23 лет; за время учебы курсанты дважды проходили практику в войсках, улучшился их быт<sup>140</sup>.

С 1924 г. вузы ВВС, по аналогии, как и сухопутные военные и военно-морские учебные заведения, стали подразделяться на высшие и нормальные учебные заведения (школы).

Большинство высших школ в ВВС имели слабо развитую теоретическую программу, нормальные<sup>141</sup> же школы – наоборот. Наибольшую озабоченность у руководства ВВС вызывала подготовка летчиков, которые обучались летному делу последовательно в нескольких школах: 1) Теоретической, 2) Летной, 3) Высшей и 4) Школе воздушной стрельбы и бомбометания. В трех последних школах теории давалось очень мало, а главную часть программы занимали полеты. Прохождение курса установлено было не по принципу последовательного усиления теоретической

<sup>140</sup> Иовлев А. Совершенствование военно-учебных заведений в 1921 – 1928 гг. // ВИЖ. – 1976. – № 12. – С. 95.

<sup>141</sup> Основным критерием «нормальности» школ в РККА считался срок обучения в три года, в течение которых готовился красный командир со средним уровнем подготовки.

программы, а по принципу деления оборудования: 1) классы, 2) учебные самолеты, 3) боевые самолеты, 4) вооружение.

К недостаткам, связанным с комплектованием авиашкол из краскомов, относились: 1) неудовлетворительная техническая подготовка (сказывалось, что в основном краскомы были из крестьян), 2) для авиационной специальности требовалось не более трети знаний, ранее полученных краскомом в нормальной сухопутной школе, 3) комплектование авиашкол из краскомов в военное время было недопустимо, 4) некоторые из краскомов не имели призвания к летной работе, 5) из краскомов невозможно было создать большой конкурс.

В январе 1925 г. комиссар вузов Военно-воздушных сил И.П. Шмидт выступил в «Вестнике воздушного флота» со статьей «Какой тип комплектования летных школ может дать наилучший эффект». Он считал, что: во-первых, поступать в авиашколы должны люди, имеющие стаж работы на технике (мотористы, шоферы, рабочие авиапроизводств и т.п.); во-вторых, 1,5 г. они должны обучаться теории; в-третьих, 1 год – практическая работа мотористом; в-четвертых, 1,5 г. – непосредственное обучение летному делу. Налицо – сокращение срока подготовки летчика до четырех лет вместо пяти, если принимать в авиашколы людей, знакомых с техникой<sup>142</sup>. Статья И.П. Шмидта открыла в «Вестнике воздушного флота» дискуссию о комплектовании авиашкол.

С 20 февраля 1925 г. «сухопутная» классификация школ в ВВС была отменена. Изменились названия и авиационных школ (таблица 5.11).

Начальник авиашколы К.Ф. Капустян в апреле 1925 г. писал: «С количеством мы справились: потребность в летчиках удовлетворяется авиашколами на 100 %. В смысле полетной подготовки, по отзывам строевых частей, молодые летчики выше летчиков дореволюционной подготовки, и каждый новый выпуск лучше. Но есть два недостатка в подготовке летчиков: летчики слабы в теоретических знаниях по специальности и сама подготовка стоит довольно дорого»<sup>143</sup>.

<sup>142</sup> Шмидт И. Еще о том, какой тип комплектования летных школ может дать наилучший эффект / Исая Шмидт // Вестник воздушного флота. – 1925. – № 1. – С. 11 – 12.

<sup>143</sup> Капустян К.Ф. Очередная задача в подготовке летчиков // Вестник воздушного флота. – 1925. – № 4. – С. 15.

Таблица 5.11<sup>144</sup>

№ п.п.	Старое название школы	Новое название школы	Место дислокации в 1925 г.
1.	1-я Военная школа летчиков	Без изменений, однако с весны 1925 г. было присвоено: «имени А.Ф. Мясникова»	Близ Севастополя, близ р. Кача
2.	2-я Военная школа летчиков	Без изменений, однако с 4 сентября 1925г. – «имени АВИАХИМА СССР»	г. Борисоглебск
3.	Высшая школа Красных Военных Летчиков	3-я Военная школа летчиков	г. Москва
4.	Высшая Военная Школа Красных Морских Летчиков имени Л.Д. Троцкого	Военная Школа Морских Летчиков имени Л.Д. Троцкого	г. Севастополь
5.	Высшая Воздухоплавательная школа	Военная Воздухоплавательная Школа (с 31.03.25г.–«им.ОДВФ Севвзапобласти» <sup>145</sup> )*	г. Ленинград
6.	Высшая Военно-Авиационная Школа воздушной стрельбы и бомбометания	Военная Школа Воздушного Боя	г. Серпухов
7.	Высшая Военная Школа Летчиков-Наблюдателей Красного Воздушного флота	Военная Школа Летчиков – Наблюдателей (с 19.03.26 г.–«им. К.Е. Ворошилова» <sup>146</sup> )**	г. Ленинград
8.	Военная техническая Школа Красного Воздушного флота	Военно-Техническая Школа Военных Воздушных сил РККА	г. Ленинград
9.	Высшая Школа Вспомогательных служб Красного Возд. фл.	Школа Вспомогательных служб Военных Воздушных сил РККА	г. Москва
10.	Военная Теоретическая Школа Красного Воздушного флота	Военная Теоретическая Школа Военных Воздушных сил РККА***.	г. Ленинград

В это время в стране эффективно действовало Общество Друзей Воздушного Флота. Поэтому у руководства авиашкол появилась идея, высказанная тем же К.Ф. Капустяном, о том, что «ОДВФ, как мощная и широкая общественная организация, должна взять на себя задачу органа регулирующего, контролирующего и подготавливающего источники комплектования»<sup>147</sup>.

О комплектовании авиашкол в печати высказались также Ф. Шомов, Б. Негродов, Н. Лебедев, С. Негерович, Криль, М. Арнольд, Ф. Арженухин и др.

В майском номере «Вестника воздушного флота» 1925 г. Б. Негродов поддержал идею об участии ОДВФ в подготовке кандидатов для авиашкол<sup>148</sup>.

В 1925 г. неизвестный автор в майском номере «Вестника ...» высказал мысль о том, что дорога к летным школам должна быть широкой и «должна открывать

<sup>144</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 3. Д. 2578. Л. 132 – 132 об.

<sup>145</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 3. Д. 2869. Л. 425.

<sup>146</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 3. Д. 2869. Л. 152.

<sup>147</sup> Там же.

<sup>148</sup> Негродов Б. Допризывная авиационная подготовка, ее роль и значение для Красного Воздушного флота // Вестник воздушного флота. – 1925. – № 5. – С. 23 – 24.



доступ по трем направлениям: 1) наиболее широкое – курс на рабоче-крестьянский молодняк, слабо удовлетворенный до сих пор; (...) широкие кадры наших молодых одефистов [выходцев из ОДВФ], 2) мотористы из числа желающих и 3) краскомы, которым также должны же мы дать возможность в случае горячего желания попасть в летные школы»<sup>149</sup>.

Ф. Арженухин осенью того же года обосновывал, что в авиационных школах общественным дисциплинам отводится слишком много времени по сравнению со специальными предметами<sup>150</sup>.

31 мая 1925 г. в приказе РВСР № 576 говорилось, что «быстрое развитие техники воздушного флота в зарубежных странах требует систематического и внимательного ее изучения. Переменный состав, выпущенный из вузов Военных Воздушных сил РККА, должен все время находиться в строевых частях, не отставать от успехов развития технических средств и быть всегда в курсе всех новых достижений. Принимая во внимание, что быстрое ознакомление со всеми новейшими материалами лучше всего достигается путем ознакомления с подлинными иностранными журналами и материальными средствами, приказываю: 1) приступить с начала предстоящего 1925-1926 учебного года к преподаванию иностранных языков [английского, немецкого и французского] в следующих вузах ВВС: Военно-теоретической школе; 1-й имени тов. Мясникова, 2-й и 3-й Военных школах летчиков, Военной школе воздушного боя, Военной школе летчиков-наблюдателей, Военной школе морских летчиков имени Л.Д. Троцкого, Военной воздухоплавательной школе имени С[еверо]-З[ападного] О[бщества] ДВФ»<sup>151</sup>.

В первой половине 1920-х гг. в авиашколах наметился переход к лабораторному методу преподавания (лабораторным занятиям). Стали также уделять внимание улучшению методики преподавания практических дисциплин.

В приказе РВС СССР от 4 июня 1925 г. за № 593 указывалось, что в связи с

<sup>149</sup> О базе комплектования летных школ // Вестник воздушн. флота. – 1925. – № 5. – С. 30 – 32.

<sup>150</sup> Арженухин Ф. Роль парторганизации летной школы в деле теоретической учебы // Вестник воздушного флота. – 1925. – № 11. – С. 8 – 9.

<sup>151</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 3. Д. 2578. Л. 401.

переходом школ Военных Воздушных сил РККА с 1925/26 учебного года к лабораторному методу преподавания, в них с 1 октября 1925 г. необходимо иметь классы-лаборатории.

О комплектовании авиашкол вышел приказ РВС СССР от 10 июля 1925 г. № 733<sup>152</sup>, в котором говорилось, что «в целях вовлечения в ряды Красного Воздушного флота рабочей молодежи и повышения качества летчиков путем тщательного отбора при поступлении, допустить в предстоящее осеннее комплектование Военно-Теоретической школы ВВС РККА, кроме командиров РККА и Флота, прием через организации «Авиахим»<sup>153</sup>.

На 1 октября 1925 г. сеть летных авиашкол состояла из Военной теоретической школы (1-я ступень), трех школ военных летчиков (2-я ступень) и одной школы воздушного боя (3-я ступень). Для подготовки морских летчиков существовала одна школа 2-й ступени в Севастополе.

Таким образом, подготовка летчиков в середине 1920-х гг. сводилась к трем этапам: 1) в течение года курсанты проходили первоначальное обучение в Ленинградской военно-теоретической школе летчиков ВВС РККА<sup>154</sup>; 2) затем они направлялись в 1-ю Качинскую или 2-ю Борисоглебскую школы летчиков, где обучались полетам на учебном и переходном самолетах. Учлеты проходили рулежку, осваивали полеты на учебной машине У-1, а затем переходили на боевой самолет Р-1<sup>155</sup> (этап тоже длился один год); 3) курсанты переводились для обучения на боевой самолет в Московскую авиашколу (разведчиков) или Серпуховскую (истребителей). После четырех месяцев обучения они получали звание красного командира и военного летчика и направлялись в строевые части (рисунок 5.17).

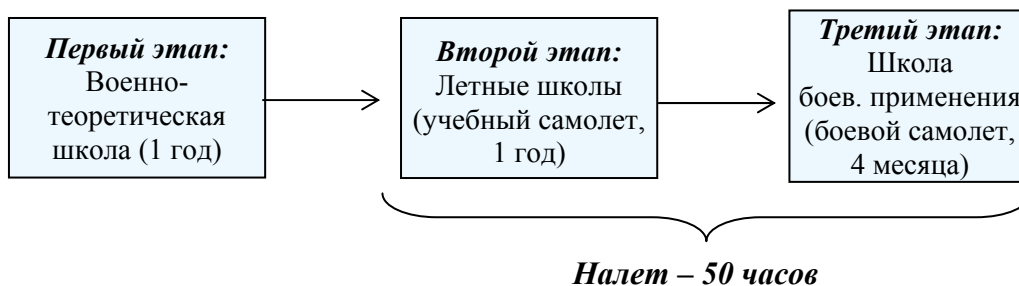
---

<sup>152</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 3. Д. 2579. Л. 30.

<sup>153</sup> 23 мая 1925 г. Общество друзей Воздушного флота (ОДВФ) было объединено с Обществом друзей химической обороны (Доброхим) и получило название Общества друзей авиационной и химической обороны и промышленности (Авиахим).

<sup>154</sup> В 1930-х гг. ЛВТШЛ была преобразована во 2-е Ленинградское военное авиационно-техническое училище имени Ленинского комсомола.

<sup>155</sup> Скрипко Н.С. По целям ближним и дальним / Николай Скрипко. – М., 1981. – 350 с. – С. 5 – 11.



Примечание – Схема представляет собой копию из монографии: Развитие системы подготовки летных кадров в отечественных Военно-воздушных силах. – Монино: ВВА, 1996. – 76 с. – С. 26.

Рисунок 5.17 – Этапы летного обучения в школах ВВС во второй половине 1920-х гг.

В постоянном составе всех школ по состоянию на 1 октября 1925 г. числилось 4526 чел., а в переменном – 2015 чел. В 1924/25 г. выпуск летчиков увеличился по сравнению с 1923/24 годом на 103 чел., летнабов – на 127 % и прочих специалистов – на 17 %<sup>156</sup>. В целом, в 1925 г. в СССР по сравнению с 1923 г. было подготовлено авиационных кадров вдвое больше.

Оценивая проделанную в этой области работу, Наркомвоенмор отметил, что Военные Воздушные силы имели к тому времени достаточное количество авиационных вузов, которые позволяли полностью обеспечить их кадрами<sup>157</sup>. Все необходимые для ВВС РККА авиаспециалисты в 1925 г. готовились в 10 авиашколах (таблица 5.12).

Таблица 5.12<sup>158</sup>

№ п/п.	Название школы, и место ее нахождения	Пост. состав	Пер. состав	Самолетов	Кого готовит	Кем комплектуется	Срок обучения
1.	Военно-теоретическая школа ВВС, г. Ленинград	376	400	14	Летчиков (теоретическая подготовка)	1) кандидатами из Авиахима, 2) командирами РККА	1 год
2.	1-я Военная школа летчиков, г. Севастополь	769	200	68	Летчиков (обучение полетам на учебном и переходном самолете)	Из Военно-теоретической школы	1 год (3 периода)
3.	2-я Военная школа летчиков, г. Борисоглебск	758	200	68	Летчиков (обучение полетам на учебном и переходном самолете)	Из Военно-теоретической школы	1 год (3 периода)
4.	3-я Военная школа летчиков, г. Москва	414	90	35	Летчиков (боевиков и разведчиков)	Из 1 и 2-й школ летчиков	4 месяца (1 период)
5.	Военная школа воздушного боя,	714	160	53	1) Летчиков: а) истребителей,	1) Из 1-й и 2-й школ летчиков и отчасти из	4 месяца (1 период)

<sup>156</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 1. Д. 173. Л. 3; Д. 604. Л. 3.

<sup>157</sup> Симаков Б.Л. Воздушный флот Страны Советов / Б.Л.Симаков, И.Ф. Шипилов – М.: Воениздат, 1958. – С. 189.

<sup>158</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 1. Д. 337. С. 140 – 141.

№ п/п.	Название школы, и место ее нахождения	Пост. состав	Пер. состав	Самолетов	Кого готовит	Кем комплектуется	Срок обучения
	г. Серпухов				б) разведчиков	3-й школы летчиков, 2) из школы летнабов, 3) летнабами стр. частей	
6.	Военная школа морских летчиков им. Л.Д.Троцкого, г. Севастополь	172	35	22	Морских летчиков	Из Военных школ Военных Морских Сил	1 год и 4 месяца (4 периода)
7.	Военная школа летчиков-наблюдателей ВВС РККА, г. Ленинград	407	200	25	1) Летчиков-наблюдателей: а) сухопутных, б) морских, в) переподготовки летнабов. 2) Осведомительный курс: а) для лиц с высшим образованием б) для усовершенствования строевого состава ВВС	1) а) и б) командирами РККА и Флота. в) летнабами строевых частей ВВС 2) а) окончившими Военную академию и ВАК б) летнабами строевых частей	1 год 6 месяцев 8 месяцев 6 месяцев
8.	Военно-воздухоплавательная школа ВВС РККА, г. Ленинград	281	100	Дирижабля - 3; Аэростат. - 5.	1) Военных воздухоплавателей, 2) пилотов дирижаблей, 3) механиков дирижаблей, 4) младших воздухоплавательных специалистов.	1) Командирами РККА, 2) военными воздухоплавателями строевых частей ВВС, 3) воздушными механиками строевых частей ВВС, 4) красноармейцами воздухоплавательных частей ВВС	2 г. 1 год 1 год 9 месяцев
9.	Военно-техническая школа ВВС РККА, г. Ленинград	346	430	-	Авиационных механиков: а) младших (осмотр продукции), б) старших (остаток прежн. заданий)	а) Авиамотористами строевых частей ВВС, б) со стороны.	а) 1 год б) 3 г.
10.	Военная школа Вспомогательных служб ВВС РККА, г. Москва	289	200	-	1) Специалистов по фотослужбе: а) начальников аэросъемочных отделений, б) фотограмметристов, в) фотолаборантов 2) специалистов по аэронавигации: а) начальников аэронавигационных станций б) аэронавигаторов 2) специалистов связи: а) началь-в связи и радиоотделений, б) радиотехников, в) электромехаников, г) радиотелеграфистов.	а) фотограмметристами б) командирами РККА в) из Авиахима а) из аэронавигаторов. б) из кандидатов Авиахима а) из радиотехников б) из кандидатов Авиахима в) из красноармейцев ВВС г) из красноармейцев ВВС.	6 месяцев 1 год 6 мес. 6 месяцев 1 год 6 месяцев 1 год 6 месяцев 6 месяцев.
<b>Всего:</b>		<b>4525</b>	<b>2015</b>	<b>285</b>			

В октябре 1925 г. в связи с загруженностью Центрального аэродрома была расформирована 3-я Военная школа летчиков в Москве, которая являлась основной кузницей летных кадров во время Гражданской войны. Для недопущения снижения

числа выпускников-летчиков нагрузка этой авиашколы была передана 1-й (Кача) и 2-й (Борисоглебск) Военным школам летчиков.

Таким образом, количество функционирующих школ было уменьшено: вместо существовавших десяти – осталось девять. На очереди стоял вопрос о переброске Школы воздушного боя из Серпухова на новое место.

В 1924/25 г. в авиашколах были введены батальоны курсантов, а в Школе воздушного боя вместо летной части – разведывательная и истребительная эскадрильи, объединенные в эскадру.

В период с 1 октября 1924 г. по 1 октября 1925 г. постоянный состав всех авиашкол увеличился на 336 человек, а переменный состав – уменьшился на 443 человека – в итоге – общее число всего личного состава уменьшилось на 107 человек. Уменьшение переменного состава объяснялось переходом школ на плановую работу, в соответствии с которой стали планировать, сколько выпускников необходимо иметь, чтобы занять ими вакантные должности, не допуская излишка или недостатка молодых специалистов<sup>159</sup>.

С целью сохранения в ВВС специалистов, сокращение их численности к 1925 г. было осуществлено только в два раза, в то время как сухопутные войска РККА уменьшились в десять раз<sup>160</sup>.

На 1 октября 1925 г. боевой и обслуживающий состав ВВС выражался в следующих процентных соотношениях (таблица 5.13).

Т а б л и ц а 5.13<sup>161</sup>

Структура военной авиации	Штатная численность	
	Человек	%
Управления и учреждения	451	2,6
Строевые части	7 649	42,0
Учебные заведения	7 766	42,6
Ремонтно-снабженческие органы	2 179	12,8
Итого:	18 045	100,0

Боевой состав (строевые части и учебные заведения) достиг к 1 октября 1925 г. 84,6 % штатного состава авиации. Доля комсостава возросла с 7 % в 1921 г.

<sup>159</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 1. Д. 337. С. 142 – 143.

<sup>160</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 1. Д. 32. С. 80.

<sup>161</sup> РГВА. Ф. 29. Оп. 2. Д. 39. Л. 67.

до 20 % в 1925 г., а обслуживающего состава снизилась с 50 до 37 %.

В ноябре 1925 г. начальник ВВС П.И. Баранов писал: «Одновременно мы достигаем значительных успехов и в области школьной подготовки, усиления и укрепления кадров специалистов как в Военно-Воздушных силах, так и в промышленности и научно-исследовательских учреждениях.

Академия Воздушного Флота в этом году дала первый выпуск инженеров. Болезненный период организации, исканий для Академии пройден. Академия прочно стала на почву подготовки военных техников, старших специалистов для частей ВВС и оформилась в качестве центра военно-технической мысли.

В области школьной работы в порядке дня стоят вопросы:

1) Дальнейшего улучшения подготовки специалистов разных отраслей Воздушного флота, создания и укрепления школьной сети, обеспечивающей рост Воздушного флота в мирное и бесперебойную работу в военное время.

2) Привлечение еще большего числа комсостава армии и флота в школы ВВС с целью создать кадры комсостава и штабников для частей Воздушного флота, а также для внедрения знаний Воздушного флота в широкую армейскую среду. Переучивание, квалификация, расширение кругозора работников Воздушного флота, (...) укрепление работы Академии по подготовке старшего технического состава для частей Воздушного флота»<sup>162</sup>.

С 18 по 25 марта 1926 г. в Москве проходила Конференция вузов ВВС РККА. В ней приняли участие 89 представителей от школ ВВС, УВУЗа, ПУ РККА и 17 работников из Отдела вузов ВВС. В числе участников Конференции было 11 представителей от переменного состава авиашкол, работали учебно-методическая, организационная, техническая и политическая секции.

На Конференции были заслушаны доклады: Феликса Кона – общеполитический, П.И. Баранова – «Воздушный флот в современной войне и задачи школ», Студзинского – «О работе школ и перспективах авиашкольного строительства», Ки-

---

<sup>162</sup> Баранов П.И. Советская авиация к 8 гг.шине Октября. (Итоги достижения и задачи) / Петр Баранов // Вестник воздушного флота. – 1925. – № 11. – С. 5 – 8.

верцева – «Задачи политработы школ», А.А. Жаброва – «Единый учебно-воспитательный план», Добротворского – «Вопросы психофизиологии», Бузанова и Лебедева – «Работа ВНО в школах».

Конференция закончила работу принятием резолюции, определявшей дальнейшую работу вузов ВВС<sup>163</sup> (приложение «D»).

В середине 1920-х гг. большая часть советских ВВС была представлена разведывательной авиацией, что предопределяло необходимость подготовки летчиков-наблюдателей. История подготовки советских военлетов велась с января 1919 г., когда начала работать Петроградская Коммунистическая школа военных летчиков-наблюдателей РККВВФ. 13 мая 1920 г. их стали готовить на Авиационных Московских Курсах Командного Состава РККВВФ. В том же, 1920 г., при Петроградской Пехотной Школе было открыто Авиационное отделение, которое 11 марта 1922 г. переформировалось в «Школу военных и военно-морских летнабов» (ВШНЛ), Московские курсы при этом были упразднены.

В связи с отменой в 1926 г. штата Комендантского аэродрома, ВШНЛ взяла этот объект на свой баланс, что улучшило практическое обучение<sup>164</sup>.

Важную роль в комплектовании авиашкол с весны 1926 г. стал играть Авиахим. В феврале-марте 1926 г. было проведено первое комплектование ВТШ ВВС РККА членами общества Авиахим во всесоюзном масштабе.

Первое комплектование имело ряд недочетов. Молодежи, желавшей поступить в летные школы было очень много, но молодых людей, соответствующих всем требованиям для курсанта – недостаточно. Так, чтобы отобрать в Школу 200 человек было просмотрено в уездных, губернских, окружных и центральных комиссиях более 3000 человек. В основном кандидаты не проходили по состоянию здоровья. Из них 70 % получили несоответствие по сердечнососудистой и нервной системам, слуху и зрению; 50 % были забракованы учебной комиссией. Брак по мандатной комиссии был незначителен. После ее прохождения осталось 200 чел., из которых: членов и канди-

---

<sup>163</sup> Конференция ВУЗ ВВС РККА // Вестник воздушного флота. – 1926. – № 4. – С. 43.

<sup>164</sup> РГВА. Ф. 29. Оп. 23. Д. 6. Л. 22.

датов ВКП(б) – 21,3 %, членов ВЛКСМ – 59,8 %, беспартийных – 18,9 %; рабочих – 68,2 %, крестьян – 18,5 %, прочих – 13,3 %<sup>165</sup>.

Второе комплектование ВТШ производилось в июне 1926 г. План набора был представлен представителям четырех источников комплектования: 1) Авиахиму, 2) строевым частям ВВС, 3) ГУ профобразования Наркомпроса (для учащихся рабфакультетов) и 4) ГУ РККА (для командиров РККА).

Занятия с вновь набранным потоком в ВТШ начались 1 июля 1926 г. Срок обучения в Школе был определен примерно в один год с последующим переводом в летные школы, где срок обучения был тогда немногим более года. Третье комплектование ВТШ проходило в сентябре 1926 г.<sup>166</sup>.

В период военной реформы Военно-Техническая Школа ВВС РККА вступила в период планомерного развития. Более качественным стало ее оборудование, была взята новая целевая установка, переработаны учебные планы, улучшились комплектование и командно-преподавательский состав.

До реорганизации Школа готовила техников-механиков в весьма ограниченном количестве: большую часть выпускаемых составляли мотористы, обучаемые шесть месяцев. Школа выпускала также браковщиков для заводской работы.

Во время военной реформы была отработана и подготовка для ВВС РККА командиров из комиссарского состава. Так, в середине июля 1926 г. 11 военных комиссаров ВВС окончили КУКС ВВС. Получив в течение 10 месяцев хорошую теоретическую специальную подготовку, они летом 1926 г. прошли стажировку в частях ВВС, где показали себя подготовленными летчиками-наблюдателями. В их лице ВВС получили ценных командиров-единоначальников<sup>167</sup>.

Подготовка военных комиссаров и политработников для ВВС РККА осуществлялась в Военно-политическом институте им. Н.Г. Толмачева, преобразованном в 1925 г. в Военно-политическую академию, в Военно-политической школе спецчас-

---

<sup>165</sup> Итоги комплектования Военно-Теоретической Школы ВВС через Авиахим // Вестник воздушного флота. – 1926. – № 7. – С. 41.

<sup>166</sup> Вестник воздушного флота. – 1926. – № 7. – С. 41.

<sup>167</sup> Военные комиссары на строевой работе // Вестник воздушного флота. – 1926. – № 8. – С. 44.



тей РККА (г. Харьков) и на различных курсах.

В связи с недостатком командных авиакадров было признано целесообразным командные должности в ВВС комплектовать не только за счет летного состава, но и за счет общевоинских командиров, имевших большой опыт работы в армии и окончивших Военную академию имени М.В. Фрунзе или Курсы усовершенствования высшего начальствующего состава (КУВНС). Опыт набора в ВВС сухопутных командиров уже имелся. В начале 1926 г. общевоинские командиры, перешедшие в авиацию, занимали около 40 % всех штатных должностей ВВС, отнесенных к должностям высшего военного и специального образования<sup>168</sup>.

К ним относились Я.И. Алкснис, С.А. Меженинов, А.А. Новиков, А.И. Тодорский, В.Н. Лопатин, К.В. Маслов и другие. Из перечисленных командиров А.И. Алкснис был назначен 25 августа 1926 г. заместителем Начальника ВВС РККА, а 28 июня 1931 г. он стал Начальником ВВС РККА<sup>169</sup>.

Распределение штатной численности по составным частям ВВС и отношение численности составных частей к численности РККА приведено в таблице 5.14. Численность летно-подъемного состава по категориям см. в таблице 5.15.

Т а б л и ц а 5.14<sup>170</sup>

<b>ВВС РККА (с в/плаванием)</b>	На 1 октября 1925 г.		На 1 апреля 1926 г.		На 1 октября 1926 г.	
Управление			421	0.08 %	381	0.07 %
Строевые части	7 686	1.44 %	11 036	1.93 %	11 177	1.96 %
Академия и школы	6 542	1.23 %	7 320	1.28 %	6 877	1.21 %
Учреждения	2 421	0.47 %	2 086	0.37 %	1 984	0.35 %
РККА	533 069	100 %	572 625	100 %	570 570	100 %

Из таблиц 5.14 и 5.15 следует, что число авиаспециалистов в строевых частях в 1925/26 г. росло, однако некомплект их тоже возрастал. Особенно не хватало мотористов и специалистов вспомогательных служб. Причиной этому были небольшие выпуски из вузов по этим специальностям.

<sup>168</sup> Вестник воздушного флота. – 1926. – № 2. – С. 26.

<sup>169</sup> 50 лет Вооруженных сил СССР. – М.: Воениздат, 1968. – 584 с. – С. 204.

<sup>170</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 1. Д. 603. Л. 7.

Таблица 5.15<sup>171</sup>

Наименование категорий	К началу отчетного года 01.10.1925 г.			К концу отчетного года 01.10.1926 г.		
	По штату	По списку	Неком- плект	По штату	По спи- ску	Неком- плект
Летчики сухопутные летающие	417 / 143	400 / 129	17 / 14	577 / 190	530 / 167	47 / 23
Летчики морские летающие	61 / 7	60 / 7	1 / -	98 / 7	78 / 7	15 / -
Летчики-наблюдатели сух. летающие	264 / 22	237 / 20	27 / 2	482 / 22	330 / 20	152 / 2
Летчики-наблюдатели мор. летающие	50	49	1	73	49	24
Военные воздухоплаватели	47 / 16	45 / 16	2 / -	33	31	2
Механики	590 / 267	549 / 253	41 / 14	811 / 298	748 / 279	63 / 14
Мотористы	520 / 282	455 / 218	65 / 64	746 / 254	561 / 210	185 / 44
Специалисты вспомогательн. служб	532 / 148	401 / 132	131 / 16	770 / 64	538 / 50	232 / 14
<b>Итого:</b>	<b>2481 / 885</b>	<b>2196 / 775</b>	<b>285 / 110</b>	<b>3596 / 830</b>	<b>2875 / 733</b>	<b>720 / 97</b>
Примечание – В числителе указан летно-подъемный состав и специалисты строевых частей; в знаменателе – школ и ВВА им. профессора Н.Е. Жуковского.						

В 1925/26 г. авиавузы выпустили: летчиков – 245, летчиков-наблюдателей – 60, механиков – 156, фотограмметристов – 16, аэронавигаторов – 23, фотолаборантов – 19, электромехаников – 28, радиотелеграфистов – 26<sup>172</sup>.

Сравнивая штатную численность школ в 1924/25 г. и в 1925/26 г. (таблица 5.16), можно сделать вывод, что Управление ВВС стремилось, прежде всего, увеличить число сухопутных летчиков. Переменный состав в технических школах не возрастал.

Таблица 5.16<sup>173</sup>

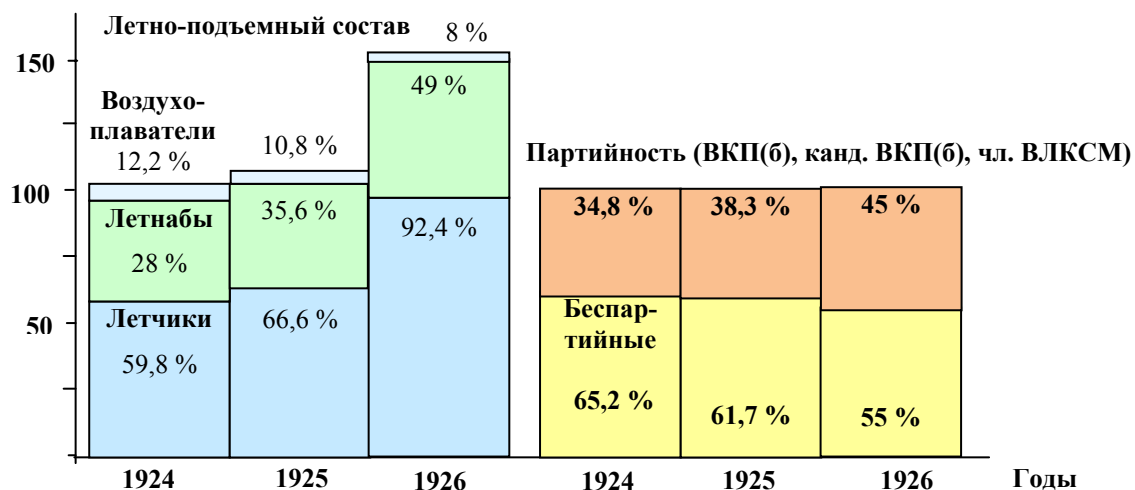
Наименование школ	Л/состав по штатам 1924/25 г.		Л/состав по штатам 1925/26 г.		Разница в штатах	
	Пост. сост.	Пер. сост.	Пост. сост.	Пер. сост.	Пост. сост.	Пер. сост.
1. Военная теоретич. школа ВВС	376	400	426	590	+50	+190
2. 1-я военная школа летчиков	769	200	934	240	+165	+40
3. 2-я военная школа летчиков	758	200	973	240	+215	+40
4. Военная школа воздушного боя	717	160	791	160	+74	-
5. Военная школа морск. летчиков	172	35	180	40	+8	+5
6. Воен. шк. летчиков-наблюдат-й	407	200	420	220	+13	+20
7. Военная воздухоплават. школа	281	100	328	70	+47	-30
8. Военно-техническая школа ВВС	346	430	339	430	-7	-
9. Военная школа спец.служб ВВС	289	200	316	200	+27	-
<b>Итого:</b>	<b>4115</b>	<b>1925</b>	<b>4707</b>	<b>2190</b>	<b>+592 -</b> увелич. на 14,38 %	<b>+265 -</b> увелич. на 13,76 %

<sup>171</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 1. Д. 173. Л. 67.<sup>172</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 1. Д. 173. Л. 68.<sup>173</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 1. Д. 173. Л. 73.

К 1 октября 1926 г. в ВВС РККА осталось всего восемь авиашкол: Военная теоретическая школа ВВС, 1-я военная школа летчиков, 2-я военная школа летчиков, Военная школа воздушного боя (в 1926 г. была переведена в Оренбург), Военная школа морских летчиков, Военная школа летчиков-наблюдателей, Военная школа спецслужб ВВС<sup>174</sup>, Военно-техническая школа ВВС. Их состав насчитывал 4379 человек – по штату, 3965 – по списку, 464 – некомплект. Переменный состав: 2120 – по штату, 1597 – по списку, 523 – некомплект. В 1925/26 г. были закрыты 3-я военная школа летчиков (частично – в Оренбург) и Военная Воздухоплавательная школа<sup>175</sup>.

Летные школы и Военная школа летчиков-наблюдателей внесли значительный вклад в укомплектованность летно-подъемным составом (рисунок 5.18).

Осенью 1926 г. началось формирование авиасоединений – авиабригад. В составе авиабригад предусматривалось создание школ по подготовке для ВВС младших авиационных специалистов (ШМАС) и школ младшего командного состава (ШМКС), отдельных тренировочных отрядов, предназначенных для тренировки летчиков, имевших длительные перерывы в летной работе, и учебных полигонов. На рисунках 5.19 и 5.20 представлены схемы структур ШМАС и ШМКС.



#### Примечания

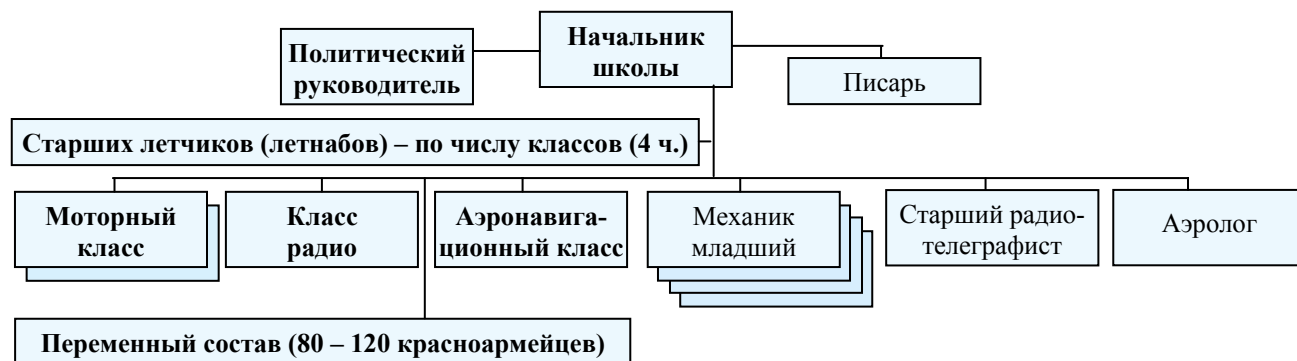
1 Во втором и третьем столбцах приводится укомплектованность летно-подъемным составом по отношению к штату каждой из трех категорий летно-подъемного состава.

2 Диаграмма выполнена по РГВА: Ф. 4. Оп. 1. Д. 346. Л. 86 об., 132.

Рисунок 5.18 – Укомплектованность летно-подъемным составом и его партийность

<sup>174</sup> Школа переименована: слова: «вспомогательных служб» заменены на: «спецслужб».

<sup>175</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 1. Д. 173. Л. 71 – 72.



Примечание – Выполнено по материалам РГВА: Ф. 4. Оп. 3. Д. 2868. Л.444.

Рисунок 5.19 – Организационно-штатная структура школы младших авиаспециалистов



Примечание – Выполнено по материалам РГВА: Ф. 4. Оп. 3. Д. 2868. Л.445

Рисунок 5.20 – Организационно-штатная структура школы младшего командного состава

Таким образом, основную массу авиационных механиков и мотористов стали теперь готовить ШМАС. В них были предусмотрены классы по изучению и эксплуатации моторов, радио и навигационного оборудования. Переменный состав в ШМАС доходил до 131 красноармейца (краснофлотца)<sup>176</sup>.

Претворяя в жизнь решения мартовской 1926 г. Конференции вузов ВВС РККА, с середины 1926 г. во всех авиационных школах вводилась единая методика обучения курсантов. Учебный план стал законом для каждого авиавуза. Его содержание согласовывалось со строевыми авиационными частями.

Передислокация Военной школы воздушного боя из Серпухова в Оренбург была продиктована решением Управления ВВС обеспечить хотя бы одну летную школу благоприятными аэродромными условиями, увеличивающими ее пропускную способность, так как насыщенность аэродромов в местах стоянок школ в середине 1920-х гг. дошла до предела и в случае мобилизации развертывание школ мог-

<sup>176</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 3. Д. 3064. Л. 160.

ло быть затруднено.

В 1927 г. 3-я (Московская) Военная школа летчиков слилась в Оренбурге с бывшей Серпуховской школой. В результате образовалась Оренбургская объединенная военная школа летчиков и летчиков-наблюдателей.

По состоянию на 7 марта 1927 г. в ВВС РККА имелись:

1. Военная Воздушная Академия РККА им. Н.Е. Жуковского (г. Москва).
2. 1-я военная школа летчиков им. тов. Мясникова (Кача под Севастополем).
3. 2-я военная школа летчиков им. «Авиахима СССР» (г. Борисоглебск).
4. Военная школа морских летчиков им. тов. Л.Д. Троцкого (г. Севастополь).
5. Объединенная воен. школа летчиков и летчиков-наблюдателей (г. Оренбург)
6. Военная школа летчиков-наблюдателей им. К.Е. Ворошилова (г. Ленинград).
7. Военная школа спецслужб ВВС РККА (г. Москва)
8. Военно-техническая школа ВВС РККА (г. Ленинград)
9. Военно-теоретическая школа ВВС РККА (г. Ленинград)<sup>177</sup>.

Увеличение штатной численности личного состава ВВС РККА в 1927 г. произошло вследствие перехода ВВС к бригадно-эскадрильной форме организации и формирования четырех разведывательных эскадрилий, одной эскадрильи боевиков, одной истребительной эскадрильи, одной тяжелой эскадрильи, четырех разведывательных отрядов, одного истребительного отряда, одного разведывательного морского отряда и 24 авиационных парков. Это привело к увеличению некомплекта в авиационных частях и соединениях ВВС РККА.

Некомплект сухопутных летчиков (преимущественно, истребителей) составлял в 1927 г. 92 человека. Некомплект летчиков-наблюдателей – 98 человек (ожидалось, что в конце 1927 г. он уменьшится до 6 человек). Некомплект техников был обусловлен значительным числом уволившихся с военной службы и ростом количества новых формирований<sup>178</sup>. За 1926/27 учебный год для заполнения некомплекта личного состава из вузов ВВС в новые формирования были направлены выпускники

<sup>177</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 1. Д. 346. Л. 66 об.

<sup>178</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 1. Д. 606. Л. 68.

в количестве: летчиков – 238, летчиков-наблюдателей – 135, механиков – 218, метеорологов – 14, фотолаборантов – 16, техников по вооружению – 39, техников по радио – 21, электромехаников – 15. Кроме того, было принято на должности летчиков-наблюдателей 70 человек, из них – 47 командиров РККА и 23 человека, сдавших экстерном экзамен на летчика-наблюдателя (таблица 5.17).

74,5 % летного состава составляли выпускники авиашкол 1925 г. и последующих лет, а 90,5 % летчиков были послевоенными выпускниками.

Инструкторы летных школ имели стаж: до одного года 62,3 %, до двух лет – 12,1 %, до трех лет – 8,2 %, до четырех лет – 7,5 %, до пяти лет – 5 %, до шести лет – 1,8 %, до семи лет – 0,7 %, до восьми лет – 1,8 %, до девяти лет – 0,4 %, до десяти и свыше лет – 0,3 %.

Т а б л и ц а 5.17

Наименование специальностей	Выпущено	Примечание
<b>Военные летчики:</b>		
Истребители	22	
Разведчики	197	
Морские	19	
<b>Всего</b>	<b>238</b>	
<b>Летчики-наблюдатели и инструкторы:</b>		
Сухопутные	128	
Морские	7	
Курсы усовершенствования	76	Из них 33 человека вновь получили звание летчика-наблюдателя
Инструкторы по фото	9	Переподготовка летчиков строевых частей ВВС
Инструкторы по аэронавигации	16	
Инструкторы по радио и связи	24	
Инструкторы по вооружению	11	
<b>Всего:</b>	<b>271</b>	
<b>Обслуживающий технический персонал:</b>		
Авиационные механики	218	
<b>Всего:</b>	<b>218</b>	
<b>Специалисты спецслужб:</b>		
Техники по вооружению	39	
Фотолаборанты	16	
Радиотехники	21	
Метеорологи	14	
Электромеханики	15	
<b>Всего:</b>	<b>105</b>	
<b>Всего выпущено из всех школ ВВС:</b>		<b>832</b>

В 1928 г. из строевых частей были взяты и направлены в авиашколы на инструкторские должности почти все лучшие и наиболее опытные летчики.

Молодость по стажу и опыту летного состава в строевых частях и, особенно инструкторского состава в летных школах, являлась прямым следствием быстрого количественного роста ВВС РККА и наличия незначительного числа авиаторов до-революционной (очень качественной) подготовки. Высокие темпы развития ВВС приводили к росту количества и отставанию роста качества. Молодость и неопытность основной части летного состава становились в ряде случаев причинами авиационных аварий и катастроф.

Таким образом, возникало противоречие между стремлением руководства ВВС РККА снизить аварийность, с одной стороны, и желанием иметь в ВВС высокий уровень боеспособности летного состава, с другой стороны.

Именно в это время весьма не гладко шел рост профессионального мастерства знаменитого советского летчика В.П. Чкалова, который 15 августа 1928 г. совершил аварию, разбив самолет ФД-VII. Осенью того же года за этот разбитый самолет он был осужден. Имея право на обжалование приговора, В.П. Чкалов в кассационной жалобе в Военную коллегия Верховного суда от 31 октября 1928 г. изложил не только объяснение своего проступка, но и с присущей ему прямоотой изложил свой взгляд на подготовку летчика-истребителя, где подверг критике осторожную практику учебных полетов (приложение «F»)<sup>179</sup>.

На смену индивидуальному, нередко анархическому, творчеству летчиков-инструкторов постепенно приходила единая стройная методическая система обучения курсантов-летчиков.

Самолетный парк школьной авиации в 1928 г. был почти полностью обновлен и насчитывал 393 машины. С подъемом авиапромышленности в авиашколах появились первые самолеты советского производства У-1 и Р-1, вытеснившие устаревшие «Фарманы» и «Ньюпоры».

---

<sup>179</sup> Чкалова В. В. Валерий Чкалов. Легенда авиации / Валерия Чкалова. – М.: АСТ – ПРЕСС КНИГА, 2005. – 336 с. – ISBN 5-462-00365-X. – С. 51 – 53; Новый документ В.П. Чкалова // Исторический архив. – 1957. – № 3. – С. 233 – 234.

Для представления о численности Сухопутных войск, ВВС, ВМС и всей РККА по состоянию на начало 1928 г. см. данные в таблице 5.18.

Т а б л и ц а 5.18 <sup>180</sup>

	Сухопутные войска	<b>ВВС</b>	ВМС	Всего в РККА
1 января 1928 г.	551658	<b>29780</b>	34657	616095
1 апреля 1928 г.	548782	<b>28870</b>	34652	612304

В 1928 г. планировалось выпустить 926 авиаторов. Из них: летчиков – 226, летчиков-наблюдателей – 206, младших авиационных техников – 398, младших техников по радио – 33, младших техников по приборам – 17, фотограмметристов – 15, метеорологов – 31 <sup>181</sup>.

Из таблицы 5.19 видно, как учебные заведения ВВС в 1920-х гг. наращивали выпуск летного и технического состава. В частности, план выпуска авиаспециалистов в 1928 г. был значительно перевыполнен.

Т а б л и ц а 5.19 <sup>182</sup>

Выпущенные специалисты	Годы								Всего Чел.
	1921	1922	1923	1924	1925	1926	1927	1928	
Летчики	31	45	58	101	237	278	238	291	<b>1325</b>
Летнабы	16	66	85	112	215	204	271	273	<b>1242</b>
Тех. состав	125	132	138	370	431	367	323	654	<b>2540</b>
Воздухоплаватели	102	120	146	90	74	33	-	-	<b>565</b>
<b>Итого:</b>	<b>274</b>	<b>363</b>	<b>427</b>	<b>719</b>	<b>957</b>	<b>882</b>	<b>832</b>	<b>1218</b>	<b>5672</b>

Из авиашкол в 1927/28 учебном году было отчислено 266 человек, что к числу выпускников составило 26 %, причем из них 30 % – по здоровью. В 1927/28 г. были вновь изменены учебные планы и программы в направлении практических занятий.

К концу 1928 г. сеть авиашкол насчитывала восемь военных учебных заведений и в основном отвечала потребностям ВВС. Значительно увеличилась их емкость. Изменения штатного состава авиашкол отражены в таблице 5.20. О числе самолетов в школах на 1 октября 1928 г. см. таблицу 5.21.

За время военной реформы в ВВС РККА численность летчиков возросла с 628

<sup>180</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 2. Д. 376. Л. 1 - 4.

<sup>181</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 1. Д. 606. Л. 70.

<sup>182</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 1. Д. 173. Л. 68 - 69.



Таблица 5.20<sup>183</sup>

Наименование школ	По штат. 1925/26 г.		По штат. 1927/28 г.		Разница штатов	
	Пост. состав	Пер. состав	Пост. состав	Пер. состав	Пост. состав	Пер. со- став
Военно-теоретическая школа ВВС	426	590	407	590	-19	-
1-я Военная школа летчиков	934	240	971	300	+37	+60
2-я Военная школа летчиков	973	240	980	250	+7	+10
Военная школа воздушного боя	791	160	754	160	-37	-
Военная школа морских летчиков	180	40	237	45	+57	+5
Военная школа летнабов ВВС	420	220	719	365	+299	+145
Военно-техническая школа ВВС	339	430	307	680	-32	+250
Военная школа спецслужб ВВС	316	200	312	200	-4	-
<b>Итого:</b>	<b>4379</b>	<b>2120</b>	<b>4687</b>	<b>2590</b>	<b>+308</b>	<b>+470</b>
<b>Всего:</b>	<b>6499</b>		<b>7277</b>		<b>+778</b>	

в 1925 г. до 1406 в 1928 г., летчиков-наблюдателей – с 306 до 871. К концу 1928 г. в ВВС РККА служили 29 987 человек. Из них: в строевых частях – 17681 человек, в штабах и управлениях – 396, в ремонтно-снабженческих органах – 1424, в учебных заведениях – 10486 человек<sup>184</sup>. Произошло почти полное обновление авиационных кадров: более 90 % летчиков и летчиков-наблюдателей теперь являлись выпускниками советских авиашкол. Изменилась социальная структура летного состава ВВС: более 70 % летчиков вышли из среды рабочих и крестьян<sup>185</sup>. Таким образом, во вре-

Таблица 5.21<sup>186</sup>

Категории самолетов	По штату, штук	По списку, штук	Количество самолетов	
			исправных	неисправных
<b>1. Сухопутные самолеты</b>				
1) Рулежные	14	16	14	2
2) Учебные	112	168	90	78
3) Переходные:				
- разведчики	65	82	50	32
- истребители	36	8	6	2
4) Боевые:	128	105	67	38
<b>2. Морские самолеты</b>				
1) Учебные	12	9	4	5
2) Боевые	18	6	4	2
<b>Всего</b>	<b>385</b>	<b>394</b>	<b>235</b>	<b>159</b>

<sup>183</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 1. Д. 606. Л. 71.<sup>184</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 1. Д. 172. Л. 314.<sup>185</sup> Никитин А. Ленин и Сталин – создатели и руководители советской авиации // Вестник воздушного флота. – 1947. – № 10. – С. 16; Вестник воздушного флота. – 1947. – № 10. – С. 114.<sup>186</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 1. Д. 606. Л. 72 – 73.

мя военной реформы была проведена большая работа по подготовке, подбору и расстановке авиационных кадров.

Организационное строительство системы подготовки авиационных кадров во время военной реформы осуществлялось через увеличение числа военных авиационных учебных заведений, расширение существовавших до 1924 г. авиавузов с одновременным увеличением количества включенных в учебные планы авиационных специальностей, унификацию учебных программ однотипных вузов и введение лабораторных методов обучения.

Значительными достижениями стратегии строительства отечественной системы подготовки авиационных кадров в военную реформу было формирование многоуровневой системы подготовки военных летчиков и сохранение уникального высшего авиационного учебного заведения – Военной воздушной академии РККА имени профессора Н.Е. Жуковского, что позволило иметь кадры высших авиационных специалистов для создания мощных советских ВВС в 1930-х гг.

## **5.6 Организационное строительство системы подготовки кадров для Военных Воздушных сил РККА в послереформенный период (1928–1931)**

В конце 1920-х гг. в связи со значительным ростом в ВВС числа самолетов увеличение пропускной способности системы подготовки авиакадров считалось задачей государственной важности. В связи с этим осенью 1928 г. в Вольске началось формирование Объединенной военной школы летчиков и авиатехников<sup>187</sup>. Кроме того, в конце 1920-х гг. были проведены следующие мероприятия:

увеличено в школьной продукции количество военных пилотов с одногодичным курсом обучения;

увеличено в летных школах число учеников на одного инструктора (до восьми человек на учебном самолете и шести на переходном и боевом);

переведены четыре тренировочных отряда на подготовку военных пилотов с

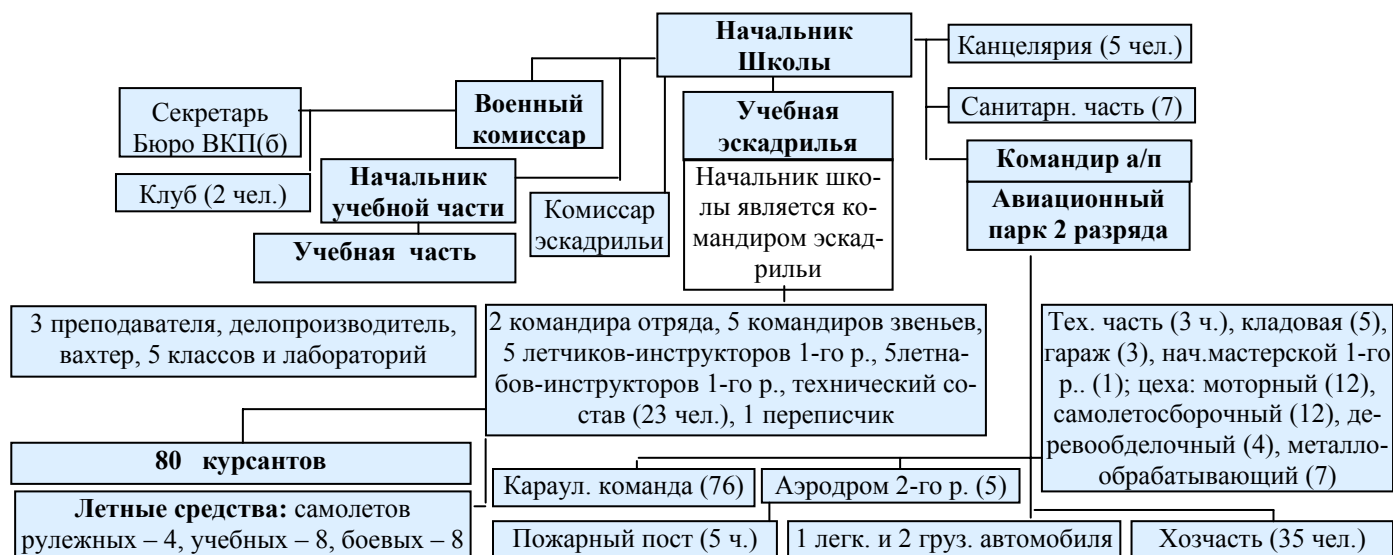
---

<sup>187</sup> Воздушная мощь Родины / В.С. Шумихин, В.М. Пинчук, В.С. Бруз и др.; под ред. Л.Л. Батехина. – М.: Воениздат, 1988. – 432 с. – ISBN 5-203-00004-2. – С. 74.

одногодичным курсом обучения;

увеличена емкость Военно-технической и Объединенной школы летчиков и авиатехников для увеличения выпуска авиатехников.

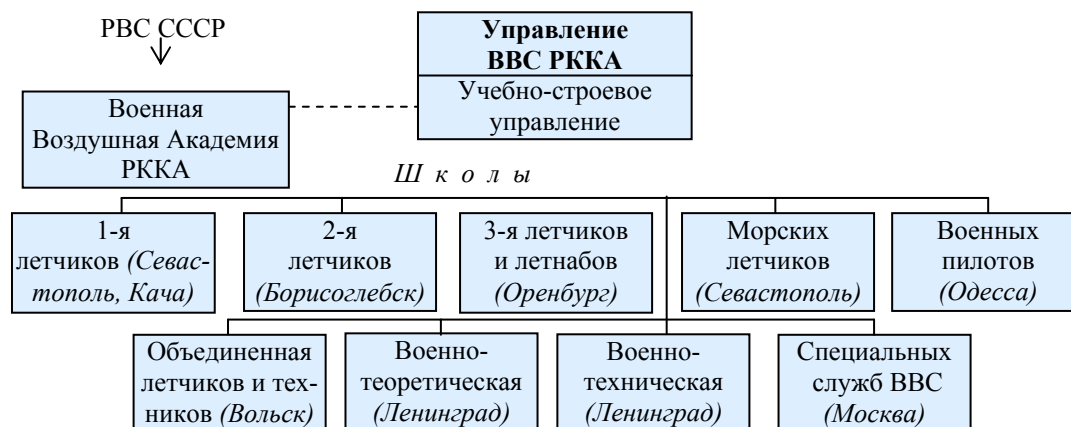
В связи с нехваткой в ВВС РККА на случай войны летчиков, находящихся в запасе, 12 ноября 1928 г. приказом за № 372/74 объявлялся штат и Положение Школы военных пилотов, к формированию которой решено было приступить в Одессе, использовав для этого личный состав и имущество назначенных к расформированию 8-го корпусного авиаотряда и 23-го авиапарка. В Положении о Школе военных пилотов (ШВП) указывалось, что она имеет назначением подготовку военных пилотов из красноармейцев срочной службы строевых частей ВВС РККА. Для поступления в Школу преимущественно подбирались красноармейцы, знающие какое-либо мастерство, связанное с авиацией. По окончании ШВП выпускники должны были оставаться на сверхсрочной действительной службе не менее года. Организационно-штатная структура ШВП изображена на рисунке 5.21.



Примечание – Выполнено по материалам РГВА: Ф. 4. Оп. 3. Д. 3064. Л. 208 – 210.

Рисунок 5.21 – Организационно-штатная структура Школы военных пилотов (ноябрь 1928 г.)

Задачи подготовки командного и политического состава РККА были определены в постановлении ЦК ВКП(б) и СНК СССР от 25 февраля 1929 г. В начале 1929 г. система подготовки авиационных кадров располагала десятью военными учебными заведениями, в которых использовались для обучения 455 самолетов<sup>188</sup> (рисунок 5.22).



Примечание – Выполнено по материалам РГВА: Ф. 4. Оп. 1. Д. 1122. Л. 17.

Рисунок 5.22 – Схема системы подготовки авиационных кадров ВВС РККА (1 марта 1929 г.)

В мае 1929 г. «Вестник воздушного флота» сделал обзор деятельности некоторых авиационных школ:

1) Военно-техническая школа ВВС: в январе окончился увеличенный набор кандидатов в эту школу, что связано с переходом на 1,5-годичный курс обучения. Пока сохраняется и годичный и 1,5-годичный курс обучения.

2) Объединенная школа летчиков – авиатехников. Школа после январского приема получила значительную загрузку и развернула свою учебную работу во вполне оборудованных классах и лабораториях.

3) Летные школы: Основным вопросом летных школ в настоящее время является переход на уплотненную нагрузку летного инструктора, что дает удешевление стоимости подготовки летчика.

4) Военная школа спецслужб ВВС. Школа готовится к июньскому набору, проводя «вербовку» на московских заводах. К этому же сроку будет произведен

<sup>188</sup> Советская военная энциклопедия. – Т. 8. – С. 521..

выпуск метеорологов, техников по приборам и фотолаборантов.

5) Гражданские авиашколы: В Пензенской и Харьковской летных школах произведены самостоятельные вылеты обучающихся<sup>189</sup>.

6) Ленинградская теоретическая школа (бывшая Егорьевская) в 1929 г. вела теоретическую подготовку курсантов – будущих летчиков, которая заключалась в изучении моторов самолетов, теории полета, метеорологии, слесарного и стрелкового дела, организации ВВС, политических и общеобразовательных дисциплин. У многих курсантов при поступлении было «низшее» образование. После окончания занятий в Теоретической школе они направляются в школы летчиков, где им предстоит освоить самолет Р-1.

В Управлении ВВС было подсчитано, что из-за планирующегося значительного расширения ВВС будет нарастать нехватка авиационных специалистов с высшим военным и инженерным образованием. Поэтому 4 апреля 1930 г. циркуляром ГУ РККА за № УН 2/48/531 было утверждено расширение ВВА им. проф. Н.Е. Жуковского<sup>190</sup>.

Председатель РВС СССР К.Е. Ворошилов 18 мая 1930 г. на Справке Начальника УСУ Управления ВВС РККА Ягушевского поместил резолюцию: «Т. Баранову. Показатели комплектования летных школ внушают тревогу».

На эту резолюцию П.И. Баранов ответил докладом с детальным обоснованием состояния дел с подготовкой кадров в ВВС РККА<sup>191</sup>.

10 июня 1930 г. доклад П.И. Баранова был направлен в РВС СССР, в котором напоминалось, что в 1927 г. было выпущено 832, в 1928 г. – 1320 (по другим данным – 1218<sup>192</sup>), в 1929 г. – 1410 и в 1930 г. – 1695 специалистов<sup>193</sup>. П.И. Барановым были предложены мероприятия для значительного увеличения числа выпускников имевшейся школьной сетью и для создания новых авиационных вузов.

17 июля 1930 г. на заседании РВС СССР снова вернулись к этому вопросу.

<sup>189</sup> По ВУЗам ВВС // Вестник воздушного флота. – 1929. – № 5. – С. 32 – 33.

<sup>190</sup> РГВА. Ф. 33989. Оп. 1. Д. 87. Л. 18.

<sup>191</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 1. Д. 1320. Л. 1 – 5.

<sup>192</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 1. Д. 173. Л. 68 – 69.

<sup>193</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 1. Д. 1320. Л. 24.

Был заслушан доклад Начальника Командного управления РККА Н.В. Куйбышева и Начальника ВВС РККА П.И. Баранова «Обеспечение кадрами строительства РККА на вторую половину пятилетнего плана». В резолюции были намечены мероприятия по расширению действующих авиационных вузов и созданию новых (приложение «Г»).

В работе по совершенствованию и расширению подготовки авиакадров существенным недостатком в 1930 г. считалась недостаточная укомплектованность авиачастей авиатехниками. Управление ВВС признавало: «Самое слабое место – авиатехники, их большой некомплект. До получения продукции из новых школ некомплект изжить полностью не удастся»<sup>194</sup>.

В 1930 г. в ВВС имелось четыре технических учебных заведения: ВВА им. проф. Н.Е. Жуковского и три авиационно-технические школы. Производительность их была достаточно высокая. Например, Московская школа спецслужб ВВС за 1925 – 1928 гг. подготовила более 500 специалистов<sup>195</sup>. Однако с укомплектованностью курсантами летных школ не все обстояло благополучно. Поэтому 5 июня 1930 г. Начальник ВВС РККА П.И. Баранов направил Председателю РВС СССР доклад «Характеристика комплектования школ и меры к его улучшению, осуществленные в прошлом» (приложение «J»).

Увеличение числа курсантов требовало увеличения и количества единиц авиационной техники в школах. Вместе с тем рост числа бригад, эскадрилий и отрядов требовал перераспределения авиатехники из авиашкол в пользу новых авиачастей. В связи с этим 10 октября 1930 года Начальник ВВС РККА приказал начальнику Управления специальных снабжений УВВС:

«1. Изъять в авиашколах из обращения все резервные самолеты. Снимаемые со снабжения в порядке этого указания самолеты забронировать и обратить на комплектование неприкосновенных запасов.

2. Самолеты типа И-4, И-5, Р-5 на вооружение авиашкол вводить не более

---

<sup>194</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 1. Д. 1490. Л. 47 – 48.

<sup>195</sup> Симаков Б.Л. Воздушный флот Страны Советов / Б.Л.Симаков, И.Ф. Шипилов - М.: Воениздат, 1958. – С. 219.

двух единиц на каждую авиашколу в качестве фонда для премирования летного состава, но в зачет штатных количеств. [Таким образом, начал реализовываться способ экономии материальной части для строевых частей за счет снабжения авиашкол «по остаточному принципу»].

3. Заказ на учебные самолеты довести до 600 единиц, из которых 150 самолетов забронировать в неприкосновенный запас»<sup>196</sup>.

Было подсчитано, что к концу 1932 г. наиболее дефицитными специалистами станут летнабы и авиатехники. Учитывалось, что авиатехники изучали два типа самолетов и два типа моторов. Это требовало иметь в авиашколах увеличенные штаты преподавателей и учебной авиатехники<sup>197</sup>.

Большое влияние на пропускную способность летных школ оказывал процент отчисления курсантов-летчиков при обучении, который в среднем был равен от 35 до 50 % от числа принимаемых.

По-прежнему стоимость подготовки авиаспециалистов была велика. Так, без учета стоимости ремонта подготовка авиаторов составляла:

летчика .....23 929 р. 60 к.

младшего авиатехника.....2 088 р. 40 к.

специалиста спецслужб.....4 817 р. 82 к.

Главными составляющими в данном подсчете являлись содержание постоянного состава и стоимость разбитых при авиапроисшествиях самолетов.

Материальная часть авиашкол быстро изнашивалась. Авиатехника менялась после трех – четырех лет эксплуатации. При объяснении заявок на материальную часть подчеркивалось, что такие же сроки эксплуатации авиатехники до ее списания установлены и за границей.

В 1930 г. выпускники-летчики умели летать только на Р-1 (с М-5). До этого в авиашколах готовили и летчиков-истребителей, но командиры авиачастей

<sup>196</sup> РГВА. Ф. 29. Оп. 23. Д. 100. Л. 208 об.

<sup>197</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 1. Д. 1490. Л. 47 – 48.

предложили готовить их из летчиков-разведчиков непосредственно в войсках<sup>198</sup>.

Затруднения в работе авиашкол были обусловлены еще и тем, что учебные пособия, наставления, описания и пр. появлялись не всегда одновременно с новой авиационной техникой, поступавшей для обучения.

В 1930 г. в системе подготовки авиационных кадров выявилась проблема дефицита кадров преподавателей и инструкторов.

Наилучшим источником для комплектования штата преподавательского состава для школ ВВС являлись инженеры, окончившие ВВА им. проф. Н.Е. Жуковского, но острая потребность в них в строевых частях и в авиационной промышленности исключал увеличение притока этой категории в авиашколы.

Организация курсов по подготовке преподавателей для школ ВВС встречала затруднение, заключавшееся в том, что школам нужны были преподаватели по большому числу спецпредметов, причем потребность по каждому предмету ограничивалась несколькими преподавателями.

Использование же гражданских преподавателей или из других военных учебных заведений исключалось из-за специфичности обучения в вузах ВВС.

Наиболее приемлемым материалом для комплектования школ летно-инструкторским составом считались летчики, выпущенные из школ с аттестацией на должность инструктора и пробывшие в строю один – два года.

Однако данный способ комплектования школ инструкторами создавал текучесть состава строевых частей и поэтому вызывал противодействие со стороны командиров авиачастей, поскольку такие летчики и в «строю» были лучшими.

Поэтому фактически используемым способом комплектования авиашкол инструкторским составом стало оставление в качестве инструкторов выпускников летчиков.

Статистика свидетельствует, что в 1929/30 г. в школах были оставлены для инструкторской работы 70 молодых летчиков. В результате около 75 % инструкторского состава летных школ в конце 1930 г. представляли собой молодые

---

<sup>198</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 1. Д. 1490. Л. 47 – 48.



летчики со стажем не более одного года.

С целью устранения недостатков, связанных с системой комплектования летно-инструкторского состава школ молодыми летчиками, Управление ВВС потребовало проведения специальной инструкторской подготовки молодых летчиков до вступления их в исполнение обязанностей инструктора, а затем – систематической летной тренировки их под руководством командиров звеньев. В связи с этим рекомендовалось командиров звеньев совершенно освободить от инструкторской работы, но подчеркивалось, что это возможно лишь при отсутствии некомплекта инструкторского и летно-командного состава.

Для устранения дефицита преподавателей в течение 1929/30 г. в Военно-технической школе открылись курсы по подготовке инструкторов по самолетам и моторам для авиашкол. На них было подготовлено 107 человек.

Из-за трудностей с обеспечением вузов квалифицированными преподавателями, основным источником комплектования педагогического состава вузов в начале тридцатых годов стали строевые летчики, летчики-наблюдатели, авиатехники и специалисты спецслужб, то есть лица, не имевшие высшего образования.

Это предопределило квалификационные требования к преподавательскому составу ВВС и выработку программ обучения будущих преподавателей и инструкторов на специальных курсах.

Осенью 1930 г. при ВВА им. проф. Н.Е. Жуковского открылись курсы преподавателей по воздушной артиллерии и тактике ВВС.

Курсы по спецслужбам (радио, фото, аэронавигация и вооружение), комплектовавшиеся летнабами, также стали выпускать преподавателей.

По тем специальностям, где потребность в преподавателях ограничивалась единицами, приемлемым способом пополнения кадров педагогического состава стало прикомандирование к опытным преподавателям кандидатов для замещения должностей инструкторов и преподавателей.

Снижение стоимости продукции школ ВВС рекомендовалось достигать

механизацией и моторизацией аэродромной службы и более рациональным построением штатов, при котором количество постоянного состава на одного обучающегося значительно уменьшалось. Это соотношение было особенно велико в летных школах, где оно выражалось следующими цифрами:

1. Военная школа морских летчиков .....3,52;
2. Школа военных пилотов.....3,26;
3. 2-я Военная школа летчиков.....3,13;
4. 1-я Военная школа летчиков.....3,03;
5. 3-я Военная школа летчиков и летнабов 2,15.

Для сравнения, в сухопутных военных школах РККА наибольшее соотношение имела Школа связи: 0,82.

Высокое соотношение постоянного и переменного составов в летных школах объяснялось наличием в них летных частей и мастерских, требующих содержания значительного обеспечивающего персонала.

В тех авиашколах, где летная часть и мастерские отсутствовали, соотношение не превышало 0,79, а в Военно-технической школе ВВС это соотношение составляло всего 0,49, то есть меньше чем в пехотной школе, где оно равнялось 0,56.

Снижение аварийности в летных авиашколах, наблюдавшееся из года в год, также способствовало снижению стоимости подготовки авиакадров. Показателями аварийности являлись число часов и полетов на одну аварию:

- в 1927/28 г. на 1 аварию приходилось 331 час (1576 полетов),
- в 1928/29 г. на 1 аварию приходилось 469 часов (2341 полет),
- с 1 октября 1929 г. по 1 мая 1930 г. – 484 часа (2357 полетов).

В 1930 г. во 2-й Военной школе летчиков прошли испытания нового учебного самолета У-2 с отечественным мотором М-11 конструкции Н.Н. Поликарпова. По своим качествам самолет и мотор оказались значительно выше находившегося в школах учебного самолета У-1 с М-2 – копии английского самолета «Авро-504к» с французским мотором РОН в 120 л.с. Новый самолет обладал способностью не терять управляемости даже при потере скорости, допускал грубые ошибки учлетов и

потому являлся более подходящим для обучения перед переходом курсанта на боевой самолет.

Управление ВВС, решив вопрос с подготовкой авиакадров для мирного времени, в начале 1930-х гг. озаботилось накоплением резерва.

Ориентировочно пропускная способность летных школ в мирное время давала продукцию равную 25 – 30 % штата летчиков к началу каждого года. В военное же время школьная сеть должна была давать около 200 % штата летного состава. Это потребовало бы в 6 – 8 раз увеличить выпуски.

Учитывалось, что в военное время нельзя будет значительно сократить программу летной подготовки, что заставило принять срок летного обучения в военное время – не менее 9 – 12 месяцев.

Реввоенсовет, сделав вывод о необходимости вести в мирное время подготовку летчиков с избытком, открыл 1 января 1930 г. 7-ю Военную школу летчиков в г. Сталинграде, которая совместила в себе и теоретическую (полтора года) и практическую (в течение года) подготовку военных летчиков.

Кроме того, с 1 июля 1930 г. четыре тренировочных отряда МВО, ЛВО, УВО и БВО получили статус Окружных школ военных пилотов.

Сеть школ ВВС на 1 июня 1930 г. приведена в приложении «Q».

В конце 1930 г. был выработан проект подготовки авиакадров, в котором говорилось: «По утвержденной РВС СССР схеме развития ВВС РККА на 1932/33 г. предположено иметь военные школы: 1) намечено формирование 3-й Военно-технической школы, 2) 3-ю Военную школу летчиков формировать в 31-32 г., 3) 1-ю Военную школу (Кача) перевести на ускоренный курс летчиков-пилотов, 4) 3-ю Оренбургскую школу переформировать в 1931/32 г. в школу летчиков-наблюдателей (закрыв летное отделение), 5) [Вольскую] Объединенную школу летчиков и авиатехников в 1930/31 г. переформировать во 2-ю Военно-техническую школу. 6) Школу морских летчиков перевести из Севастополя в Таганрог или Ейск. 7)

Тренировочные отряды МВО, УВО и БВО продолжают выпуск летчиков-пилотов»<sup>199</sup>.

В 1930 г. была открыта 3-я Военно-техническая школа в г. Перми, которая стала готовить технических специалистов морской авиации<sup>200</sup>. Для организации строительства этой Школы многое сделали местные партийные, советские и профсоюзные органы. Так, X Уральская партконференция в июне 1930 г. приняла решение передать для строительства 3-й ВТШ 5 млн. шт. кирпича и другие строительные материалы, что и было осуществлено<sup>201</sup>.

Увеличение числа авиационных специальностей в войсках повлекло за собой изменения и в структуре Управления ВВС РККА. В нем появились новые службы: штурманская, инженерная, аэрофоторазведывательная, авиаметеорологическая, электрорадиотехническая и авиационной медицины.

Трудности подготовки авиационных кадров заключались в том, что нужно было за год-полтора подготовить высококвалифицированных летчиков или техников из молодых рабочих и крестьян, имевших нередко образование четыре-пять классов. Учебники и наглядные пособия отсутствовали, обучение велось методом рассказа. Дисциплины делились на ряд мелких разделов, которые вели разные преподаватели: один – теорию двигателя, другой – его конструкцию, третий – карбюрацию, четвертый – охлаждение и смазку, пятый – практические работы и т.д. Все это требовало вмешательства руководства ВВС.

Заместитель Начальника ВВС РККА Я.И. Алкснис решил, что без коренной перестройки учебного процесса нельзя готовить квалифицированных специалистов. По его указанию классное отделение стали закреплять за определенным преподавателем, которому поручалось вести предметы цикла. Этим устранялась обезличка. Специальные предметы теперь изучались с практическим уклоном в классах, оснащенных моторами, агрегатами и деталями самолетов. При обучении в мастерских, а также на специальных циклах использовали проверенный на практике

---

<sup>199</sup> РГВА. Ф. 29. Оп. 23. Д. 100. Л. 1.

<sup>200</sup> Пинчук В.М. Деятельность политорганов и партийных организаций вузов по подготовке и воспитанию инженеров и техников для ВВС СА. – М.: ВВИА, 1974. – С. 10.

<sup>201</sup> Шумихин В.С. Советская военная авиация (1917 – 1941) / Виктор Шумихин. – М., 1986. – 287 с. – С. 171.

метод ЦИТа, который обеспечивал, в том числе, и самостоятельную работу курсантов на практических занятиях. Устаревшие самолеты заменялись новейшими.

В авиашколах рацпредложения и изготовленные новаторами наглядные пособия использовались для создания учебных баз авиашкол и авиачастей.

Чтобы решать оперативно-стратегические задачи, авиации нужны были высококвалифицированные командные, штурманские и технические кадры. Постановления ЦК ВКП(б) «О командном и политическом составе РККА» от 25 февраля 1929 г. и от 5 июня 1931 г. предусматривали пополнение частей и учебных заведений ВВС за счет коммунистов и комсомольцев, расширение сети авиашкол и увеличение численности обучаемых в имевшихся авиашколах<sup>202</sup>.

21 марта 1931 г. во все военные школы ВВС была направлена «Инструкция по отбору кандидатов в Военные школы Военных Воздушных сил Р.К.К.А.»<sup>203</sup>, в которой указывалось, что «в школы ВВС принимаются:

1. Военнослужащие – красноармейцы рядового состава, лица младшего начальствующего состава, а на курсы летчиков также и лица среднего начальствующего состава. Возраст до 27 лет.

2. Невоеннослужащие, направляемые в школы авиационных техников и техников специальных служб – через организации ВЛКСМ [Это было связано со взятием в январе 1931 г. комсомолом шефства над ВВС РККА]. В школы принимаются лица в возрасте от 18 до 24 лет».

С 1931 в авиационных вузах значительно больше учебного времени стало отводиться для изучения военной техники и тактики других родов войск<sup>204</sup>.

Важным источником комплектования авиашкол в конце 1920-х гг. стал Осоавиахим. Поэтому шефство над его школами взяли ВВС, назначив авиаформирования шефами по территориальному принципу (таблица 5.22<sup>205</sup>).

Т а б л и ц а 5.22

<sup>202</sup> Красовский С.А. Жизнь в авиации / Степан Красовский. – Минск, 1976. – 320 с. – С. 82.

<sup>203</sup> РГВА. Ф. 29. Оп. 23. Д. 297. Л. 113 – 114.

<sup>204</sup> Советская военная энциклопедия. – Т. 8. – С. 521.

<sup>205</sup> РГВА. Ф. 29. Оп. 23. Д. 297. Л. 196 – 197.

<b>Школы Осоавиахима</b>	<b>Части ВВС</b>
<b>А. Летные школы</b>	
1. Пензенская	2-я Военная Школа Летчиков
2. Харьковская	20-я Авиабригада
3. Московская	Под непосредственным наблюдением ЦС Осоавиахима
4. Николаевская	Школа Морских Летчиков
5. Ленинградская	Военно-Теоретическая Школа Летчиков
6. Тульская	Окружная школа Пилотов МВО
7. Ново-Сибирская	6-й Авиоотряд
8. Саратовская	7-я Военная Школа Летчиков
9. Самарская	3-я Военная Школа Летчиков и Летчиков - Наблюдателей
10. Ростовская н/Дону	13-я Авиабригада
11. Алма-Атинская	16-я Авиабригада
12. Тверская	10-я Авиабригада
13. Бобрики-Богородская	17-я Авиабригада
14. Полтавская	5-я Авиабригада
15. Херсонская	8-я Военная Школа Пилотов
16. Сталинская	11-я Военная Школа Пилотов
17. Нижегородская	УВВС ПРИВО
18. Витебская	2-я Авиабригада
19. Бакинская	2-я Авиаэскадрилья
20. Симферопольская	29-я Авиаэскадрилья
21. Хабаровская	18-я Авиабригада
22. Иркутская	26-я Авиаэскадрилья
23. Таганрогская	Военная Школа Морских Летчиков
24. Краснодарская	46-я Авиаэскадрилья
25. Воронежская	11-я Авиабригада
26. Тифлисская	УВВС ККА
27. Свердловская	42-й Авиоотряд
<b>Школы Осоавиахима</b>	
28. Рязанская	У ВВС МВО
29. Ярославская	Научно-Испытательный Институт ВВС
30. Иваново-Вознесенская	3-й Авиоотряд
31. Астраханская	7-я Военная Школа Летчиков
32. Киевская	Окружная Школа Пилотов УВО
<b>Б. Школы летчиков-планеристов</b>	
1. Московская	Военная Воздушная Академия
2. Ленинградская	Военная Техническая Школа ВВС
3. Симферопольская	29-я Авиаэскадрилья
4. Ново-Сибирская	6-й Авиоотряд
5. Иркутская	25-й Авиоотряд
6. Рузаевская	26-й Авиоотряд
7. Киевская	5-я Авиабригада
8. Свердловская	3-я Военно-Техническая Школа ВВС
9. Севастопольская	1-я Военная Школа Пилотов
10. Саратовская	Объединенная Школа Летчиков и Авиатехников
11. Вяземская	Окружная школа Пилотов БВО
12. Владимирская	10-я Авиабригада
13. Самарская (станция)	3-я Военная школа Летчиков и Летчиков-Наблюдателей

Для активизации деятельности Осоавиахима в деле расширения подготовки авиакадров 2 июня 1931 г. был издан приказ Начальника ВВС РККА за № 149/69, в котором говорилось, что в развитие приказа по ВВС от 1930 г. № 93, направленного на улучшение работы Гражданских Летных Школ Осоавиахима, требуется:

«1. Начальникам ВВС Округов осуществлять общее руководство содействием и инспектированием Школ Осоавиахима, расположенных в Округе.

2. Плановое инспектирование Школ Осоавиахима производить не реже одного раза в год.

3. О результатах инспектирования командирам строевых частей и Начальникам Школ ВВС доносить Начальникам ВВС Округов и в копии, во 2-е Управление УВВС РККА и Заведующему Авиационным Отделом ЦС Осоавиахима.

4. Школы Осоавиахима для содействия им в их работе и для инспектирования распределить между строевыми частями и Школами ВВС»<sup>206</sup> (таблица 5.22).

6 июня 1931 г. приказом РВС СССР за № 94 все военно-технические школы ВВС РККА переименовывались в военные школы авиационных техников (ВШАТ): 1-я Ленинградская («Военно-техническая школа ВВС РККА имени тов. Ворошилова) – в 1-ю Военную школу авиационных техников имени т. Ворошилова»), 3-я Пермская («3-я Военно-техническая школа ВВС РККА) – в 3-ю Военную школу авиационных техников». Вольская объединенная школа летчиков и авиационных техников переименовывалась во 2-ю ВШАТ, и она стала готовить только авиационных техников<sup>207</sup>. В 1931 г. в Иркутске была открыта 4-я ВШАТ<sup>208</sup>. По окончании авиашкол выпускникам приказом РВС СССР присваивались звания «командир РККА» и «авиационный техник»<sup>209</sup>.

В укомплектовании вузов ВВС большая роль принадлежала комсомолу. 25 января 1931 г. IX съезд ВЛКСМ взял шефство над ВВС РККА. Одной из главных своих задач комсомол считал обеспечение авиации хорошо подготовленными в

<sup>206</sup> РГВА. Ф. 29. Оп. 23. Д. 297. Л. 196, 196 об.

<sup>207</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 3. Д. 3261. Л. 275.

<sup>208</sup> Пинчук В.М. Деятельность политорганов и партийных организаций вузов ...ВВС СА. – М.: ВВИА, 1974. – С. 10.

<sup>209</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 3. Д. 3290. Л. 115 – 149.

политическом и специальном отношениях кадрами<sup>210</sup>.

В начале 1931 г. по указанию ЦК ВКП(б) был проведен набор четырех тысяч коммунистов в летные школы ВВС<sup>211</sup>. В том же году началась плановая подготовка политических кадров ВВС. В Военно-политической академии был создан воздушный факультет, комплектовавшийся летчиками и штурманами из строевых частей<sup>212</sup>. Политработники среднего звена готовились в военно-политических училищах, а также на курсах при некоторых летных вузах<sup>213</sup>.

В 1931 г. в авиавузах уже обучалось 6316 курсантов<sup>214</sup>.

Из 23 тысяч 52 авиационных специалистов, находившихся на 1 января 1931 г. в строевых авиачастях, 72,7 % составляли русские, 16,6 % – украинцы, 3,8 % – белорусы. Среди летчиков были также грузины, армяне, латыши и представители других национальностей<sup>215</sup>.

Однако, несмотря на начавшиеся масштабные мероприятия по расширению системы подготовки авиакадров, описанные выше, к середине 1931 г. из-за количественного роста самолетного парка и увеличения числа многомоторных бомбардировщиков, в ВВС продолжал увеличиваться некомплект инженерно-технического состава. По авиационным техникам и техникам спецслужб этот некомплект составлял соответственно 23,9 % и 27 %. С инженерами дело обстояло еще сложнее. В 1931 г. некомплект инженеров в ВВС составил более 60 %. По штату требовался 791 инженер, а имелось всего 309<sup>216</sup>. Этот некомплект в военное время мог проявиться еще острее. Требовалось срочно развивать систему подготовки авиакадров с тем, чтобы она соответствовала нараставшим темпам поступления в войска новой авиатехники.

<sup>210</sup> Шумихин В.С. Советская военная авиация (1917 – 1941) / Виктор Шумихин. – М., 1986. – 287 с. – С. 173.

<sup>211</sup> Козлов А.Д., Зайцев А.Д. Сражающаяся партия. – М. 1975. – С. 23.

<sup>212</sup> Академия им. Ленина: Ист. очерк о Военно-политической академии им. В.И. Ленина. – М., 1980. – С. 95.

<sup>213</sup> Шумихин В.С. Советская военная авиация (1917 – 1941) / Виктор Шумихин. – М., 1986. – 287 с. – С. 170.

<sup>214</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 2. Д. 99. Л. 214.

<sup>215</sup> РГВА. Ф. 28. Оп. 50. Д. 120. Л. 9.

<sup>216</sup> РГВА. Ф. 29. Оп. 76. Д. 384. Л. 33.



Центром системы подготовки авиационных кадров в начале 1930-х гг. стала ВВА им. проф. Н.Е. Жуковского. Создание и строительство Академии в 1920-х гг. прошло три этапа: 1) преобразование Института инженеров КВФ в Военную Воздушную Академию РККА и подготовка ею кадров для авиационных конструкторских бюро и авиационной промышленности (1920 – 1924 гг.); 2) переход ВВА РККА им. проф. Н.Е. Жуковского к подготовке авиационных кадров для ВВС РККА (1924 – 1928 гг.); 3) использование Академии в целях подготовки авиационных кадров для всей авиационной инфраструктуры СССР (1929 – начало 1930 гг.). Организационно-штатная структура ВВА им. Н.Е. Жуковского приведена в приложении «Р».

Исследование показало, что система подготовки авиационных кадров в первую половину первой пятилетки вступила на путь расширения имевшихся к 1928 г. вузов и открытия новых авиационных школ. Была введена система комплектования авиационных вузов из Осоавиахима. Стала реализовываться концепция обучения летчика по принципу: сначала авиамоделирование, затем – освоение полетов на планере и, на третьем этапе – обучение полетам на самолете. Важную роль в повышении качества авиационных кадров сыграло взятие ВЛКСМ шефства над ВВС РККА. В рассматриваемый период авиационные части, учреждения и заведения взяли со своей стороны шефство над 32 летными и 13 планерными школами Осоавиахима. Во всех авиашколах был сделан упор на усиление практического обучения и сокращение его сроков. Важную роль в подготовке преподавателей для школ ВВС стали играть курсы подготовки и переподготовки ВВА РККА им. проф. Н.Е. Жуковского.

### **Выводы по пятой главе**

К началу Первой мировой войны в России в основном была налажена подготовка авиационных кадров. Летчиков готовили Гатчинская военная авиашкола, сформированная летом 1914 г. на базе Авиационного отдела ОВШ, и Севастопольская офицерская школа авиации ОВФ. Пилотов готовили аэроклубы, но военными летчиками

они могли стать, только окончив военную авиашколу.

Авиационно-технические специалисты готовились в гражданских технических вузах, аэроклубах а также в Гатчинской и Севастопольской авиашколах. Из всех учебных заведений только ГВАШ была военной.

Ошибочные взгляды, что война будет скоротечной, предопределили неготовность к ней системы подготовки авиакадров. Поэтому во время Первой мировой войны в дополнение к двум имевшимся были открыты еще пять школ.

Специализация обучения летчиков проявилась через открытие авиашколы в ЭВК, учреждение в СВАШ (эта школа была милитаризована в 1916 г.) и ГВАШ истребительных филиалов, создание во всех авиашколах пулеметных и других специализированных отделений, а также в попытке создания Военной школы воздушного боя с разведывательным, истребительным, бомбардировочным и артиллерийскими классами.

Подготовка технических кадров для военной авиации так до конца войны и не получила самостоятельного учебного заведения. Она велась в авиашколах, авиапарках, на «моторных» курсах при вузах и в других структурах.

Таким образом, во время войны выявилась необходимость расширения и специализации авиационных вузов, усиления практической направленности в их работе, учета опыта боевых действий и милитаризации полугосударственных и частных авиашкол, которые не имели статус военных учебных заведений.

Советская система подготовки авиакадров во время Гражданской войны имела слабую учебно-материальную базу. Обучение шло на учебных и боевых машинах времен Первой мировой войны. Летно-подъемный состав, выпускаемый авиашколами, имел незначительный налет. Многотипность самолетов и моторов в действующей авиации часто была причиной тому, что прибывших на фронт молодых летчиков необходимо было обучать в боевых условиях полетам на незнакомой для них авиатехнике. Аварийность в Гражданскую войну по причине слабой летной подготовки оставалась на высоком уровне.

К концу Гражданской войны система подготовки авиакадров для РККВВФ по-

степенно была восстановлена примерно до тех же количественных характеристик, какие имела аналогичная дореволюционная система. С качеством подготовки дело обстояло хуже, так как отбор в авиашколы осуществлялся по принципу преданности Советской власти, а не по уровню образования.

Поскольку для возрождения авиапроизводства, срочно требовались отечественные конструкторы и инженеры–производственники, Главвоздухфлот и инициативная группа, возглавляемая профессором Н.Е. Жуковским, преобразовали осенью 1920 г. Московский Авиатехникум в Институт инженеров КВФ.

В 1924 г. в авиавузах появились твердые учебные планы, стали более устойчивыми сроки и нормы выпусков и пополнений.

С 1924 г. ВВА РККА начала подготовку авиационных командиров, сначала на Военном факультете, а затем – на специальных курсах. С весны 1925 г. из Академии стали выпускаться военные инженеры-механики и направляться на должности инженеров эскадрилий, а с 1926 г. – и авиабригад.

Создание Академии не было вызвано острой потребностью в специалистах КВФ. Это был один из альтернативных путей быстрого развития Воздушного флота: в приоритет ставилась подготовка высококвалифицированных кадров.

Вплоть до насыщения строевых авиачастей самолетами инженеры-выпускники Академии почти все уходили работать в не военные, а гражданские структуры, будь то заводы, конструкторские бюро, научно-исследовательские организации, или вузы. В результате Академия до середины 1927 г. должна была отстаивать свое право на существование. Исключение составляли только 1924 – 1925 гг., когда М.В. Фрунзе был руководителем РККА.

На завершающем этапе военной реформы, ВВА оказалась востребованной не только для ВВС, но и для подготовки гражданских специалистов. В 1930 г. ВВА им. проф. Н.Е. Жуковского заняла первое место среди втузов страны.

В ряде учебных заведений ВВС были открыты курсы повышения квалификации как для военных, так и для гражданских специалистов.

Авиамеханики выпускались из Школы авиационных техников-механиков.

Специалистов по радио, фото и аэронавигаторов готовила Школа специальных служб ВВС РККА. С 1925 г. началась подготовка вооруженцев. Мотористы с 1927 г. готовились в ШМАС.

Важным событием для ВВС РККА в начале 1931 г. стало взятие ВЛКСМ шефства над советским Воздушным флотом. Начало шефской работы ВЛКСМ в авиационной области ознаменовалось открытием аэроклубов для подготовки молодежи к службе в ВВС без отрыва от производства. Осоавиахим стал главным источником комплектования авиавузов. В нем к началу 1930-х гг. имелись 32 школы пилотов и 13 школ планеристов.

Система подготовки авиакадров за десять послевоенных лет совершенствовалась в направлении освоения лабораторного и практического обучения.

Военно-политическое руководство страны стремилось к тому, чтобы сначала создать авиационные учебные заведения, а затем подготовить в них лучшие (чем на Западе) кадры, которые сделают лучшую и в достаточном количестве авиатехнику и смогут ее грамотно эксплуатировать и применять.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Степень разработанности темы определена диссертантом как недостаточная. Комплексного исследования по избранной теме не проводилось.

Источниковая база по теме позволила автору провести комплексное исследование организационного строительства отечественных ВВС в период 1910 – 1931 гг.

Строительство отечественных ВВС осуществлялось на принципах: 1) массированного применения; 2) маневренности (подвижности); 3) опережающего строительства активной авиации относительно вспомогательной; 4) доминирования оперативного управления авиацией со стороны сухопутного командования над специальным (техническим) управлением ею со стороны управлений ВВС; 5) создания тыла ВВС, способного к оперативному восстановлению и обслуживанию авиатехники; 6) создания системы подготовки авиакадров, способной обеспечить ВВС личным составом в мирное и военное время; 7) участия управленческих структур ВВС в строительстве отечественной авиапромышленности.

Исследование показало, что главной проблемой в деятельности органов военного управления по организационному строительству ВВС было определение его стратегии в мирное время, когда отсутствовал новейший опыт боевого применения воздушных сил.

В строительстве подсистемы действующей авиации стратегия организационного строительства определялась стремлением создать авиационные формирования, которые можно было бы применять массированно и оперативно маневрировать ими на театре войны.

Авиационно-техническое и тыловое обеспечение строилось таким образом, чтобы в военное время обеспечить действующую авиацию техникой, вооружением и горюче-смазочными материалами. Авиационная инфраструктура в основном развивалась по пути строительства новых аэродромов и военных авиационных городков.

Подсистема подготовки авиационных кадров строилась с целью иметь преданный Советской власти личный состав с высоким качеством профессиональной

подготовки и в количестве, достаточном для ведения военных действий с вероятным противником. Военная Воздушная Академия до 1928 г. в основном вела подготовку специалистов для конструирования отечественной авиатехники и организации авиапромышленного производства.

Исследование показало, что на разработку и реализацию стратегии организационного строительства отечественных ВВС оказывал сильное влияние личностный фактор. В дореволюционное время главный вектор строительства ВВФ определял великий князь Александр Михайлович, а во второй половине 1920-х гг. – ЦК ВКП(б), а фактически И.В. Сталин, однако в военное время только боевое применение (военный фактор) был главным стимулятором к строительству ВВС в направлении иметь авиацию лучше, чем та, которая имеется у противника.

В организационном строительстве ВВС имели место следующие приоритеты:

- 1) активное участие руководителей ВВС в создании и развитии отечественной авиапромышленности;
- 2) строительство авиации опережающими темпами по отношению к воздухоплаванию;
- 3) опережение формирования действующей (строевой) авиации относительно создания центральных органов управления авиацией;
- 4) доминирование органов оперативного управления ВВС над органами специального («технического») управления ВВС;
- 5) создание тыловой авиационной инфраструктуры, способной обеспечить в полном объеме деятельность строевых (действующих) авиачастей и соединений;
- 6) опережающее развитие системы подготовки авиационных кадров по отношению к другим составляющим организационного строительства;
- 7) создание авиационных формирований, соответствующих принципам: а) массированного применения авиации; б) маневренности (подвижности) при применении и при перебазировании;
- 8) опережающее развитие активной авиации (истребительной, бомбардировочной и штурмовой) по отношению к вспомогательной авиации (разведыватель-

ной, связи и корректировочной);

Организационное строительство ВВС велось в целях создания:

1) военной авиации, не уступающей по своему боевому потенциалу военным воздушным флотам крупных государств;

2) наряду с Военно-воздушными силами Гражданского воздушного флота;

3) ВВС, соответствующих уровню развития военного искусства;

4) оптимальной системы управления Военно-воздушными силами;

5) адекватной строевой (действующей) авиации системы ее авиационно-технического и тылового обеспечения;

6) эффективной системы подготовки авиационных кадров, обращая особое внимание на подготовку специалистов с высшим образованием.

Для достижения вышеперечисленных целей в стратегии организационного строительства отечественных ВВС в 1910 – 1931 гг. определялись задачи:

1) сохранить авиационные формирования и авиационные кадры при демобилизации дореволюционной армии в 1918 г. и РККА в 1921 – 1923 гг.;

2) закупить за границей необходимое количество самолетов для авиационных школ и первых авиационных частей;

3) дать заказы отечественным авиационным предприятиям на производство и поставку в вооруженные силы авиационной техники;

4) в советское время закупить для формирований ВВС РККА необходимое количество самолетов и авиационных моторов;

5) создать новые и расширить имеющиеся военные авиационные учебные заведения ВВС и преобразовать межведомственный Институт Инженеров КВФ в военную Академию Воздушного Флота;

6) провести маневры и учения войск с участием авиации для определения тактики ее применения и формулирования новых тактико-технических требований к более новой авиационной технике;

7) привлечь общественность страны к строительству отечественных Военно-

воздушных сил (создание ОДВФ, шефство ВЛКСМ над ВВС РККА и др.);

8) усилить руководящие кадры ВВС за счет перевода красных командиров и комиссаров из сухопутных войск РККА в военную авиацию;

9) специализировать подготовку авиационных кадров путем создания авиационных учебных заведений, специализирующихся на подготовке летного и инженерно-технического составов для разных родов авиации;

10) создать многоуровневую систему подготовки авиационных кадров;

11) создать научно-исследовательские организации для использования научного потенциала страны и РККА в строительстве отечественных ВВС;

12) создать систему восстановления и ремонта авиационной техники.

В ходе организационного строительства отечественных ВВС органами военно-политического руководства страны и органами управления ВВС принимались меры по созданию:

авиационных школ;

первых авиационных отрядов;

Авиационной службы русской армии;

авиационных рот (в последующем – авиапарков);

подвижных авиационных ремонтных мастерских, авиабаз и авиапарков;

полевых органов управления авиаформированиями на ТВД;

Авиационной канцелярии и Управления ВВФ;

артиллерийских авиационных отрядов;

авиационных отрядов воздушной обороны;

авиационных дивизионов;

Эскадры воздушных кораблей «Илья Муромец»;

авиационных отделений для связи с наступающей пехотой;

Дивизиона Воздушных Кораблей «Илья Муромец»;

истребительных авиаотрядов и боевых авиационных групп;

боевых авиационных звеньев;



авиационных эскадр, эскадрилий и бригад;  
 специальных авиационных служб (аэрофотограмметрической и др.);  
 высших авиашкол в Евпатории, Москве, Петрограде, Серпухове и др.;  
 Академии Воздушного Флота им. профессора Н.Е. Жуковского;  
 правовой базы для авиационной инфраструктуры страны.

Принимались также меры по направлению в авиационные части офицеров Генерального штаба, переподчинению Авиационной службы Генеральному штабу, переходу ВВС РККА на круглогодичный цикл боевой подготовки и изданию авиационных уставных документов и другой литературы.

В процессе определения и реализации стратегии организационного строительства отечественных ВВС возникали противоречия между:

- 1) ГУ ГШ и ГВТУ, которые должны были выполнять одинаковые функции по управлению авиационными частями на территории страны (1913 – 1914 гг.);
- 2) ГВТУ, требовавшим установки на самолеты брони и вооружения, и авиапредприятиями, не готовыми изменить конструкцию и технологию производства авиатехники (1913 – 1914 гг.);
- 3) гражданским статусом авиашкол (СОША и аэроклубов) и требованиями к их выпускникам – военным летчикам (1914 – 1916 гг.);
- 4) Авиаканцем и ГВТУ (после апреля 1916 г. – Увофлотом) из-за дублирования некоторых функций по управлению авиацией (1914 – 1917 гг.);
- 5) Авиаканцем и Штабом ВГК из-за неподчинения Авиаканцу Эскадры Воздушных Кораблей (1914 – 1917 гг.);
- 6) потребностями фронта в авиакадрах и авиатехнике и отсутствием резерва летчиков и находящихся на хранении самолетов (1915 – 1916 гг.);
- 7) штаб-офицерами ГШ по авиации и командирами дивизионов, которые должны были выполнять одинаковые функции (1916 – 1917 гг.);
- 8) командованием армиями, корпусами и дивизиями, требовавшими (из-за незнания возможностей авиатехники) от авиации активных действий и сверхдальней

разведки, и командирами авиачастей (1914 – 1920 гг.);

9) демократическими институтами по управлению авиацией (коллегиями, авиасоветами, комитетами и др.), возникшими после революции, и Реввоенсоветом и сухопутным командованием РККА (1918 – 1920 гг.);

10) ПУАВ (Авиадармом) и Главвоздухфлотом из-за дублирования части функций по управлению авиацией на ТВД (1918 – 1920 гг.);

11) стремлением иметь авиацию «в нужное время и в нужном месте» и неспособностью авиационных частей и соединений оперативно менять свое местонахождение на фронтах Гражданской войны (1918 – 1920 гг.);

12) системой подготовки авиакадров и действующей авиацией из-за неспособности первой дать фронту кадры, соответствующие авиационной технике, эксплуатируемой на ТВД Гражданской войны (1918 – 1920 гг.);

13) содержанием стратегического десятилетнего плана (программы) строительства отечественной авиации и реальными возможностями технической базы страны (противоречие возникло в условиях отсутствия стратегических планов развития всей промышленности Советской России в 1921 г.);

14) приверженцами «неспешного» создания «качественных» ВВС и сторонниками создания ударными темпами нового вида вооруженных сил – ВВС РККА (1921 – 1926 гг.);

15) требованиями, предъявляемыми к сформированным эскадрам и возможностями ремонтно-эксплуатирующих органов поддерживать в них необходимое число исправных самолетов (возникло из-за многотипности авиационной техники, стоящей на вооружении эскадр в 1921 – 1923 гг.);

16) сторонниками создания, (сохранения) Академии Воздушного Флота им. проф. Н.Е. Жуковского и их оппонентами, ратовавшими за закрытие Академии, как не соответствующей текущим потребностям ВВС (1920 – 1927 гг.).

Влияние военного, внешнеполитического, внутривнутриполитического, экономического и социального факторов на организационное строительство ВВС в 1910 – 1931

гг. проявлялось следующим образом:

В ходе исследования получены доказательства о том, что, несмотря на отсутствие опыта масштабных военных действий, военное искусство (искусство боевого применения) продолжает быть главным приводом военного строительства, определяемым нами как «военный фактор». Достижения в области создания новых вооружений не могут стать доминирующим фактором в определении вектора организационного строительства вооруженных сил. Превалирующее действие военного фактора закономерно.

Военный фактор в строительстве ВВС до Октябрьской революции действовал в купе с внешнеполитическим фактором. Это выражалось в том, что военная авиация «пришла» в Россию из Франции, где Россия в основном закупала самолеты и моторы для военных нужд. В меньшей степени – в Англии, Германии и США. Поэтому и тактика применения авиации в России во многом развивалась по французским выводам о применении авиации. Только в Гражданской войне советское военновоздушное искусство стало доминировать при определении стратегии организационного строительства ВВС РККА.

Военный фактор действовал на стратегию организационного строительства отечественных ВВС через развитие военно-воздушного искусства в теории и на практике. Так, первые маневры с участием авиации показали: надо иметь самолеты для разведки и связи. Военное искусство Первой мировой войны выявило, что новые военные самолеты можно уже использовать и для активной работы: бомбометания, истребления самолетов и аэростатов противника, корректирования огня артиллерии и даже – транспортирования грузов. Военно-воздушная мысль, инициированная поступлением на вооружение самолетов с новыми возможностями, поставила в мирное время, в 1925 г., перед советскими летчиками задачу создания штурмовой авиации. К 1928 г. впервые в мире она была выполнена: в ВВС РККА появились штурмовые эскадрильи. Тяжелая бомбардировочная авиация существовала в России (СССР) с 1914 г. (намного раньше, чем в воздушных флотах других стран). Под воздействием военного фактора в 1914 – 1927 гг. в России – СССР произошло разделе-

ние ВВС на рода авиации.

Внешнеполитический фактор сначала выражался в требовании военно-политического руководства России (СССР) иметь в ВВС не меньше самолетов, чем в отдельно взятых крупных странах. Во время обострения кризиса с Англией, в 1927 г., впервые был выдвинут тезис, что советская авиация должна и по качеству превосходить авиацию зарубежных стран. В это время Управление ВВС РККА ставит перед военно-политическим руководством страны вопрос о кризисе истребительной авиации в СССР, что заставило Советское правительство ускорить движение к индустриализации страны и к технической реконструкции Красной армии;

Внутриполитический фактор сначала проявлялся через изменение подходов к разработке стратегии строительства авиации до и после революции, а также через замену концепции строительства Воздушного флота «по Троцкому» концепцией строительства ВВС РККА согласно «Генеральной линии ВКП(б)». После революции в Советском правительстве бытовало мнение, что воздушный флот – роскошь для аграрной страны. Только после обнародования ленинского тезиса о необходимости России социалистической иметь воздушный флот (январь 1917 г.) и первого успешного массированного применения авиации в борьбе за Казань (август 1918 г.) большевики приняли решение о приоритетном строительстве авиации. Отход от строительства «качественного» воздушного флота и переход к строительству мощных ВВС обозначился с началом военной реформы в 1924 г., когда было смещено троцкистское руководство РККА и КВФ.

Экономический фактор действовал на стратегию организационного строительства ВВС постоянно с тормозящим эффектом на протяжении всего рассматриваемого периода с 1910 по 1931 г. Отечественная база для строительства мощных современных Военно-воздушных сил находилась в зачаточном состоянии. Положение стало выправляться только в 1924 г.

Действие социального фактора связано со сменой социального строя в стране. Дореволюционный социальный состав Воздушного флота не удовлетворял больше-

виков. Поэтому было принято решение создать коммунистический кадровый состав. В результате общеобразовательный уровень летно-технических кадров резко снизился. Почти полное отсутствие отечественных инженерно-технических кадров и нежелание зарубежных специалистов приезжать в Советскую Россию заставило срочно создать Академию Воздушного Флота, которая стала готовить специалистов не столько для РККА, сколько для вновь создаваемых КБ, ЦАГИ и авиационных предприятий. Этим специалистам необходимо было быстро наладить отечественное производство самолетов и авиационных моторов. Положительное влияние социального фактора проявлялось через участие авиационных и других общественных организаций в строительстве КВФ. Важную роль сыграла популяризация авиации в стране и сбор средств на ее строительство.

Практическая значимость результатов исследования организационного строительства отечественных ВВС в 1910 – 1931 гг. заключается в уроках и рекомендациях, которые автор предлагает учитывать в современном строительстве отечественных Военно-воздушных сил.

### *1. Уроки:*

1. Процесс строительства военной авиации в России шел бы значительно интенсивнее при принятии государственной программы строительства авиации и воздухоплавания в России, которая могла бы стать стратегическим планом развития авиации в нашей стране, как это предлагал академик Б.Б. Голицын в 1910 г., имевший в виду полное отсутствие производства в стране авиамоторов.

2. Авиационная техника, как показал опыт Первой мировой и Гражданской войн, при ведении боевых действий выходит из строя в короткие сроки, что требует в мирное время иметь достаточный (стратегический) запас самолетов, двигателей и другого авиаимущества, а также иметь налаженную систему восстановления авиатехники (ремонта).

3. Следствием Октябрьской революции 1917 г. и Гражданской войны было значительное разрушение авиационной промышленности в России, прекращение

поставок иностранной авиационной техники, отставание в технологиях ее производства и эксплуатации, уничтожение дореволюционной системы подготовки авиационных кадров. После Гражданской войны потребовалось десятилетие для выхода ВВС на уровень развития военной авиации крупных капиталистических государств. Реконструкция ВВС РККА началась только с середины 1931 г. после заложения соответствующей материально-технической основы в народно-хозяйственном комплексе страны. До этого, как показало исследование, шло ее послевоенное восстановление. В современных условиях нельзя забывать, что социальные потрясения неизбежно и практически незамедлительно сказываются на экономическом развитии страны и в первую очередь, на наукоемких отраслях, какой является авиационная промышленность.

4. Большевистская партия, пришедшая к власти в 1917 г. с новой социалистической идеологией, требовала от авиационных кадров в первую очередь преданности Советской власти. Данное обстоятельство обусловило бегство опытных летчиков к белым и необходимость содержания в авиационных структурах политических комиссаров. Недостаточный профессионализм стал одной из главных причин роста аварийности в КВФ.

5. Борьба с «троцкизмом» была в 1920-х гг. привнесена и в ВВС РККА, что привело к смене власти в центральных органах управления военной авиацией; многие видные и опытные в авиационном деле авиарботники были отстранены от занимаемых должностей, что отрицательно сказалось на темпах организационного строительства отечественных ВВС.

6. Создание первого в мире высшего авиационного учебного заведения – Академии Воздушного Флота им. Н.Е. Жуковского позволило из ее выпускников к концу 1920-х гг. сформировать отечественную авиационно-инженерную элиту, возглавившую конструирование самолетов и авиационных моторов, их производство и эксплуатацию в частях ВВС. Тем не менее, до середины 1927 г. Академия непрерывно вела борьбу за свое существование, на что уходила большая часть сил и

энергии сотрудников Академии. Это было обусловлено непониманием в верхних эшелонах Советской власти значения авиации как локомотива научно-технического прогресса и, как следствие, вело к игнорированию полезности для развития авиационного дела авиаспециалистов с высшим образованием.

## *II. Рекомендации:*

1. Первые организационно-управленческие формы военной авиации России создавались в 1910 – 1912 гг. по инициативе Военного министерства без целевого финансирования за счет внутренних резервов ГИУ, что позволило строить авиацию незамедлительно и параллельно с проработкой в Правительстве и Госдуме вопросов о выделении на это бюджетных ассигнований. Этот опыт мог бы быть учтен и в современных условиях.

2. На этапе создания принципиально нового элемента войск – авиации военное ведомство допускало и поощряло наличие двух авиашкол с альтернативным статусом и порядком финансирования. Это дает возможность свободного поиска оптимальных форм и методов обучения и организационного устройства впервые создаваемых учебных заведений для подготовки специалистов новых профессий. Такой подход мог бы найти применение и в настоящее время.

3. Создание организационно-управленческих форм военной авиации России происходило под воздействием трех сменявших друг друга концепций: 1) придания авиаотрядов воздухоплавательным ротам, 2) строительства авиации «активного действия», 3) ограничения применения авиации только разведкой и связью. Их носителями последовательно выступали ГИУ, ГУ ГШ и ГВТУ. Разные задачи этих Управлений обуславливали различные подходы к организационному строительству военной авиации России в течение четырех предвоенных лет. И далее, во время войны, с целью оптимального учета «тактических» и «технических» приоритетов в строительстве авиации в Увофлоте были сформированы административно-строевая и техническая части, решающие соответственно тактические и технические вопросы авиастроительства. Таким образом, исследование показало, что новые организаци-

онные формы вооруженных сил строятся быстрее, а после завершения их постройки – более соответствуют требованиям военного искусства, если их строительство ведется специалистами и военного, и технического профилей при главенстве первых. Это обстоятельство должно учитываться и в настоящее время.

4. При организационном строительстве ВВС использовались критерии оптимальности. Они сводились к оценке соответствия организационной структуры: 1) выполняемым задачам, 2) требованию «удобноуправляемости», 3) возможностям снабжения. При необходимости принималось стратегическое решение на оптимизацию организационной структуры, но даже в военное время организационное мероприятие готовилось не менее нескольких месяцев: проводились эксперименты, шла подготовка кадров, изыскивались источники поступления техники и вооружения. Такой подход себя оправдывал, так как при общих положительных результатах эксперимента всегда имелись недостатки, которых удавалось избежать при распространении нововведения на всю авиацию. Критерии и эксперименты при организационном строительстве современных ВВС должны предусматриваться еще на стадии стратегического планирования их развития.

5. Согласно военной науке организационная структура любого военного формирования имеет две стороны: социальную и военно-техническую. Вторая в военной авиации России в Первую мировую войну уступала в количественном и качественном отношении авиационным средствам крупных европейских стран. Вместе с тем результаты боевых действий военной авиации России оказывались, как правило, не хуже чем у противника. В советское время ВВС РККА в 1920-х гг. не имели каких-либо преимуществ в авиатехнике перед воздушными флотами крупных капиталистических стран. Однако в результате целенаправленной деятельности руководства ВВС РККА, Реввоенсовета СССР и всего личного состава ВВС удалось решить две важные задачи организационного строительства: подготовить профессиональный состав авиаторов и наполнить им оптимальную организационную структуру. Таким образом, техническое превосходство реального и потенциального противника заметно уменьшалось через



постоянную работу над улучшением кадрового состава и организационных форм военной авиации. Данный опыт необходимо иметь в виду при стратегическом планировании развития современных Военно-воздушных сил.

6. Из-за слабой авиапромышленности особую роль в отечественной военной авиации во время Первой мировой и Гражданской войн стала играть система восстановления исправности авиационной техники через ремонт. В условиях войны была создана такая инфраструктура ремонта и складирования авиационной техники, которая позволила поддерживать требуемое число исправных самолетов на фронте. Было бы целесообразно для расширения и укрепления авиационных ремонтных и складских органов использовать опыт дореволюционной и советской военной авиации по увеличению производительности заводского и войскового ремонта в экстремальных условиях и поддержанию числа действующих самолетов в необходимом количестве. Для уменьшения технических преимуществ противника необходимо поддерживать на должном уровне исправность вооружения и техники, обеспечивать их высокую боеготовность и иметь в необходимом количестве стратегический запас авиатехники. При стратегическом планировании необходимо предусмотреть достаточный производственный потенциал для оперативного восстановления авиационной техники и продления ее ресурса.

7. Война заставляла повышать качество подготовки авиакадров и укреплять дисциплину, патриотизм и единоначалие, являющиеся цементирующими связями в любом военном организме. Их ослабление произошло после буржуазной революции 1917 г., что в совокупности с неудовлетворительным снабжением крайне отрицательно повлияло на состояние отечественной военной авиации. Таким образом, если военнотехническая сторона организационной структуры вооруженной силы отстает по своим показателям от аналогичных показателей у противника, то в организационной структуре непременно должна усиливаться социальная составляющая (крепче дисциплина, патриотизм, единоначалие, выше уровень подготовки и боеготовности). В этом контексте важную роль должно играть информационное обеспечение военных действий

авиации. Стратегия строительства современных ВВС должна предусматривать и эту составляющую боевой мощи отечественной военной авиации.

8. Во время Первой мировой войны, при отсутствии четко налаженного управления авиацией действующей армии, на первый план выдвигалась управленческая инициатива должностных лиц, назначенных ответственными за организацию авиационного дела. Главной фигурой среди них был великий князь Александр Михайлович Романов, который практиковал привлечение в авиацию офицеров Генерального штаба, способных своей эрудицией, опытом и нестандартными решениями нарабатывать правовую базу в реорганизуемых и во вновь создаваемых структурах. Институт уполномоченных целесообразно использовать и сейчас с целью налаживания функционирования нового военного организма. Эти уполномоченные (делегаты) должны быть подготовленными профессионалами в авиационной области и эрудированными в военном деле военнослужащими. В стратегии организационного строительства современных ВВС следует учитывать, что при отсутствии в строящемся военном организме руководящих документов в значительной степени повышается управленческая инициатива компетентных лиц. Их подбор и назначение – сложная, но необходимая стратегическая задача современного организационного строительства Военно-воздушных сил.

9. Практические меры при реализации стратегии организационного строительства ВВС осуществлялись в 1910 – 1931 гг. через выполнение соответствующих приказов, директив и постановлений, в особо важных случаях – постановлений органов высшего государственного управления и др. Написание такого рода документов требовало высочайшей квалификации. Подготовка специалистов в области военной администрации (утраченный к настоящему времени предмет в Академии Генерального штаба) для составления документов (уставов, наставлений и т.д.), должна быть возобновлена в системе военного образования.

10. В июне 1931 г. в докладе «Новая обстановка – новые задачи ...» Генеральный секретарь ЦК ВКП(б) заявил, что «за последнее время условия развития (...)

изменились в корне, создалась новая обстановка, требующая новых приемов руководства». Согласно «новой» обстановке была произведена расстановка руководящих кадров: в июне 1931 г. три видных военачальника М.Н. Тухачевский, П.И. Баранов и Я.И. Алкснис назначаются на должности для непосредственного руководства реконструкцией РККА, авиапромышленности и ВВС соответственно. Во многом, благодаря энергии и организаторскому таланту этих руководителей, РККА, ВВС и авиапром были реконструированы в короткие сроки и с должным качеством. Правильная расстановка высших руководящих кадров имеет непреходящее значение в организационном строительстве отечественных ВВС и в настоящее время.

*11.* Коллегиальным путем, через проведение совещаний, решались, как правило, судьбоносные (стратегические) вопросы развития авиации, то есть на первый план выдвигался комитетский способ управления, являвшийся наиболее авторитетным в ВВФ России, особенно после Февральской революции. Для решения «местных» (тактических) вопросов организационного строительства комитетский способ оказывался не пригоден, так как «советы, комитеты и бюро» местного значения пытались строить формирования с разной организационной структурой и управлением. Из опыта организационного строительства отечественных ВВС можно было бы рекомендовать коллегиальное обсуждение вопросов военного строительства в центральных органах управления с последующим принятием решения одним лицом.

*12.* В ходе Первой мировой войны обозначился отход от «жесткой» привязки отрядов к штабам корпусов и армий, появилась тенденция к массированию авиационных сил на важных участках фронта и самостоятельному выполнению авиацией боевых задач, однако массированию авиационных сил мешало сохранявшееся в войну разделение авиации на корпусную, армейскую, фронтовую и подчиненную Ставке. Исследование показало, что при недостатке сил и средств вооруженной борьбы целесообразно не расплывать их через подчинение различным инстанциям, а иметь апробированный на учениях и отраженный в руководящих документах механизм их массированного применения в нужное время и в нужном месте.

*13.* Организационное строительство отечественных ВВС осуществлялось при учете всех главных факторов, влиявших на этот процесс. Его итогом стало создание в ВВС РККА организационной структуры, которая, во-первых, соответствовала материально-техническим и социальным возможностям СССР, во-вторых, была приспособлена к освоению новой авиатехники и качественному проведению боевой подготовки в мирное время, в-третьих, могла быть быстро развернута до штатов военного времени и, в-четвертых, учитывала состояние ВВС вероятных противников. При формировании стратегии организационного строительства вида Вооруженных Сил важно определить основные факторы их развития и при ее реализации необходимо постоянно их учитывать.

*14.* Опыт строительства авиации указывает, что создание новых организационно-управленческих форм в вооруженных силах должно начинаться с подготовки личного состава и принятия на вооружение новой военной техники. Причем, новый род войск целесообразно строить на базе тех войск, которые близки ему по решаемым задачам и имеют опыт ведения войны или боевой подготовки в данной макросреде (земля, вода или воздух). По такому принципу и строилась отечественная военная авиация. Ее организационная структура зарождалась, как составная часть военного воздухоплавания, что было обусловлено общностью задач, возлагаемых на самолет и аэростат, возможностью подключения первых авиаотрядов к общеармейской системе управления, наличием в воздухоплавательных частях технической базы для обслуживания самолетов, а также опыта ведения войны и боевой подготовки в данной макросреде – воздухе. Из этого следует, что строительство какого-либо нового рода войск или вида Вооруженных Сил целесообразно осуществлять на базе уже имеющегося схожего по среде своего функционирования военного организма, имеющего для начала такого строительства необходимые на первое время силы, средства и инфраструктуру.

*15.* В ходе строительства ВВС (особенно в период их реформирования) необходимо обратить внимание на своевременную и качественную разработку всех ру-

ководящих документов по организационному переустройству формирований ВВС. Это дало бы возможность: во-первых, командирам и начальникам всех степеней осуществлять переформирование частей, соединений и объединений в соответствии с концепциями, выработанными высшими военными инстанциями; во-вторых, способствовало бы исключению элементов волюнтаризма и субъективизма на всех уровнях военной иерархии и, в-третьих, укрепило бы на основе уставов, руководств, инструкций, положений и других документов элементы и отношения дисциплины и единоначалия во вновь образуемых и реформируемых структурах. В стратегии организационного строительства современных ВВС для исключения повторения ошибок необходимо предусмотреть своевременное отражение текущей работы по преобразованию организационной структуры и системы управления в руководящих документах и военной печати.

*16.* В условиях дефицита специалистов в опытном авиационном строительстве и авиационной промышленности (включая рабочий персонал) необходимо при стратегическом планировании строительства Воздушно-космических сил и ВВС (как их составляющей) предусмотреть организационное строительство системы подготовки как военных авиационных кадров, так и системы подготовки инженерно-технических работников для авиационной и космической промышленности соответствующего профиля.

*Таким образом, в 1910 – 1931 гг. в России (СССР) был накоплен богатый опыт по строительству отечественных Военно-воздушных сил в соответствии с требованиями военного искусства и возможностями авиационной техники того времени. Знание этого опыта может быть использовано при стратегическом планировании современного военно-авиационного строительства.*

**Список использованных источников*****Справочные и статистические материалы, положения, уставы  
и другие документы:***

- 1 Авиация и воздухоплавание в России в 1907 – 1914 гг.: Сб. документов и материалов. – Вып. 4. – М., 1970.
- 2 Авиация. Энциклопедия. – М., 1994.
- 3 Армия в период подготовки и проведения Великой Октябрьской социалистической революции: Документы // Красн. архив. – М. – Л. – 1937. – № 5(84).
- 4 Боевой устав истребительной авиации. – М., 1929.
- 5 Большая советская энциклопедия. Т. 27. – М., 1977.
- 6 Большая советская энциклопедия. Т. 3. – М., 1970.
- 7 Военная энциклопедия. Т. 1. – СПб., 1911.
- 8 Военная энциклопедия. Т. 3. – СПб., 1912.
- 9 Военная энциклопедия. Т. 6. – СПб., 1913.
- 10 Временное положение о радиотелеграфе в авиационных частях, входящих в состав действующей армии. – Киев, 1917.
- 11 Временное положение о службе авиационных парков. – Киев, 1915.
- 12 Временные правила командирования офицеров всех родов войск в авиационные части для обучения службе разведки и наблюдения с аэропланов. – СПб., 1914.
- 13 Всеподданнейшие отчеты о действиях Военного министерства за 1907 – 1912 гг. – СПб, 1913.
- 14 Зайончковский П.А. Справочник по истории дореволюционной России: Библиогр. указатель. – 2-е изд. – М., 1978.
- 15 Инструкция для ведения специальных занятий в авиационных отрядах воздухоплавательных рот. – СПб., 1912.
- 16 Инструкция офицерам, посылаемым Заведующим авиацией в объезд авиационных частей. – Киев, 1916.
- 17 Инструкция, определяющая порядок ведения занятий и полетов на аэродромах. – СПб., 1913.

- 18 Краткие руководящие данные для начальников, войск, летчиков и посредников, участвующих на маневрах в 1911 году при пользовании самолетами. – Севастополь, 1911.
- 19 Краткие руководящие данные по пользованию аэропланами, как средством разведки и связи, а также их боевого применения. – СПб., 1913.
- 20 Материалы штаба ВТА Д. № 27/орг.; по описи 1995 г. – Директива ГШ ВС СССР от 27.05.1981 г. № 315/2/5474.
- 21 Мировая война в цифрах. – Л., 1934.
- 22 Наставление Артиллерии и ВВС РККА, служба самолетов артиллерии и стрельба с воздушным наблюдением. – М., 1929.
- 23 Наставление по боевому применению Морской авиации. – М., 1930.
- 24 Наставление по организации разведывательной службы в действующей армии. – Могилев, 1917.
- 25 Наставление по полетной службе ВВС РККА, часть 1. – Сухопутная авиация. – М., 1930.
- 26 Наставление по применению авиации на войне Рабоче-Крестьянской Красной Армии. Проект. Изд. Полевого управления авиации и воздухоплавания при Штабе РВСР, 1919.
- 27 Наставление по применению авиации на войне. – Киев, 1916.
- 28 Общая объяснительная записка к смете Военного министерства на 1913 г.
- 29 Отчеты Наркомата военных и морских дел за 1921 – 1924 гг. – М., 1925.
- 30 Положение о боевых авиационных группах. – Киев, 1917.
- 31 Положение о временной школе авиации // Вестник воздухоплавания. – 1910. – № 18 – 19.
- 32 Положение о письмоводстве и делопроизводстве в военном ведомстве. – СПб., 1911.
- 33 Положение о полевом управлении войск в военное время. – СПб., 1914.
- 34 Положение о службе авиационных баз. – Киев, 1917.
- 35 Положение о службе авиационных частей, входящих в состав армий. – Киев, 1915.
- 36 Положение об авиационной службе. – СПб., 1912.

- 37 Правила службы радиотелеграфа в авиации. – Киев, 1916.
- 38 Приказы по военному ведомству. – СПб., Пг., 1906 – 1917.
- 39 Программа подготовки офицеров разведки и наблюдателей. – СПб., 1914.
- 40 Россия в мировой войне 1914 – 1918 гг. (в цифрах). – М., 1925.
- 41 Руководящие данные для применения авиационных отрядов воздухоплавательных частей. – СПб., 1912.
- 42 Руководящие основания для опытного применения авиационных отрядов на маневрах войск гвардии и Санкт-Петербургского военного округа в 1911 году. – СПб., 1911.
- 43 Руководящие указания по организации и использованию авиационной группы Юго-Западного фронта. – Киев, 1916. СПб., 1914.
- 44 Свод военных постановлений 1869 г. – 3-е изд. – СПб., 1907 – 1914, кн.1. Военное министерство и особые высшие военные установления.
- 45 Свод военных постановлений 1869 г. – 3-е изд. – СПб., 1907 – 1914, кн. 14. Заведения инженерные.
- 46 Указаниям по подготовке артиллерии и авиации к совместной работе. – М., 1929.
- 47 Устав полевой службы. – СПб., 1912.
- 48 Циркуляры Главного штаба за 1914 г. – СПб., 1915.

***Архивные источники:***

***Российский государственный военно-исторический архив (РГВИА)***

- 49 Фонд 352 – *Офицерская воздухоплавательная школа*: опись 1 – Канцелярия воздухоплавательного парка (дело 33).
- 50 Фонд 369 – *Особое совещание для обсуждения и объединения мероприятий по обороне государства*: опись 8 – Авиационная комиссия (дело 1).
- 51 Фонд 493 – *Управление Военного Воздушного флота*: опись 1 – Канцелярия и юрисконсультская часть (дела: 15, 22, 26, 28, 2067); опись 2 – Первое отделение организационное (дела: 4, 7, 16, 17 ч.1, 22, 24, 30, 35, 56, 57, 74); опись 3 – Второе отделение инспекторское (дела: 35, 36, 53, 78, 102); опись 5 – Четвертое отделение по



- снабжению (дело 203); опись 15 – Всероссийский авиационный съезд (дело 9).
- 52 Фонд 802 – *Главное военно-техническое управление*: опись 1 – Административный отдел (дела: 75, 82, 86, 123, 149, 162, 567, 629, 803, 806, 1063, 1069, 1076, 1077, 1079, 1080, 1105, 1106, 1112, 1116, 1127, 1584, 1594); опись 3 – Электротехнический отдел (дела: 1013, 1030, 1081, 1086, 1123, 1124, 1126, 1269, 1326, 1346, 1453); опись 4 – Технический отдел (дела: 2115, 2145, 2223).
- 53 Фонд 803: опись 1 (дело 1753); опись 2, т. 1 – дело 296.
- 54 Фонд 844 – *Севастопольская военная авиационная школа*: опись 1 – Канцелярия (дела: 41, 50).
- 55 Фонд 1859 – *Штаб Варшавского военного округа*: опись 1 – Управление генерал-квартирмейстера (дело 254).
- 56 Фонд 2000 – *Главное управление Генерального штаба*: опись 2, т. 1 Отдел по устройству и службе войск (дела: 230, 242, 296, 520, 616, 789); опись 3, т. 3. – Отделение по личному составу (дела: 274, 300, 301); опись 7 – Воздухоплавательная часть (дела: 29, 58, 79, 84, 91, 96, 98, 111, 156, 231); опись 8 – (дела: 13, 14).
- 57 Фонд 2003 – *Штаб Верховного Главнокомандующего*: опись 2 – Управление дежурного генерала (дела: 69, 125, 612, 615, 616, 619, 633, 643, 644, 648).
- 58 Фонд 2008 – *Полевое управление авиации и воздухоплавания при штабе Верховного Главнокомандующего*: опись 1 – Канцелярия (дела: 4, 39, 54, 55, 56, 62, 66 – 67, 71, 96, 103, 120, 125, 178, 255, 285, 314, 340, 356, 480, 563, 615, 624, 657).
- 59 Фонд 6079 – *11-й корпусной авиационный отряд*: оп. 1 – Штаб (дело 4).

### ***Российский государственный военный архив (РГВА)***

- 60 Фонд 1 – *Управление делами (бывшая Канцелярия) народного комиссара по военным делам (наркомвоена), 1917 – 1918 годы*: опись 1 – дела: 72, 92.
- 61 Фонд 4 – *Управление делами при народном комиссаре обороны СССР (бывшее Управление делами Реввоенсовета Республики, Управление делами Наркомата по военным и морским делам и РВС СССР, 1918 – 1941 годы*: опись 1, дела: 32, 33, 167, 170, 172, 173, 267, 337, 346, 603, 604, 606, 810, 814, 859, 1122, 1320, 1378, 1481,

- 1490; опись 2, дела: 99, 103, 257, 376, 398, 430; опись 3, дела: 2, 14, 16, 30, 31, 33, 34, 43, 44, 48, 51, 52, 55, 58, 59, 60, 81, 82, 83, 90, 1704, 1776, 2162, 2163, 2572, 2578, 2579, 2868, 2869, 3064, 3223, 3230, 3261, 3290; опись 4, дело 467; опись 14, дело 73.
- 62 Фонд 9 – *Политическое управление Красной Армии (бывший политический отдел РВСР, Политическое управление РВСР (ПУР), Политическое управление РВС СССР, Политическое управление РККА (ПУ РККА), Главное управление политической пропаганды Красной Армии (ГУППКА), 1918 – 1941 годы*: опись 18, дело 287.
- 63 Фонд 28 – *Органы управления видов Вооруженных Сил, родов войск и войск специального назначения. Всероссийский Совет Воздушного Флота, 1917 – 1919 годы*: опись 1, дело 38. опись 50, дело 120.
- 64 Фонд 29 – *Главное Управление Военно-Воздушных Сил Красной Армии (бывшее Главное управление Рабоче-Крестьянского Красного Воздушного флота (Главвоздухфлот), Управление ВВС СССР, Управление ВВС РККА, Управление Воздушных Сил РККА, Управление ВВС РККА), 1917 – 1941 годы*: опись 1, дела: 1, 2, 4; опись 2, дела: 5, 18, 39, 81; опись 11, дела: 15, 43; опись 13, дело 543; опись 23, дела: 6, 8, 100, 297; опись 26, дело 14; опись 46, дела: 47, 341; опись 50, дела: 86, 138; опись 76, дела: 384, 484.
- 65 Фонд 30 – *Штаб начальника Воздушного флота действующей Красной Армии и Флота (бывшее Полевое управление авиации и воздухоплавания при штабе РВСР), 22 сентября 1918 года – 2 сентября 1921 года*: опись 1, дела: 76, 78, 86, 87; опись 2, дело 147; опись 3, дела: 26, 349, 480.
- 66 Фонд 46 – *Органы материально-технического обеспечения: Управление снабжений РККА (бывшее Центральное управление по снабжению армии (ЦУС), Управление главного начальника снабжений (главначснаб), начальник снабжения РККА, начальник снабжений РККА и РККФ), 1917 – 1930 годы*: опись 4, дела: 47, 509.
- 67 Фонд 24699 – *Военная Воздушная Академия РККА им. Н.Е. Жуковского, 1922 – 1940 годы*: опись 1, дело 1759.
- 68 Фонд 24708 – *Научно-испытательный институт Военно-воздушных сил РККА (бывшая аэрофотограмметрическая часть Красного Воздушного флота, Аэрофотограмметрический институт, Научно-опытный аэродром), 1921 – 1940 гг.*: опись

1, дело 34.

69 Фонд 33987: Секретариат председателя РВСР – РВС СССР, 1917 – 1934 годы: опись 1, дело 410.

70 Фонд 33988: Секретариат 1-го заместителя председателя РВСР – РВС СССР, 1917 – 1934 годы: опись 1, дело 1; опись 2, дело 31.

71 Фонд 33989 – Секретариаты Реввоенсовета СССР: Секретариат 2-го заместителя председателя РВСР – РВС СССР, 1924 – 1934 годы: оп. 1, д. 87.

***Российский государственный архив Военно-Морского Флота (РГА ВМФ)***

72 Фонд 418: опись 1, дела: 554, 1356.

***Российский центр хранения и изучения документов новейшей истории***

73 (РЦХИДНИ). Фонд 17: опись 2, дело 116.

***Российский государственный архив социально-политической истории***

74 (РГАСПИ). Фонд 19: опись 1, дело 154.

**Литература дореволюционного периода:**

75 1 мая – открытие авиационного отдела // Вестник воздухоплавания. – 1911. – № 7 – 8. – С. 48.

76 **Андреев Ф.** Современное положение вопроса о воздухоплавании и применении его к военному делу. – Гродно, 1912.

77 **Арманго.** Задача авиации и ее решение с помощью аэропланов. – М., 1910.

78 Аэродром в Севастополе // Вестник воздухоплавания. – 1910. – № 21. – С.36.

79 Аэроплан и его боевое значение. К докладу поручика Микос в Офицерском гарнизонном собрании 27 февраля 1912 г. – Киев, 1912. – С. 17.

80 **Берже А.** Воздушный путь. – Киев, 1912.

81 Большие осенние маневры с участием военных летчиков // Вестник воздухоплавания. – 1911. – № 13 – 14. – С. 20 – 21.

82 **Бороздин Н.** Завоевание воздушной стихии. – Варшава, 1909.

83 В Особом комитете по усилению флота // Библиотека воздухоплавания. – 1910. – № 4. – С. 43.

- 84 **Вейгелин К. Е.** Воздушный справочник. – Пг., 1916.
- 85 Военная авиация за 1912 год // Известия Императорской Николаевской военной академии. – 1913. – № 37. – С. 21 – 28.
- 86 Воздухоплавание и летание. Русские летуны. – СПб., 1911.
- 87 Воздухоплавательные аппараты в Германской войне // Военный сборник. – 1915. – № 6. – С. 89 – 98; № 7. – С. 139 – 145; № 8. – С. 107 – 114; № 9. – С. 76 – 88; № 10. – С. 97 – 112.
- 88 Воздушный бой. – Киев, 1915.
- 89 Воздушный флот // Под ред. Н.М. Глаголева. – Пг., 1915.
- 90 **Геруа В.** Тактика технических войск. – СПб., 1912.
- 91 Д.П.К. // Русский инвалид. – 1908. – № 244. – С. 6; № 246. – С. 5 – 6; № 247. – С. 5-6.
- 92 Известия Императорской Николаевской военной академии. – 1910. – № 1.
- 93 Истребительная авиация. – Пг., 1917.
- 94 Итальянско-турецкая война – первая война, в которой аэропланы выступают как активные боевые единицы // Вестник воздухоплавания. – 1911. – № 15.
- 95 Итальянско-турецкая война – разведка, бомбометание // Вестник воздухоплавания. – 1911. – № 16.
- 96 **Касаткин Н. Н.** История авиации и ее современное состояние. – СПб., 1912.
- 97 Комитет по усилению военного флота заказал 9 аэропланов // Вестник воздухоплавания. – 1910. – № 10.
- 98 Краткие сведения о деятельности Особого комитета по усилению военного флота на добровольные пожертвования и его Отдела воздушного флота // Военный воздушный флот. – 1913. – № 1.
- 99 Краткие сведения о самолетах / Под ред. Б.М. Смысловского. – Пг., 1916.
- 100 **Крутень Е. Н.** Истребительная авиация во Франции. Создание истребительных групп в России. Нашествие иноплеменников. О чем думалось в Лондоне. Кричащие нужды русской авиации. Тип аппарата – истребителя и др. – Пг., 1917.
- 101 **Махров П.** Аэропланы в будущей войне // Военный мир. – 1913. – № 1.
- 102 **Незнамов А. А.** Стратегическое и тактическое значение управляемых воздухоплавательных аппаратов. – СПб., 1910.

- 103 **Немченко С.** Воздухоплавание в жизни. Техническая организация военного воздухоплавания. – СПб., 1912.
- 104 Обзор авиации и воздухоплавания за 1913 год // Инженерный журнал, 1914. – № 3.
- 105 **Окулич-Казарин Я. В.** Применение авиации на войне. – Киев, 1916.
- 106 **Орлов И. А.** Приемы ведения воздушного боя. – Пг., 1917.
- 107 Открытие авиационного отдела // Вестн. воздухоплавания. – 1911. – № 7 – 8.
- 108 **Патронов И.** Итоги современного воздухоплавания в применении к военному делу. – СПб., 1911.
- 109 Первая авиационная неделя // Б-ка воздухоплавания. – 1910. – № 9.
- 110 Первый Всероссийский воздухоплавательный съезд 12 – 17 апреля 1911 г. // Вестник воздухоплавания. – 1911. – № 11.
- 111 **Попов Н.** Война и лёт воинов. – М., 1912.
- 112 Правила для получения звания пилотов // Вестник воздухоплавания. – 1910. – № 13. – С. 37.
- 113 **Редигер А. Ф.** Комплектование и устройство вооруженной силы. – СПб., 1913 – 1914.
- 114 Речь Голицына Б.Б. в Думе о военном применении воздухоплавания // Библиотека воздухоплавания. – 1909. – № 2.
- 115 **Руднев Е. В.** Аэроплан и его боевое значение. – Киев, 1912.
- 116 **Руднев Е. В.** Памятка летчика. – СПб., 1912.
- 117 **Руднев Е. В.** Практика полетов на аэропланах. – Пг., 1915.
- 118 **Ткачев В. М.** Материалы по тактике воздушного боя. – Пг., 1917.
- 119 **Уокер С.** Завоевание воздуха. – Пг., 1914.
- 120 **Фербер Ф.** Авиация. Ее начало и развитие. – СПб., 1910.
- 121 **Франк М.** Воздухоплавание. Т. 1. Ч. 1. – М., 1911.

*Литература послереволюционного периода:*

- 122 15 лет школы авиатехников им. Ворошилова // Вестник воздушного флота. – 1934. – № 8. – С. 15.

- 123 50 лет Вооруженных сил СССР. – М.: Воениздат, 1968. – 584 с.
- 124 60 лет Военно-воздушной инженерной академии им. Н.Е. Жуковского (1920 – 1980). – М., 1980.
- 125 100 лет Военно-воздушным силам России (1912 – 2012 годы) / Лашков А.Ю., Голотюк В.Л., Под общ. ред. В.Н. Бондарева – М.: Фонд «Русские Витязи», 2012. – 792 с. ISBN 978-5-903389-59-9.
- 126 Авиация в Брусиловском прорыве // Военно-исторический журнал. – 1940. – № 12. – С. 17 – 23.
- 127 Авиация в России: Сб. «К 100-летию отечественного самолетостроения». – М., 1983.
- 128 Авиация и воздухоплавание. – 1923. – № 2. – С. 5.
- 129 Академия Воздушного Флота приказом № 1405 РВСР переводится в ведение Наркомата военных дел // Вестник воздушного флота. – 1922. – № 14. – С. 72.
- 130 Академия им. Ленина: Исторический очерк о Военно-политической академии им. В.И. Ленина. – М., 1980.
- 131 Академия Красного Воздушного Флота с 14 апреля 1923 года входит в состав Единой Академии РККА // Вестник воздушного флота. – 1923. – № 4. – С. 110.
- 132 **Акашев К. В.** Как создавался Красный Воздушный флот / Константин Акашев // Самолет. – 1924. – № 2. – С. 3 – 5.
- 133 **Александров Е. В.** Краткий исторический очерк развития инженерных войск русской армии. – М., 1939.
- 134 **Алкнис Я. И.** Итоги и очередные задачи учебы ВВС / Яков Алкнис // Вестник воздушного флота. – 1929. – № 10 – 11. – С. 2 – 3.
- 135 **Алкнис Я. И.** Задачи на новый год // Вестник воздушного флота. – 1930. – № 1. – С. 2 – 3.
- 136 **Алкнис Я. И.** Итоги, задачи и перспективы (К четвертому выпуску инженеров-механиков Воздушного флота) / Яков Алкнис // Вестник воздушного флота. – 1928. – № 4. – С. 1 - 2.
- 137 **Алкнис Я. И.** На чем сосредоточить огонь летом? / Яков Алкнис // Вестник воздушного флота. – 1930. – № 4. – С. 2 – 3.

- 138 **Арженухин Ф.** Роль парторганизации летной школы в деле теоретической учебы // Вестник воздушного флота. – 1925. – № 11. – С. 8 – 9.
- 139 **Ард Г.** Воздушная война. – М., 1925.
- 140 **Архангельский А.** Самолет – русское изобретение // Вестник воздушного флота. – 1949. – № 5. – С.9.
- 141 **Аузан А. К.** Значение характеристики // Вестник воздушного флота. – 1929. – № 1. – С. 34.
- 142 **Бабич В. К.** Воздушный бой (зарождение и развитие). – М., 1991.
- 143 **Байдуков Г. Ф.** Командарм крылатых. Документальное повествование об Якове Алкснисе / Георгий Байдуков. – М.: Издательский дом «Звонница – МГ», 2002. – 304 с. – ISBN 5-880093-111-0.
- 144 **Баранов П. И.** Советская авиация к 8 годовщине Октября. (Итоги, достижения и задачи) / Петр Баранов // Вестник воздушного флота – 1925. – № 11. – С. 5 – 8.
- 145 **Баранов П. И.** Десять лет Красной авиации / Петр Баранов // Вестник воздушного флота. – 1928. – № 2. – С. 3 – 4.
- 146 **Баранов П. И.** К десятилетию Октября / Петр Баранов // Вестник воздушного флота. – 1927. – № 10. – С. 1.
- 147 **Баранов П. И.** К летней учебе / Петр Баранов // Вестник воздушного флота. – 1931. – № 5 – 6. – С. 2 – 3.
- 148 **Баранов П. И.** К летнему сезону / Петр Баранов // Вестник воздушного флота. – 1929. – № 5. – С. 2 – 3.
- 149 **Берхин И. Б.** Военная реформа в СССР, 1924 – 1925 гг. – М., [б.г.].
- 150 **Бескровный Л. Г.** Армия и флот России в начале XX века: Очерки военно-экономического потенциала. – М., 1986.
- 151 **Бойцов М.** 5 лет Воздушной Академии в строительстве Военных Воздушных Сил // Вестник воздушного флота. – 1927. – № 11. – С. 1 - 3.
- 152 **Бойцов М.** 7 лет - 6 выпусков (Военно-воздушная академия РККА им. проф. Жуковского) // Вестник воздушного флота. – 1930. - № 1. – С. 4.
- 153 **Брусилов А. А.** Мои воспоминания. – 4-е изд. – М., 1963.

- 154 **Бузанов Д.** Два примера оперативного взаимодействия воздушных сил с наземными войсками. – М., 1935.
- 155 **Бузанов Д.** Старая песня на новый лад (ответ тов. Хрипину в дискуссионном порядке) // Вестник воздушного флота. – 1926. – № 2. – С. 26 – 28.
- 156 **Бурче Е. Ф.** Петр Николаевич Нестеров. – М., 1955.
- 157 **Бурче Е. Ф., Масалов И. Е.** Преодолеть недостатки в литературе по истории авиации // Вестник воздушного флота. – 1956. – № 11. – С. 78 – 83.
- 158 **Бурче Е. Ф., Масалов И. Е.** Против искажения истории авиации // Вопросы истории. – 1956. – № 6. – С. 124 – 128.
- 159 **Бычков В. Н.** Летопись авиации и воздухоплавания / Владимир Бычков // РАН. Институт истории естествознания и техники. – М.: Academia, 2006. – 808 с. – ISBN 5-87444-247-2.
- 160 **В. Ф.** К созданию военно-авиационной академии // Вестник воздушного флота. – 1921. – № 8 – 9. – С. 47 – 48.
- 161 В.И. Ленин и советская авиация: Сб. документов, материалов и воспоминаний. – М.: Воениздат, 1979. – 238 с.
- 162 **Вдовин А.И.** История СССР от Ленина до Горбачева. – Издание 2-е, дополненное и переработанное – М.: Вече, 2014. – 576 с. – С. 5 – 6.
- 163 **Вегенер А. Н.** Академия Воздушного Флота / Александр Вегенер // Вестник воздушного флота. – 1923. – № 3. – С. 115 – 117.
- 164 **Вейгелин К. Е.** Очерки по истории летного дела. – Киев, 1940.
- 165 **Вейгелин К. Е.** Путь летчика Нестерова. – М. – Л., 1939.
- 166 Великий князь Александр Михайлович. Книга воспоминаний. – В 3-х т. – Париж, 1933.
- 167 Военно-Воздушная Академия – лучший ВТУЗ СССР // Вестник воздушного флота. – 1930. – № 5. – С. 37 – 39.
- 168 Военные комиссары на строевой работе // Вестник воздушного флота. – 1926. – № 8. – С. 44.
- 169 Воздушная мощь Родины / В.С. Шумихин, В.М. Пинчук, В.С. Бруз и др.. Под ред. Л.Л. Батехина. – М.: Воениздат, 1988. – 432 с. – ISBN 5-203-00004-2.



- 170 Воздушная разведка: Сб. военно-исторических примеров / Под ред. А.Н. Лапчинского. – М., 1938.
- 171 Воздушная разведка: Сб. ст. / Сост. А.Н. Лапчинский. – М., 1936.
- 172 Воздушный флот. История, тактика, техника: Пер. с фр. / Под ред. А.Н. Лапчинского. – М., 1924. – 120 с.
- 173 **Воронкова С. В.** Материалы Особого совещания по обороне государства (историко-ведческое исследование). – М., 1975.
- 174 Всесоюзное объединение Гражданского воздушного флота // Вестник воздушного флота. – 1930. – № 12. – С. 34.
- 175 **Гаврилов Л. М.** Численность русской армии в период Февральской революции // История СССР. – 1972. – № 3. – С. 198 – 202.
- 176 **Генич Б.** Борьба за воздушное господство (1914 – 1918 гг.). – Харьков, 1924.
- 177 **Гепнер, фон.** Борьба Германии в воздухе. – М., 1924.
- 178 **Герасимов Г.И.** Сколько стоит хорошая армия. Особенности финансирования Красной Армии в 1921 – 1941 гг. // Военно-исторический журнал. – 2001. – № 11. – С. 2 – 7.
- 179 **Глазов С. Г.** Мои первые впечатления (Инженер-механик С. Глазов прибыл для прохождения службы в строевую авиачасть и делится впечатлениями) // Вестник воздушного флота. – 1928. – № 3. – С. 29 – 30.
- 180 **Глазов С. Г.** Технические совещания в Воздушном флоте / Сергей Глазов // Вестник воздушного флота. – 1929. – № 6. – С. 19 – 22.
- 181 **Горбатенко Д. Д.** Тень люфтваффе над Европой. – М., 1967.
- 182 **Гоф В.** Развитие германских военных самолетов во время войны: Пер. с нем. – М., 1922.
- 183 **Григорьев А. Л.** Военно-научное общество при Военной Академии РККА / Александр Григорьев // Вестник воздушного флота. – 1923. – № 2 (16). – С. 169.
- 184 **Григорьев А. Л.** Количество и качество / Александр Григорьев // Вестник воздушного флота. – 1925. – № 9. – С. 14.
- 185 **Груз В.** Российское Общество Добровольного Воздушного Флота «Добролет» и его организационные задачи // Вестник воздушного флота / 1923. – № 2. – С. 143 – 144.

- 186 **Д. Б.** Авиация на страницах журнала «Война и революция» за 5 лет // Вестник воздушного флота. – 1930. – № 1. – С. 50 – 56.
- 187 Десять лет Военной воздушной академии РККА имени проф. Н.Е. Жуковского (1922 – 1932). – М., 1932.
- 188 **Дузь П. Д.** История воздухоплавания и авиации в России (период до 1914 г.). – М., 1979.
- 189 **Епарчин.** О техническом минимуме реморганов ВВС // Вестник воздушного флота. – 1931. – № 2. – С. 33.
- 190 **Жилин А. П.** Большая программа по усилению русской армии // Военно-исторический журнал. – 1974. – № 5. – С.90 – 97.
- 191 **Жилин В. А.** Система органов военного управления оперативно-стратегического звена: прошлое, настоящее, будущее. Издание второе, дополненное. М.: Институт военной истории МО РФ, 2001. – 188 с.
- 192 Журналы «Особого совещания для обсуждения и объединения мероприятий по обороне государства» / Ред. коллегия: Л.Г. Бескровный (отв. ред.) и др. – Т. 1. – М., 1975 – 1977.
- 193 Заместитель Председателя Реввоенсовета СССР И.С. Уншлихт // Вестник воздушного флота. – 1925. – № 2. – С. 7.
- 194 **Игнатъев А. А.** Пятьдесят лет в строю. – Т. 1 – 2. – М., 1989.
- 195 Из газет // Вестник воздушного флота. – 1920. – № 5. – С. 47.
- 196 Известия ЦИК СССР и ВЦИК от 7/XI.1925 г.
- 197 **Изотов.** Некоторые выводы из летней учебы // Вестник воздушного флота. – 1931. – № 1. – С. 10 – 11.
- 198 **Иовлев А.** Совершенствование военно-учебных заведений в 1921 – 1928 гг. // ВИЖ. – 1976. – № 12. – С. 95.
- 199 **Ионов П. В.** Истребительная авиация. – М., 1940.
- 200 **Ионов П.** Как организовать воздушную разведку в корпусе ... // Вестник воздушного флота. – 1929. – № 3. – С. 4 – 7.
- 201 **Ионов П. П.** Военно-воздушные силы СССР и капиталистических стран. – М., 1955.

- 202 **Ирон.** О съезде авиаработников Воздушного флота // Вестник воздушного флота. – 1921. – № 1 – 2 (6 – 7). – С. 23.
- 203 История Военно-воздушных сил Советской Армии: Учебное пособие для военно-учебных заведений ВВС. – М., 1954.
- 204 История военного искусства. Учебное пособие. – Монино: ВВА, 1987.
- 205 История воздухоплавания и авиации в СССР. Период до 1914 г. / Под ред. В.А. Попова. – М., 1944.
- 206 История Первой мировой войны 1914 – 1918. Т. 1. – М., 1975.
- 207 Итоги комплектования Военно-Теоретической Школы ВВС через Авиаким // Вестник воздушного флота. – 1926. – № 7. – С. 41.
- 208 К истории Краснознаменной Ордена Ленина Военно-Воздушной Инженерной Академии имени проф. Николая Егоровича Жуковского // Сб. статей и материалов. – М.: ВВИА им. проф. Н.Е. Жуковского, 1961. – С. 45 – 46.
- 209 К командному составу РККА // Вестник воздушного флота. – 1923. – № 2. – С. 151.
- 210 К новому приему в Военно-воздушную академию РККА имени проф. Жуковского // Вестник воздушного флота. – 1928. – № 11 – С. 9 – 10.
- 211 **Кавтарадзе А. Г.** Октябрь и ликвидация контрреволюционной Ставки // ВИЖ. – 1968. – № 4. – С. 120.
- 212 **Капустян К. Ф.** 10 лет авиационным школам // Вестник воздушного флота. – 1928. – № 11. – С. 28 – 32.
- 213 **Капустян К. Ф.** Очередная задача в подготовке летчиков // Вестник воздушного флота. – 1925. – № 4. – 1925. – С. 15.
- 214 **Катышев Г. И., Михеев В. Р.** Крылья Сикорского. – М., 1992.
- 215 Ко всему техническому и летному составу Военных воздушных сил РККА // Вестник воздушного флота. – 1928. – № 12. – С. 26.
- 216 **Ковальченко И.Д.** Методы исторического исследования / Иван Ковальченко. – М.: изд. «Наука», 1987. – 439 с.
- 217 **Кожевников А. Т.** Организационные вопросы / Александр Кожевников // Вестник воздушного флота. – 1923. – № 3. – С. 4 – 7.
- 218 **Козлов А. Д., Зайцев А. Д.** Сражающаяся партия. – М. 1975.

- 219 **Козлов Н.** Очерк снабжения русской армии военно-техническим имуществом в мировую войну. От начала войны до половины 1916 г. – М. – Л., 1926.
- 220 **Коленковский А. К.** Маневренный период войны 1914 г. – М., 1940.
- 221 **Комаров Н. Я.** Военная авиация и средства ПВО России в годы Первой мировой войны // Вопросы истории. – 1974. – № 8. – С. 205.
- 222 Конференция ВУЗ ВВС РККА // Вестник возд. флота. – 1926. – № 4. – С. 43.
- 223 Конференция ВУЗ ВВС РККА // Вестник возд. фл. – 1926. – № 5. – С. 35 – 38.
- 224 **Корк А.** Аэрофотография в современной позиционной войне // Военное дело. – 1918. – № 8. – С. 11 – 13.
- 225 **Корк А.** Роль авиации в современной войне // Военное дело, 1918. – № 15.–С. 15-17.
- 226 **Коровин В. И.** Как создавался и рос Красный Воздушный флот / Владимир Коровин // Вестник воздушного флота. – 1945. – № 18. – С. 43 – 52.
- 227 **Король В. В.** В небе России. – СПб., 1995.
- 228 **Костырниченко Г.В.** Из истории становления советской авиационной промышленности (1917 – 1925 гг.) // Авиапромышленность. 1988. № 8;
- 229 КПСС в резолюциях. – Т. 2. – М., 1970.
- 230 КПСС в резолюциях. – Т. 3. – М., 1970.
- 231 Красная армия и флот. – 1918. – № 24.
- 232 Красная звезда. – 1931. – 13 июня.
- 233 Красная звезда. – 1931. – 28 июня.
- 234 Красный Воздушный Флот: Юбилейный сб. (1918 – 1923). – М., 1923.
- 235 **Красовский С. А.** Жизнь в авиации / Степан Красовский. – Минск: Беларусь, 1976. – 320 с.
- 236 **Крейсон П.** Из воспоминаний о боевой деятельности 23-го корпусного авиационного отряда в Империалистическую войну // Вестник воздушного флота. – 1927. – № 8 – 9. – С. 7 – 10.
- 237 **Кузнецов В.** Порядок и правила приема в Академию Воздушного Флота имени профессора Н.Е. Жуковского // Вестник воздушного флота. – 1923. – № 2 (16). – С. 157 – 158.

- 238 **Лапчинский А. Н.** Из записной книжки начальника штаба Воздушного флота Республики (1920 г.) // Вестник воздушного флота. – 1924. – № 12. – С. 19 – 23.
- 239 **Лапчинский А. Н.** Одиннадцатилетие «Вестника воздушного флота» // Вестник воздушного флота. – 1929. – № 6. – С. 45 – 46.
- 240 **Лапчинский А. Н.** Библиография. Уставная литература // Вестник воздушного флота. – 1929. – № 10 – 11. – С. 103.
- 241 **Лапчинский А. Н.** В Красной Армии / Александр Лапчинский // Вестник воздушного флота. – 1920. – № 1/5. – С. 10.
- 242 **Лапчинский А. Н.** Комиссия по десятилетней программе авиавоздухстроительства / Александр Лапчинский // Вестник воздушного флота. – 1921. – № 8–9. – С. 3 – 4.
- 243 **Лемке М.** 250 дней в царской ставке (25 сентября 1915 г. – 2 июля 1916 г.). – Пг., 1920.
- 244 Ленин и Север: Сб. документов и материалов. – Архангельск, 1969.
- 245 Летопись строительства Советских Вооруженных Сил // Военно-исторический журнал. – 1972. – № 6. – С. 116.
- 246 **Лисов И. И., Корольченко А. Ф.** Десантники атакуют с неба. – М., 1980.
- 247 **Лопатин В. Н.** Из вопросов штабной практики (в порядке обсуждения) // Вестник воздушного флота. – 1929. – № 2. – С. 5 – 8.
- 248 **Лопатин В. Н.** Основные требования войсковой организации в применении их к авиасоединениям // Вестник воздушного флота. – 1924. – № 6. – С. 11 – 13.
- 249 **Манцуров Ю. А.** и др. Орлиное племя качинцев. – Волгоград, 1985.
- 250 **Меженинов С. А.** Наш опыт за одиннадцать лет / Сергей Меженинов // Вестник воздушного флота. – 1929. – № 2. – С. 2 – 4.
- 251 **Меженинов С.А.** После совещания / Сергей Меженинов // Вестник воздушного флота. – 1929. – № 4. – С. 2 – 4.
- 252 **Меженинов С.А.** Разведка и подход к оборудованию полевых аэродромов / Сергей Меженинов // Вестник воздушного флота. – 1924. – № 11. – С. 6 – 8.
- 253 **Меньчуков Е.** Воздушный флот в начале Мировой войны на русско-германском фронте // Вестник воздушного флота. – 1927. – № 6. – С. 3 – 6.

- 254 **Михайлов Н.** К партполитработе на летний период // Вестник воздушного флота. – 1931. – № 5 – 6. С. 4 – 6.
- 255 **Млечин Л. М.** Иосиф Сталин, его маршалы и генералы. – М.: ЗАО Центрполиграф, 2004. – 815 с. ISBN 5-9524-0932-6.
- 256 **Можаев А. В.** // Вестник воздушного флота. – 1933. – № 2. – С. 5 – 24.
- 257 **Можаев А. В.** Авиация в период Керенщины // Вестник воздушного флота. – 1932. – № 10 – 11. С. 7 – 12.
- 258 **Можаев А. В.** Краткий исторический обзор авиации 1917 г. и начала 1918 г. / Александр Можаев // Вестник воздушного флота. – 1933. – № 2. – С. 5 – 24.
- 259 **Моишеев П. и Хахарев М.** Пути развития авиапромышленности в России. Современное положение авиапромышленности в С.С.С.Р. // Вестник воздушного флота. – 1923. – № 3. – С. 76 - 80.
- 260 **Муклевич Р. А.** Наши задачи // Вестник воздушного флота / Ромуальд Муклевич. – 1925. – № 8. – С. 1 – 2.
- 261 **Мухин М.Ю.** Авиапромышленность СССР в 1921 – 1941 годах. М., 2006.
- 262 **Н.А. Яцук** [о нем] // Вестник воздушного флота. – 1930. – № 5. – С. 36.
- 263 **Назаров А.** Некоторые итоги Бобруйских маневров по вопросам специального снабжения // Вестник воздушного флота. – 1929. – № 10 – 11. – С. 23 – 24.
- 264 Назначения // Вестник воздушного флота. – 1926. – № 9. – С. 36.
- 265 **Неволин** // Вестник воздушного флота. – 1921. – № 1 – 2 (6 – 7). – С. 2.
- 266 **Негродов Б.** Допризывная авиационная подготовка, ее роль и значение для Красного Воздушного флота // Вестник воздушного флота. – 1925. – № 5. – С. 23 – 24.
- 267 **Никитин А.** Ленин и Сталин – создатели и руководители советской авиации // Вестник воздушного флота. – 1947. – № 10. – С. 11 – 21.
- 268 **Никифоров В. Г.** Их не забудет страна. – В кн.: Крылатые сыны Родины. – М., 1967. С. 152 – 154.
- 269 **Новицкий Ф. Ф.** Выпуск слушателей, окончивших командный факультет Военной Воздушной Академии РККА им. проф. Н.Е. Жуковского / Федор Новицкий // Вестник воздушного флота. – 1927. – № 3. – С. 27 – 29.
- 270 Новое назначение тов. Хорькова С.Г. // Вест. возд. флота. – 1927. – № 7. – С. 36.

- 271 Новый документ В.П. Чкалова // Исторический архив. – 1957. – № 3. – С. 233 – 234. С. 51 – 53.
- 272 О базе комплектования летных школ // Вестник воздушного флота. – 1925. – № 5. – С. 30 – 32.
- 273 О занятиях на Высших Военно-Академических курсах // Вестник воздушного флота. – 1923. – № 1. – С. 95.
- 274 Об одном из многих советских достижений на фронтах военной учебы // Вестник инженеров. – 1928. – № 8 – С. 398 – 401.
- 275 Об улучшении питания летчиков. Условия приема в школы и на курсы Красного Воздушного флота // Вестник воздушного флота. – 1920. – № 3 – 4. – С. 72 – 73.
- 276 Орган ГУВФ и ГУВП. Воздушный Флот, как один из составных элементов вооруженной силы (Статья-доклад на ВНО, прочитанный Н. Яцуком) // Вестник воздушного флота. – 1923. – № 2 (16). – С. 7.
- 277 Организация русской авиационной промышленности // Вестник воздушного флота. – 1920. – № 3 – 4. – С. 3.
- 278 Орлиное племя качинцев / Манцуров Ю.А. и др. – Волгоград, 1985.
- 279 От редакции // Вестник воздушного флота. – 1922. – № 14. – С. 72.
- 280 Отдел Военно-Научного Общества при Военно-Академических курсах высшего состава // Вестник воздушного флота. – 1923. – № 2 (16). – С. 170.
- 281 Отечественные военные реформы XIX – XX веков / Под ред. В.А. Золотарева. – М., 1995.
- 282 Открылся Командный факультет Военно-воздушной академии // Вестник воздушного флота. – 1930. – № 12. – С. 33 – 34.
- 283 **Павлов И. У.** Боевой путь. Записки красного летчика / Иван Павлов. – М.: Молодая гвардия, 1937 – 298 с.
- 284 Первая годовщина Академии Воздушного флота имени проф. Н.Е. Жуковского // Вестник воздушного флота. – 1923. – № 6. – С. 135 – 138.
- 285 Первое организационное собрание по созданию Всероссийского Аэроклуба // Вестник воздушного флота. – 1922. – № 14. – С. 69.
- 286 Первые выпускники Академии. – М.: ВВИА им. Н.Е. Жуковского, 1979.

- 287 **Петренко А. К.** В небе старой и новой России. – М., 1953.
- 288 **Пинчук В. М.** Деятельность политорганов и партийных организаций вузов по подготовке и воспитанию инженеров и техников для ВВС СА. – М.: ВВИА, 1974. – С. 10.
- 289 По ВУЗам ВВС // Вестник воздушного флота. – 1929. – № 5. – С. 32 – 33.
- 290 По ВУЗам ВВС РККА. Открытие курсов по совершенствованию преподавания для ВУЗ ВВС. О Военно-теоретической школе // Вестник воздушного флота. – 1926. – № 7. – С. 41.
- 291 Поздравления к 5-летию Красного Воздушного флота // Вестник воздушного флота. – 1923. – № 2 (16) – С. 154.
- 292 **Поливанов А. А.** Из дневников воспоминаний о деятельности Военного министра и его помощника. 1907 – 1916. – М., 1924.
- 293 Полное собрание сочинений В.И. Ленина. – Т. 51. – С. 43 – 44.
- 294 Помощник Начальника Военных Воздушных сил РККА Иосиф Карлович Гамбург // Вестник воздушного флота. – 1925. – № 2. – С. 11.
- 295 Помощник Начальника Военных Воздушных сил РККА Николай Владимирович Соллогуб // Вестник воздушного флота. – 1925. – № 2. – С. 10.
- 296 Постановление III Съезда Советов Союза ССР // Вестник воздушного флота. - 1925. – № 6. – С. 5.
- 297 Постоянная Военно-Научная Комиссия при Штабе Р.К.К. Воздушного флота Республики. Отчет о заседаниях // Вестник воздушного флота. – 1923. – № 1. – С. 104.
- 298 Председатель Реввоенсовета СССР Михаил Васильевич Фрунзе // Вестник воздушного флота – 1925. – № 2. – С. 6 – 7.
- 299 Приказ РВС СССР 25 января 1931 г. № 12 // Вестник воздушного флота. – 1931. – № 2. – С. 41.
- 300 **Пунтус В.** Крылья Качи. – Волгоград, 1970.
- 301 **Пыхалов И.** Великая оболганная война / 2-е изд., испр. и доп. – М.: Яуза, Эксмо, 2006. – 512 с. – ISBN 5-699-17121-5.
- 302 Работа летного отдела – при Главвоздухфлоте начал работу летный отдел // Вестник воздушного флота. – 1920. – № 3 – 4. – С. 71.



- 303 Работа Отделения ОСО при УВВС РККА на предстоящий зимний период // Вестник воздушного флота. – 1927. – № 12. – С. 39.
- 304 Развитие системы подготовки летных кадров в отечественных Военно-воздушных силах (1910 – 1994 гг.) // Уч. пособие ВВА им. Ю.А. Гагарина: Монино, 1996. – 76 с.
- 305 Рапорт Начальника Военных Воздушных сил РККА т. Баранова IX съезду Комсомола // Вестник воздушного флота. – 1931. – № 2. – С. 42.
- 306 **Ростунов И. И.** Русский фронт Первой мировой войны. – М., 1976.
- 307 **Рубен С.** Боевые традиции русских летчиков. – М., 1943.
- 308 **Семенов П.** Работа штурмовой авиации // Вестник воздушного флота. – 1929. – № 10 – 11. – С. 8 – 14.
- 309 **Сергеев А. В.** 5 лет строительства и борьбы Воздушного флота. Книга I. Героические годы Красного Воздушного флота 1917 – 1922 / Андрей Сергеев. – М.: Авиаиздательство, 1926. – 157 с.
- 310 **Сергеев А. В.** 5 лет строительства и борьбы Воздушного Флота. Книга II. Как создавался Красный Воздушный флот 1917 – 1922 / Андрей Сергеев. – М.: Авиаиздательство, 1926. – 196 с.
- 311 **Сергеев А. В.** Стратегия и тактика Красного Воздушного флота / Андрей Сергеев. – М.: Авиаиздательство, 1925.
- 312 **Сергеев М.** К вопросу о переброске авиационных парков // Вестник воздушного флота. – 1929. – № 10 – 11. – С. 24.
- 313 **Сидоров А. Л.** Из истории подготовки царизма к Первой мировой войне // Исторический архив. – 1962. – № 2. – С. 154.
- 314 **Симаков Б. Л.** Воздушный флот Страны Советов / Б.Л.Симаков, И.Ф. Шипилов. – М.: Воениздат, 1958.
- 315 **Симаков Б. Л.** За правдивое освещение истории отечественной авиации / Б.Л. Симаков, И.Ф. Шипилов // Вестник воздушного флота. – 1949. – № 4 – 6.
- 316 **Симонов Н.С.** Военно-промышленный комплекс СССР в 1920 – 1950-е годы: темпы экономического роста, структура, организация производства и управление / Николай Симонов. – М.: «Российская политическая энциклопедия» (РОССПЭН), 1996. – 336 с. – ISBN 5-86004-087-3.

- 317 **Синикчиянц А. М.** Отечества крылатые сыны / Анатолий Синикчиянц. – М., 2002. – 400 с.
- 318 **Скрипко Н. С.** По целям ближним и дальним / Николай Скрипко. – М., 1981. – 350 с.
- 319 Славное двадцатилетие // Вестник воздушного флота. – 1939. – № 10. – С. 10.
- 320 Славный юбилей // Вестник воздушного флота. – 1939. – № 7. – С. 5 – 6.
- 321 **Смирнов М. Д.** Войсковая авиация. – М., 1940.
- 322 **Смолин А. П.** Основные вопросы технической эксплуатации материальной части ВВС РККА // Вестник воздушного флота. – 1930. – № 10 – 11. – С. 32 – 35.
- 323 **Смолин А. П.** Основные вопросы технической эксплуатации материальной части ВВС РККА // Вестник воздушного флота. – 1930. – № 12. – С. 19 – 22.
- 324 **Смолин А. П.** Первый главный инженер ВВС // Авиация и космонавтика. – 1965. – № 3. – С. 58.
- 325 **Соболев Д. А.** История самолетов. 1919 – 1945 гг. / Дмитрий Соболев. – М.: «Российская политическая энциклопедия» (РОССПЭН), 1997. – 357 с. – ISBN 5-86004-137-3.
- 326 **Соколов А.К.** От военпрома к ВПК: советская военная промышленность. 1917 – июнь 1941 гг. / Андрей Соколов. – М.: Новый хронограф, 2012. – 527 с. – ISBN 978-5-94881-184-0.
- 327 Совещание комполитсостава ВВС РККА // Вестник воздушного флота. – 1926. – № 12. – С. 40 – 41.
- 328 **Спатарель И. К.** Организация защиты аэродромов от налета самолетов противника / Иван Спатарель // Вестник воздушного флота. – 1925. – № 7. – С. 19.
- 329 **Спицнадель В.Н.** Идеология научной деятельности (требования к соискателям научных степеней). Научно-методическая монография / Василий Спицнадель. – СПб.: Издательство МБИ, 2012. – 123 с. – ISBN 978-5-4228-0012-4.
- 330 **Спицнадель В.Н.** Основы системного анализа: Учебное пособие / Василий Спицнадель. – СПб.: Изд. д. «Бизнес – пресса», 2000. – 326 с. – ISBN 5-8110-0025-1.
- 331 Справочный отдел // Вестник воздушного флота. – 1920. – № 3 – 4. – С. 73.
- 332 **Сталин И. В.** О задачах хозяйственников. Речь на первой Всесоюзной конференции работников социалистической промышленности. 4 февраля 1931 г. // И. Сталин. Вопросы ленинизма. Издание десятое. Партиздат ЦК ВКП (б). – 1935. – 656 с.

- 333 **Степанов А.С.** Развитие советской авиации в предвоенный период (1938 год – первая половина 1941 года) / Алексей Степанов. – М.: Русский фонд содействия образованию и науке, 2009. – 544 с. – ISBN 978-5-91244-020-5.
- 334 **Строков А. А.** Вооруженные силы и военное искусство в первой мировой войне. – М., 1974.
- 335 Суд над «Вестником воздушного флота» в N-й Школе специальных служб ВВС РККА // Вестник воздушного флота. – 1930. – № 4. – С. 51 – 52.
- 336 **Сухомлинов В. А.** Воспоминания. – Берлин, 1924.
- 337 Тактика в трудах военных классиков. – М. – Л., 1926.
- 338 **Таленский Н. А.** Первая мировая война 1914 – 1918 гг. – М., 1944.
- 339 **Теодори М.** Организация авиации по опыту войны // Военное дело. – 1928. – № 5. – С. 132 – 139.
- 340 Технические совещания в строевых частях и ВУЗах ВВС // Вестник воздушного флота. – 1930. – № 9. – С. 34.
- 341 **Ткачев В. М.** Крылья России: Рукопись. – 1956.
- 342 Тов. Фрунзе о Красном Воздушном флоте // Вестник воздушного флота. – 1925. – № 6. – С. 5 – 6.
- 343 **Туманский А. К.** Полет сквозь годы. – М., 1962.
- 344 **Туржанский А.** Штурмовые действия по колоннам на походе с применением «бреющего полета» // Вестник воздушного флота. – 1929. – № 1. – С. 14 – 15.
- 345 **Тюшкевич С.А.** Отечественная военная наука: страницы истории, проблемы, тенденции / Степан Тюшкевич. – М., 2013. – 288 с. – ISBN 978-5-904335-11-3.
- 346 Тяжелая авиация // Вестник воздушного флота. – 1920. – № 3 – 4. – С. 12 – 13.
- 347 **Ульянин Ю. А.** Пионер русской авиации. Книга о трудах и днях аэронавта, змее-навта, летчика и изобретателя Сергея Алексеевича Ульянина / Юрий Ульянов. – М.: Независимое издательство «Пик», 2001. – 406 с. – ISBN 5-7358-0236-4.
- 348 **Финне К.Н.** Русские воздушные богатыри И.И. Сикорского. – Белград, 1930.
- 349 **Фрунзе М.В.** Избранные произведения. Т. 2. – М.: Воениздат, 1950.

- 350 **Хайрулин М.А., Кондратьев В.** Военлеты погибшей Империи. Авиация в Гражданской войне / Марат Хайрулин, Вячеслав Кондратьев. – М.: Эксмо, Яуза, 2008. – 432 с. – ISBN 978-5-699-25314-2.
- 351 **Харламов Н.** Выпуск инженеров из Академии Воздушного флота // Вестник воздушного флота. – 1925. – № 4. – С. 42 – 43.
- 352 **Хмелевский Н.** Воздушные силы в третьем году пятилетки // Вестник воздушного флота. – 1931. – № 2. – С. 3.
- 353 **Хорьков С. Г.** Военный инженер-механик ВВС (Статья написана по поводу «Моих первых впечатлений» С. Глазова) // Вестник воздушного флота. – № 3. – 1928. – С. 31 – 32.
- 354 **Хорьков С. Г.** Новые задачи – новые темпы / Сергей Хорьков // Вестник воздушного флота. – 1930. – № 6. – С. 2 – 3.
- 355 **Хорьков С. Г.** Шестая годовщина Военной воздушной академии и пятый выпуск военных инженеров-механиков ВВС / Сергей Хорьков // Вестник воздушного флота. – 1929. – № 1. – С. 8 – 10.
- 356 **Хрипин В. В.** Взаимодействие разных родов авиации // Вестник воздушного флота. – 1929. – № 7. – С. 2 – 3.
- 357 **Хрипин В. В.** Военная Воздушная Академия и ее значение для ВВС РККА / Василий Хрипин // Вестник воздушного флота. – 1926. – № 12 – С. 3 – 4.
- 358 **Хрипин В. В.** Вопросы стратегии и тактики Красного Воздушного флота. По поводу труда А.В. Сергеева / Василий Хрипин // Вестник воздушного флота. – 1925. – № 8. – С. 5 – 8.
- 359 **Хрипин В. В.** Вопросы стратегии и тактики Красного Воздушного флота По поводу труда А.В. Сергеева. (Окончание) / Василий Хрипин // Вестник воздушного флота. – 1925. – № 9. – С. 11 – 14.
- 360 **Хрипин В. В.** Еще о «самодержавном» и «конституционном» правлении в армии (Ответ ученику т. Свечина) / Василий Хрипин // Вестник воздушного флота. – 1924. – № 6. – С. 14 – 15.
- 361 **Хрипин В. В.** Итоги маневров и наши задачи / Василий Хрипин // Вестник воздушного флота. – 1928. – № 11. – С. 11 – 15.

- 362 **Хрипин В. В.** Об организации тыла и снабжения Красного Воздушного флота / Василий Хрипин // Вестник воздушного флота. – 1923. – № 2 (16). – С. 40 – 41.
- 363 **Хрипин В. В.** Очередные задачи боевой подготовки ВВС // Вестник воздушного флота. – 1931. – № 1. – С. 2 – 3.
- 364 **Хрипин В. В.** Проведенная реорганизация и дальнейшие пути по укреплению тыла Красного Воздушного флота / Василий Хрипин // Вестник воздушного флота. – 1924. – № 12. – С. 42 – 45.
- 365 Хроника. 4-й Всероссийский съезд работников Воздушного флота // Вестник воздушного флота. – 1921. – № 8 – 9. – С. 59 – 60.
- 366 **Чехонин.** Работа инженера-механика эскадрильи // Вестник воздушного флота. – 1929. – № 3. – С. 21 – 30.
- 367 **Чкалова В. В.** Валерий Чкалов. Легенда авиации / Валерия Чкалова. – М.: АСТ – ПРЕСС КНИГА, 2005. – 336 с. – ISBN 5-462-00365-X.
- 368 **Чредин.** Несколько слов из истории создания Красного Военного Воздушного флота. // Военное дело. – 1920. – № 6. – С. 183.
- 369 **Шавров В. Б.** История конструкций самолетов в СССР до 1938 года. – 3-е изд., исправленное – М.: Машиностроение, 1986. – 752 с.
- 370 **Швабедиссен В.** Сталинские соколы: Анализ действий советской авиации в 1941–1945 гг. / Пер. с англ. – Мн.: Харвест, 2004. – 528 с. – ISBN 985-13-1463-3.
- 371 **Шестерикова Л.** Даты истории отечественной авиации и воздухоплавания. – М.: Издательство ДОСААФ, 1953. – 284 с.
- 372 **Шиуков А.** Авиация Юго-Западного фронта в летней операции 1917 г. // Вестник воздушного флота. – 1927. – № 3. – С.1 – 6; № 4. – С.1 – 5; № 5. – С. 3 – 8.
- 373 **Шмидт И.** Еще о том, какой тип комплектования летных школ может дать наилучший эффект / Исай Шмидт // Вестник воздушного флота. – 1925. – № 1. – С. 11 – 12.
- 374 **Шпилев К.М.** Адольф Карлович Аузан: Главный инженер-механик ВВС Красной Армии (1933 – 1937 гг.) / Константин Шпилев. – М.: ВВИА им. проф. Н.Е. Жуковского, 1987. – 76 с.
- 375 **Шумихин В.С.** Прерванный полет / Виктор Шумихин // Авиация и космонавтика. – 1991, – № 2. – С. 30 – 31.

- 376 **Шумихин В. С.** Советская военная авиация (1917 – 1941) / Виктор Шумихин. – М.: Наука. – 1986. – 288 с.
- 377 Экономическая жизнь, 1919, 5 сент., № 196.
- 378 **Янсон К.** Седьмая годовщина. (Новый этап развития и задачи текущего момента) // Вестник воздушного флота. – 1925. – № 2. – С. 3.
- 379 **Яцук Н. А.** Авиация и мировая война // Военный вестник. – 1924. – № 28. – С. 40.
- 380 **Яцук Н. А.** Применение авиации в маневренной войне. – М., 1920.
- 381 **Яцук Н. А.** Тактика воздушного флота / Николай Яцук. – М., 1923.

*Диссертации и авторефераты:*

- 382 **Аверченко С. В.** Зарождение и развитие эксплуатационно-технической службы Военно-воздушных сил РККА в межвоенный период (1921 – 1941 гг.): дис. ... канд. ист. наук: 07.00.02 / Аверченко Сергей Викторович. Воен.-возд. академия им. Ю.А. Гагарина. – Монино, 2006. – 318 с. – С. 95.
- 383 **Антошкин С. Н.** Российская военная авиация в войне 1914 – 1917 гг.: дис. на соиск. уч. степ. канд. ист. наук. – М.: ИВИ МО РФ, 1997.
- 384 **Григорьев А. Б.** История развития и боевого применения гидроавиации отечественного Военно-Морского Флота. 1910 – 1945 гг.: дис. на соиск. уч. степ. канд. ист. наук. – М.: ИВИ МО РФ, 1992.
- 385 **Гришин В. В.** Зарождение и развитие связи в отечественных Военно-воздушных силах до Великой Отечественной войны (1910 – 1941 гг.): дис. ... канд. ист. наук: 20.02.22 / Воен.-возд. акад. им. Ю.А. Гагарина. – Монино, 2001. – С. 87.
- 386 **Денисова Г. Б.** Управление авиацией в дореволюционной России (1910 – октябрь 1917 гг.): дис. на соиск. уч. степ. канд. ист. наук. – М., 1987.
- 387 **Зарецкий В. М.** Воздушный флот России в Первой мировой войне: строительство и боевое применение: дис. на соиск. уч. ст. доктора ист. наук. – Монино, 1996.
- 388 **Зарецкий В. М.** Воздушный флот России в Первой мировой войне: Строительство и боевое применение: автореф. дис. доктора ист. наук. – Монино, 1996.
- 389 **Зарецкий В. М.** Методология историч. исследования. – Монино, 1999 – 108 с.

- 390 **Зарецкий С. В.** Развитие тыла ВВС Красной армии в межвоенный период (1921 – 1941): дис. ... канд. ист. наук: 07.00.02 / Зарецкий Сергей Вячеславович; Воен.-возд. академия им. Ю.А. Гагарина. – Монино, 2006. – 270 с.
- 391 **Липицкий С. В.** Авиация русской армии в 1910 – 1917 гг.: дис. на соиск. уч. степ. канд. ист. наук. – М., 1950.
- 392 **Сметанин В. Ф.** Диалектика объективного и субъективного в функционировании системы управления войсками: дис. на соиск. уч. степ. канд. философских наук. – М., 1980.
- 393 **Усков Н. П.** Воздушная разведка русской армии в Первой мировой войне. – дис. на соиск. уч. степ. канд. ист. наук. – Монино, 1955.
- 394 **Шацилло К. Ф.** Развитие вооруженных сил России накануне Первой мировой войны (военные и военно-специальные программы царского правительства 1906 – 1914 гг.): дис. на соиск. уч. степ. доктора ист. наук. – М., 1968.

*Литература на иностранных языках:*

- 395 **Grehler Olaf.** Geschichte des Luftkriegs mit 1910 bis 1980. – Berlin, 1985. S. 15.

**Список сокращений**

- 1 Авиатрест – Орган управления авиационными заводами
- 2 АВФ – Академия Воздушного Флота
- 3 АЗОН – Авиационное звено особого назначения
- 4 АПМС – Авиационный поезд-мастерская-склад
- 5 АФП – Аэрофотографический парк
- 6 БАГ – Боевая авиационная группа
- 7 БВО – Белорусский военный округ
- 8 ВАК – Всероссийский аэроклуб
- 9 ВАО – Всесоюзное авиационное объединение
- 10 ВАФШ – Высшая аэрофотограмметрическая школа
- 11 ВВАШ – Высшая военная авиационная школа
- 12 ВВВШ – Высшая военная воздухоплавательная школа
- 13 ВВС – Военно-воздушные силы
- 14 ВВФ – Военный Воздушный флот
- 15 ВГК – Верховный главнокомандующий
- 16 ВК РККВВФ – Всероссийская Коллегия Рабоче-Крестьян. Красного ВВФ
- 17 ВК УВФР – Всероссийская Коллегия по управлению ВФ Республики
- 18 ВКП(б) – Всесоюзная коммунистическая партия (большевиков)
- 19 ВКС – Воздушно-космические силы
- 20 ВЛКСМ – Всесоюзный Ленинский Коммунистическ. Союз Молодежи
- 21 ВМС – Военно-Морские Силы
- 22 ВМФ – Военно-Морской Флот
- 23 ВНО – Военно-научное общество
- 24 ВНОС – Воздушное наблюдение, оповещение, связь
- 25 ВО – Военный округ
- 26 ВРК – Военно-революционный комитет
- 27 ВСНХ – Высший Совет Народного Хозяйства
- 28 ВТА – Военно-транспортная авиация



- 29 ВТШКВФ – Военная теоретическая школа Красного Воздушного флота
- 30 ВУЧЕБ – Главное управление военных учебных заведений РККА
- 31 ВХСК – Военно-хозяйственная строительная комиссия
- 32 ВЦИК – Всесоюзный центральный исполнительный комитет
- 33 ВШВБ – Военная школа воздушного боя
- 34 ВШВС – Высшая школа вспомогательных служб
- 35 ВШКВЛ – Высшая школа красных военных летчиков
- 36 ВШКВФ – Военная школа Красного Воздушного флота
- 37 ВШКМЛ – Высшая школа красных морских летчиков
- 38 ВШЛН – Военная школа летчиков-наблюдателей
- 39 ВШЛНВФ – Высшая школа летчиков-наблюдателей Воздушного флота
- 40 ГВАШ – Гатчинская военная авиационная школа
- 41 ГВМУ – Главное военно-метеорологическое управление
- 42 ГВПУ – Главное военно-промышленное управление
- 43 ГВТУ – Главное военно-техническое управление
- 44 ГИУ – Главное инженерное управление
- 45 Главкоавиа – Главное управление авиационной промышленности
- 46 ГПУ – Государственное политическое управление
- 47 ГУ ГШ – Главное управление Генерального штаба
- 48 ГУ РККВФ – Главное управление Рабоче-Крестьянского Красного ВФ
- 49 ГУАП – Главное управление авиационной промышленности
- 50 ГШ – Генеральный штаб
- 51 ЗАБ – Запасной авиационный батальон
- 52 ЗапВО – Западный военный округ
- 53 ИААФ – Инспектор авиации армий фронта
- 54 КВФ – Красный Воздушный флот
- 55 ККА – Краснознаменная Кавказская Армия
- 56 КПСС – Коммунистическая партия Советского Союза
- 57 КУВНС – Курсы усовершенствования высшего начальствующ. состава
- 58 КУНС – Курсы усовершенствования начальствующего состава

- 59 ЛВО – Ленинградский военный округ
- 60 МВАШ – Московская военная авиационная школа
- 61 МВО – Московский военный округ
- 62 МГИС – Московский главный инженерный склад
- 63 МОВ – Московское общество воздухоплавания
- 64 МТУ – Московское техническое училище
- 65 МШАТМ – Московская школа авиационных техников механиков
- 66 НВВС – Начальник Военных Воздушных сил
- 67 НВМД – Наркомат военных и морских дел
- 68 НИИ ВВС – Научно-испытательный институт ВВС
- 69 НШ ВГК – Начальник штаба Верховного главнокомандующего
- 70 НЭП – Новая экономическая политика
- 71 ОВП – Офицерский воздухоплавательный парк
- 72 ОВФ – Отдел Воздушного флота
- 73 ОВШ – Офицерская воздухоплавательная школа
- 74 ОДВА – Отдельная Дальне-Восточная Армия
- 75 ОДВФ – Общество Друзей Воздушного Флота
- 76 Осоавиахим – Общество содействия авиа- и химическому строительству
- 77 ОША – Офицерская школа авиации
- 78 ПАРМ-п – Подвижная авиационная ремонтная мастерская - поезд
- 79 ПВО – Противовоздушная оборона
- 80 ПГИ ВВФ – Полевой генерал-инспектор Военного Воздушного флота
- 81 ППИ – Петроградский политехнический институт
- 82 ПриВО – Приволжский военный округ
- 83 Промвоздух – Правление фабрично-заводскими предприятиями ВВФ
- 84 ПРТВ – Первое русское товарищество воздухоплавания
- 85 ПУ РККА – Политическое управление РККА
- 86 ПУАВ – Полевое управление авиации и воздухоплавания
- 87 РА – Разведывательная авиация
- 88 РАН – Российская академия наук

- 89 РБВЗ – Русско-Балтийский вагонный завод
- 90 РВСР – Революционный Военный Совет Республики
- 91 РГА ВМФ – Российский государственный архив ВМФ
- 92 РГАСПИ – Российск. государствен. архив социально-политич-й истории
- 93 РГВА – Российский государственный военный архив
- 94 РГВИА – Российский государственный военно-исторический архив
- 95 РККА – Рабоче-Крестьянская Красная армия
- 96 РККВВФ – Рабоче-Крестьянский Красный Военный Воздушный флот
- 97 РКП(б) – Российская коммунистическая партия (большевиков)
- 98 РЦХИДНИ – Российск. центр хран. и изуч. документов новейш. истории
- 99 РСФСР – Российская Советск. Федератив. Социалистич. Республика
- 100 САВО – Средне-Азиатский военный округ
- 101 САСШ – Северо-Американские Соединенные Штаты
- 102 СВАШ – Севастопольская военная авиационная школа
- 103 СЗФ – Северо-Западный фронт
- 104 СКВО – Северо-Кавказский военный округ
- 105 СНК – Совет народных комиссаров
- 106 СССР – Союз Советских Социалистических Республик
- 107 СТО – Совет Труда и Оборона
- 108 ТАОН – Тяжелая артиллерия особого назначения
- 109 ТБА – Тяжелая бомбардировочная авиация
- 110 ТВД – Театр военных действий
- 111 ТКА – Теоретические курсы авиации
- 112 ТША – Ташкентская школа авиации
- 113 УАВ – Управление авиации и воздухоплавания
- 114 УВВФ – Управление Военного воздушного флота
- 115 УВО – Украинский военный округ
- 116 Увофлот – Управление Военного воздушного флота
- 117 УВУЗ – Управление военно-учебных заведений
- 118 УМА – Управление Морской авиации

- 119 УСУ – Учебно-строевое управление
- 120 ЦАГИ – Центральный аэрогидродинамический институт
- 121 ЦАНС – Центральная аэронавигационная станция
- 122 ЦАС – Центральный авиационный склад
- 123 ЦВС – Центральный воздухоплавательный склад
- 124 ЦИК – Центральный Исполнительный Комитет
- 125 ЦИТ – Центральный институт труда
- 126 ЦРТС – Центральная радиотехническая станция
- 127 ЦУС – Центральное управление снабжения
- 128 ШАВВ – Школа авиации военного времени
- 129 ШВП – Школа военных пилотов
- 130 ШВП – Школа высшего пилотажа
- 131 ШМАС – Школа младших авиационных специалистов
- 132 ШМКС – Школа младшего командного состава
- 133 ЭВК – Эскадра воздушных кораблей
- 134 ЮЗФ – Юго-Западный фронт

## Приложения

1	А	Положение о Полевом управлении авиации и воздухоплавания при Штабе	442
2	Б	Выписки из приказов Начальника Полевого Управления Авиации.....	444
3	В	Приказ РВСР от 21 января 1919 года № 134 установил следующее.....	450
4	Г	Методология организационного строительства Красного Воздушного флота	452
5	Д	П.Баранов. «Советская авиация к 8 годовщине Октября».....	458
6	Е	Две статьи из журнала «Вестник воздушного флота».....	466
7	Ж	Из приветствий по случаю пятилетнего юбилея РККВФ.....	467
8	И	Копии схем организации ВВС округов и «морей».....	468
9	К	Организационно-штатные структуры управления авиабригады.....	470
10	Л	Организационная структура ВВС РККА по состоянию на март 1927 года.....	472
11	М	Приказ РВСР от 3 декабря 1928 года № 393/79 «Об итогах ...».....	473
12	Н	Схема больших перелетов ВВС РККА в 1929 году.....	475
13	П	Председателю Революционного Военного Совета Союза ССР.....	476
14	Р	Приказ РВС Союза ССР от 23 июня 1930 года № 038, г.Москва.....	477
15	С	О состоянии ВВС СКВО и ККА.....	478
16	Т	Доклад тт. Алксниса и Меженинова о военно-воздушной игре.....	479
17	У	Указания начальника ВВС РККА т. Баранова по дислокации ВВС.....	481
18	Ф	Проект дислокации авиачастей ВВС без вузов и других тыловых органов..	483
19	Х	Рапорт начальника Военных Воздушных сил РККА т. Баранова IX съезду..	486
20	Ц	Приказ РВС СССР от 4 декабря 1929 года № 377 «О присвоении звания...»	487
21	Ш	Из доклада Начальника Главвоздухфлота А.С. Воротникова о состоянии....	488
22	Щ	С.Глазов. Две статьи об авиационном военном инженерере – механике.....	491
23	Э	С.Глазов. О технических совещаниях.....	496
24	Ю	Состояние укомплектованности личным составом частей и учебных.....	499
25	Я	О немецком «Научном и летно-испытательном авиационном учреждении ..	502
26	Д	О Конференции военных учебных заведений ВВС.....	505
27	Ф	В.П. Чкалов писал.....	507
28	Г	Из доклада Начальника ВВС РККА «Об обеспечении авиакадрами.....	508
29	Ж	Из доклада Начальника ВВС РККА о комплектовании авиационных школ	510
30	К	Сеть школ по состоянию на 1 июня 1930 года.....	514
31	Р	Организационное строительство Военной Воздушной Академии.....	515

## Приложение А

*«Утверждено Революционно-Военным Советом Республики приказом от 22 -го сентября 1918 года за № 11*

*Приложение к приказу войскам Воздушного флота с.г. № 28, §1*

### ***Положение о Полевом управлении авиации и воздухоплавания при Штабе Революционного Военного Совета Республики***

*1. Полевое Управление Авиации и Воздухоплавания имеет своим назначением:*

1. Общее руководство всеми авиационными и воздухоплавательными силами действующей Авиации в соответствии с общим планом работы всех Армий;

2. Разработку вопросов о мерах, касающихся усовершенствования организации и боевой деятельности авиационных и воздухоплавательных средств Действующей армии;

3. Распределение авиационных и воздухоплавательных средств между фронтами в соответствии с требованиями боевой обстановки данного сектора;

4. Боевую подготовку и благоустройство авиационных и воздухоплавательных частей на театре военных действий;

5. Укомплектование авиационных и воздухоплавательных частей и учреждений Действующей армии, поступающими в его распоряжение специалистами, в соответствии с данными о личном составе частей и учреждений, поступающими с фронта;

6. Собираание и разработку материалов по вопросам использования Воздушного флота на войне, даваемых боевым опытом фронта;

7. Издание инструкций, уставов и наставлений для частей войск Воздушного флота, а также наставлений для их боевого использования;

8. Общее наблюдение за распределением по авиационным и воздухоплавательным частям и учреждениям специального технического имущества, горючего и припасов в соответствии с боевой обстановкой и наличием их в распоряжении Главного Управления Военного Воздушного флота;

9. Сводку данных и указаний опыта фронта для детального рассмотрения, разработки и использования Главным Управлением Воздушного флота;

10. Полевое Управление Авиации и Воздухоплавания состоит из следующих отделов: 1) авиационного, 2) воздухоплавательного, 3) инспекторского и 4) общей канцелярии.

*2. В Полевом Управлении Авиации и Воздухоплавания Действующей Армии сосредоточиваются:*

а) данные о личном составе авиационных и воздухоплавательных частей на фронте;

б) статистические сведения и материалы о работе авиационных и воздухо-

плавательных частей на театре военных действий, о числе боевых полетов, продолжительности, обстоятельствах, авариях и т.д.;

в) наиболее поучительные примеры во всех областях боевого применения авиации и воздухоплавания;

г) данные о наличии самолетов, специального имущества и горючего частей и учреждений Воздушного флота Действующей Армии.

### *3. О Начальнике Полевого управления авиации и воздухоплавания:*

1) Начальник Полевого Управления Авиации и Воздухоплавания при Штабе Революционного Военного Совета Республики назначается из числа военных летчиков с широким боевым опытом для общего управления Воздушным флотом на театре военных действий, для объединения всех авиационных и воздухоплавательных частей и общего наблюдения за состоянием технической части.

2) Он является докладчиком - специалистом у начальника штаба Р.В.С. Республики по всем вопросам применения и правильного использования авиации и воздухоплавания при условиях военного времени;

3) Он присутствует при обсуждении оперативных предположений в целях согласования распорядительной и организационной деятельности по авиации и воздухоплаванию с боевыми задачами Действующей Армии и представляет свои соображения о распределении по секторам воздушных средств;

4) Он руководит работой начальников управлений авиации и воздухоплавания;

5) Производит лично или через Полевую Подвижную Инспекцию осмотр авиачастей, находящихся на театре военных действий, проверяя их деятельность и подготовку;

6) Из особо отпущенных в его распоряжение средств имеет право выдавать денежные награды особо отличившимся авиа-воздух специалистам по представлению ближайших Начальников или своему усмотрению.

*Начальник Полевого Управления и Главный Комиссар Красного  
Военного Воздушного флота Военный летчик /Сергеев/»<sup>1</sup>.*

---

<sup>1</sup> РГВА. Ф. 30. Оп. 1. Д. 78. Л. 5 – 5 об.

## Приложение Б

### *Выписки из приказов Начальника Полевого Управления Авиации и Воздухоплавания при Штабе Революционного Военного Совета Республики, объявленных приказом РВСР от 12 октября 1918 г. за № 69*

*«24 сентября 1918 года*

#### *Приказ № 1*

1) Приказом Главнокомандующего всеми Вооруженными силами Республики от 22 сентября 1918 года за № 11 я утвержден в должности Начальника Полевого Управления Красного Военного Воздушного флота при Штабе Революционного Военного Совета Республики с подчинением мне всего Красного Воздушного флота.

Основание: Предписание Председателя Высшего Военного Совета Троцкого от 18 августа с.г. № 174 и приказ Главнокомандующего силами Республики от 22 сентября 1918 г. № 11.

Объявляя об этом всему Воздушному флоту, считаю долгом напомнить следующие слова из резолюции 2-го Всероссийского Съезда Авиации (в Москве) от 25 июня 1918 г.:

«Съезд признает необходимость укрепления суровой дисциплины, строгого порядка и исполнения традиций точности в работе, времени и выражения, принятых первым Всероссийским Авиационным Съездом; Съезд подтверждает необходимость ясного учета всего авиаимущества и полного использования сил, знаний и способностей каждого авиаработника». ...

Съезд призывает всех к своим местам. Нога в ногу, плечо к плечу, вперед к бодрому и неустанному сотрудничеству по восстановлению столь необходимого революционному народу в его суровой и тяжелой борьбе Красного Воздушного флота».

Принята: 99 голосов, при 21 воздержавшемся, против – нет.

1) Предписываю всем частям Красного Воздушного флота, расположенным на театре военных действий, а также находящимся в Западном районе обороны, с сего числа исполнять приказания только мои и мною утвержденные Начальников Авиации и Воздухоплавания при штабах фронтов и армий, а в отношении постановки задач, командиров тех войсковых соединений, коим та или другая воздухо или авиа часть придана.

2) ...

3) Так называемое Управление Авиации при Штабе Южной завесы упраздняется. Личный состав используется на формирование ПУАВ при Штабе Южного фронта (в Козлове) по усмотрению Начальника этого Управления.

4) Начальнику ПУА и В ... при Штабе участка отрядов Южной завесы И.И. Петрожицкому выехать со всем управлением в распоряжение Штаба Южного фронта.

5) Начальнику так называемого Управления Авиации при Штабе отрядов участка Западной завесы В.Д. Шумскому переформировать свое управление по штатам и положению, утвержденным Главнокомандующим силами Республики для ПУАФ[ронта].

6) Окружным Управлениям Воздушного флота предлагаю в кратчайший срок по непосредственным указаниям Главного Управления наладить ремонт и снабжение фронтов по следующей схеме: Ярославскому (Петроградский Комитет Воздушного



флота) – Северного фронта; Московскому – Восточного фронта, Западного района обороны и Южного фронта; Южному – Северо-Кавказского фронта.

7) Все довольствующие учреждения Воздушного флота в оперативном отношении подчиняются только Полевому Управлению Авиации и Воздухоплавания при Штабе Революционного Военного Совета Республики и никакие наряды на выдачу авиа и воздухо-имущества без моего распоряжения или мною назначенных начальников авиации фронтов, не должны исполнять совершенно.

8) Начальниками Полевых Управлений при штабах фронтов назначаются:

Член ВСВФ [Всероссийского Совета Воздушного флота. – С.Е.] военный летчик Юнгмейстер – при штабе Северного фронта;

Состоящий Начальником моего штаба военный летчик Шиуков – при штабе Восточного фронта;

Начальник Управления Авиации при Штабе Южной Завесы военный летчик Петрожицкий – при штабе Южного фронта;

Начальник Управления Авиацией при Штабе Западной Завесы военный летчик Шумский – при Штабе Западного района обороны; комиссаром при нем тов. Глаголев; Начальником и комиссаром СКФ – член ВСВФ тов. Васильев.

Основание: Приказ Главнокомандующего силами Республики от 22 сентября за № 11 и постановление ВСВФ от 20 сентября 1918 года.

Начальниками Авиации и Воздухоплавания при штабах Армии утверждаются:

1) При штабе 6-й армии – Начальником – военный летчик Буоб, комиссаром при нем – тов. Петров, фактически исполняющий должность с 25 августа с.г.

2) При штабе 3-й армии – военно-морской летчик Корольков, комиссаром при нем – член Всероссийского Совета Воздушного Флота Смирнов, фактически исполняющий должность с 30 августа 1918 г.

3) При штабе 5-й армии – Начальником временно – Конкин; кандидата представить Начальнику Армии фронта.

4) При штабе 2-й армии – Начальником (вакансия), кандидата представить начальнику фронта, комиссаром – вакансия.

5) При штабе 1-й армии – Начальником – военный летчик Мортиров, комиссаром – вакансия.

6) При штабе 4-й армии – Начальником и комиссаром тов. Швальбе.

7) Всем означенным лицам немедленно переформировать свои управления по штатам, объявленным в приказе Главнокомандующего силами Республики от 22 сентября 1918 г. за № 11 и об исполнении донести.

Основание: Приказы мои №№ 1, 2, 3, 4 и 5 по Северному фронту и представления Начальников армий фронтов.

8) Начальникам Полевых Управлений Авиации и Воздухоплавания фронтов предписывается к неуклонному исполнению доносить мне ежедневно для общей сводки о боевых работах, числе заданий, (...) о количестве налетанных часов, (...) сброшенных бомбах в пудах, числе готовых к следующему дню в полет самолетов, летчиков, наблюдателей, числе поломок, поступающих из ремонта и по нарядам самолетов и бензина, расходе бензина и к 15 и 1 числу каждого месяца – полную сводку о должности и состоянии частей.

9) Главному Управлению и Окружным Управлениям к 15-му и 1-му числу каждого месяца предлагаю представлять полные сведения о полученных нарядах, выпол-

ненных и невыполненных, о выполненных и невыполненных самолетах и моторах с заводов и парков, имеющих в изготовлении, с указанием срока выпуска, по заготовке и состоянию в наличии специального, технического и хозяйственного имущества, горючего и смазочного материала.

10) Начальникам Авиационных школ предписываю о всех выпускаемых летчиках немедленно доносить мне телеграфно.

11) Эскадра воздушных кораблей подчинена во всех отношениях исключительно мне.

*Подлинный подписал:*

*Начальник Полевого Управления и Главный Комиссар КВВФ  
Военный летчик /Сергеев/»<sup>2</sup>.*

**«27 сентября 1918 года**

**Приказ № 2**

1) Объявляю всем частям, управлениям и заведениям Красного Военного Воздушного флота для сведения и руководства следующую схему организации снабжения:

А. Все авиационные парки, кроме центральных, подчиняются во всех отношениях непосредственно Окружным Управлениям Красного Военного Воздушного флота и выполняют наряды Начальников Авиации и Воздухоплавания ближайших фронтов.

Все авиационные парки располагаются следующим образом:

а) 7-й авиапарк подчиняется Ярославскому Окружному Управлению (Петроградскому Комиссариату Восточного фронта) и питает весь Северный фронт.

б) 4-й авиапарк подчиняется Московскому Окружному Управлению, 6-й авиапарк – то же и питает Восточный фронт и Западный район обороны.

в) 2-й авиапарк подчиняется Южному Окружному Управлению и питает весь Южный фронт.

Б. Центральный парк – склад, Петроградский склад и его отделение – Ярославское – подчиняются во всех отношениях Главному Управлению Красного Военного Воздушного флота и питают всем необходимым Окружные парки по требованиям фронтов, засвидетельствованным мною.

В. Все подвижные базы, склады, передвижные поезда – мастерские во всех отношениях подчиняются Начальникам Авиации и Воздухоплавания фронтов, коим приданы и, лишь в техническом отношении, подчиняются питающим их Окружным авиапаркам и располагаются следующим образом:

а) 1-я авиабаза Ярославского округа, стоящая в Вологде (Нач. Оше).

Поезд – мастерская № 5, стоящая на ст. Нечиковская у Перми (Нач. Колобовников).

Передовой склад, выделенный из так называемого 1-го Сибирского авиапарка (Нач. Попов).

База боевая 1-го авиадива, стоящая в Ярославле (Нач. Фролов)

– придаются Северному фронту и поступают в распоряжение Авиации и Воздухоплавания при штабе Северного фронта для снабжения и ремонта по нарядам авиа-

<sup>2</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 3. Д. 48. Л. 35 об. – 37.

частей этого фронта.

7-му авиапарку предписывается принять на питание таковые.

б) База № 3, стоящая в Муроме (Нач. Рентель).

Поезд – склад Запавесы, стоящий в Калуге (б. Волка).

Поезд – мастерская № 4, стоящая на ст. Растяпино (Нач. Мячков)

- придаются Восточному фронту и поступают в распоряжение Начальника Авиации Воздухоплавания для снабжения и ремонта по нарядам Авиачастей этого фронта.

4-му и 6-му авиапаркам предписывается принять на питание таковые.

в) поезд – мастерская № 2, стоящая в Моршанске (Нач. Макаревич).

База № 2 бывш. 6-го авиадива (б. Баулина), стоящая в Воронеже.

База бывш. 11 авиадива, стоящая в Москве (Нач. Погосский)

– придаются Южному фронту и поступают в распоряжение Начальника Авиации и Воздухоплавания при Штабе Южного фронта.

г) База бывш. 10 авиадива, стоящая в Саратове (Нач. Тильк) придается Северо-Кавказскому участку Южного фронта и поступает в распоряжение Начальника Южного Окружного Управления.

д) Поезд-мастерская № 3, стоящая в Калуге (Нач. Визин), придается Западному району обороны и поступает в распоряжение Начальника Авиации и Воздухоплавания при Штабе Западного района обороны.

2-му авиапарку предписывается принять на питание упомянутые в пп. в) и г) мастерские и базы, 4-му и 6-му авиапаркам – принять на питание поезд № 3.

2) Начальникам Авиации и Воздухоплавания при штабах фронтов немедленно сделать распоряжение о передвижении приданных им питающих частей соответственно требованиям обстановки фронта.

3) Главному Управлению Красного Воздушного флота предлагается в первую очередь наладить ремонт на заводах, в парках, мобилизовать все Буазены, Фарсали, Марфары.

*Подлинный подписал:*

*Начальник Полевого Управления и Главный Комиссар КВВФ*

*/Сергеев/»<sup>3</sup>*

**«5 октября 1918 года**

**Приказ № 3**

1) Объявляю приказ Революционного Военного Совета Республики от 27 сентября 1918 года № 13:

Предписывается всем Командующим фронтов, Армий, начальникам дивизий и других войсковых соединений, коим необходимы воздушные силы, все требования на авиа и воздухо-части направлять исключительно через приданные штабам армий и фронтов, согласно приказу моему № 11, Полевые Управления Авиации и Воздухоплавания - в Полевое Управление Красного Воздушного флота при моем штабе; в противном случае никакие наряды выполняться довольствующими управлениями Воздушного флота не будут.

Всякие назначения по Красному Воздушному флоту, сделанные помимо Полевого Управления (...), Главного Управления (...) или лиц, ими уполномоченных, счи-

<sup>3</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 3. Д. 48. Л. 37 об. – 38 об.

тать недействительными.

*Главнокомандующий всеми Вооруженными силами Республики (подпись)*

*Член Революционного Военного Совета Республики*

*Начальник Штаба Революционного Военного Совета Республики (подпись)*

2) Все действующие на фронте авиаотряды распределяются:

*а) Северному фронту придаются:*

1 Иркутская авиагруппа (1 и 2 Иркутские отряды).

2 Отряд Олонецкой авиагруппы (командир Железнов).

5 Социалистический отряд (командир Лабренц).

15 Истребительный отряд (командир Шуберт).

1 Тверская авиагруппа (1 и 2 отряды).

Костромская авиагруппа (1 и 2 отряды).

*б) Восточному фронту придаются:*

1 Советская истравиагруппа (1 и 2 отряды).

2 отряд Могилевской авиагруппы.

Псковская авиагруппа (1 и 2 отряды).

Саратовская авиагруппа (1 и 2 отряды).

23 корпусной авиаотряд.

15 корпусной авиаотряд.

Отряд Коммунистов.

*в) Южному фронту придаются:*

1 Смоленская авиагруппа (1 и 2 отряды).

1 Воронежская авиагруппа (1 и 2 отряды).

9 Армейский отряд.

1 Южный отряд.

Астраханский отряд.

Царицынский отряд.

Кубанский отряд.

Отряд особого назначения.

18 корпусной отряд.

3 боевая авиагруппа (из 3 отрядов).

*г) Западному району обороны придаются:*

1 Курская авиагруппа.

1 Орловская авиагруппа (1 и 2 отряды).

2 Орловская авиагруппа (3 и 4 отряды).

2 Смоленская авиагруппа (3 и 4 отряды).

Витебская авиагруппа (1 и 2 отряды).

Калужская авиагруппа (1 и 2 отряды).

1 Тульская авиагруппа (1 и 2 отряды).

2 Московская авиагруппа (3 и 4 отряды).

3) Всем Начальникам Авиации фронтов предписываю распределить вверенные им авиачасти по армиям по указаниям штабов и в недельный срок со дня получения настоящего приказа собрать все сведения о состоянии подчиненных им отрядов и наличии авиаимущества, сделать полные сводки работы отрядов с момента прибытия их на фронт и немедленно представить мне. Командирам отрядов и групп немедленно

заявить требования на все, что необходимо для пополнения и приведения в порядок отрядов.

4) Никаких формирований новых отрядов на фронте не производить.

5) Никаких перемещений с одного фронта на другой отрядов не делать без моего разрешения.

6) Начальникам Авиации и Воздухоплавания при штабах фронтов и армий приказываю проверить подготовленность командного состава, летчиков и других специалистов и всех несоответствующих своему назначению – отстранить.

7) Мною замечено, что за последнее время формирований все летчики исключительно требуют самолеты истребительного типа: Ньюпоры, Спады или Сопвичи, отказываясь от разведывательных машин, и при этом проявляют недопустимое нарушение дисциплины, обращаясь за санкцией своих требований к Командующим армиями и другим войсковым начальникам, а не к прямому авиационному начальству, а из-за плохой подготовки многие из них ломают самолеты, часто не использовав их для боевой работы.

Характер войны совсем не требует применения самолетов большой скорости и высокого полета, т.к. у противника нет ни зенитных орудий, ни воздушных сил, а большого радиуса действий, надежности и грузоподъемности; поэтому в первую голову должны быть использованы: Фарманы, Вуазены, Лебеди и т.п. тихоходы – грузовые.

Обращаю внимание летчиков, а особенно командиров отрядов, на недопустимость подобных явлений, за каковые впредь буду взыскивать со всей строгостью революционной дисциплины.

Ставлю всех в известность, что Республика крайне бедна воздушными средствами и не достаточно правильное использование каждого самолета, мотора, пуда бензина является тяжким преступлением; не менее тяжким преступлением является и излишнее вытребование авиаимущества на фронт, почему предлагаю при требованиях строго соотносываться с потребностью.

8) Мною разрабатываются нормы оплаты полетов, причем особенно ценными будут считаться: дальняя и точная разведка, бомбометание.

9) Начальникам Авиации фронтов приказываю о каждом разбитом самолете производить строжайшее расследование и доносить мне с точным указанием причин аварии.

10) Всем комиссарам предлагаю особенно тщательно следить за выполнением настоящего приказа и каждый раз доводить свое особое мнение через комиссара фронта мне. Неполучение такого мнения будет считаться как согласие в данных случаях с начальниками и налагает на комиссара одинаковую ответственность.

*Начальник Полевого Управления и Главный Комиссар Красного Военно-Воздушного флота Военный летчик* /Сергеев/

*Главнокомандующий всеми Вооруженными силами Республики*  
*Член Революционного Военного Совета Республики*

*/Вацетис/*  
*/Данишевский/»<sup>4</sup>*

<sup>4</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 3. Д. 48. Л. 38 об. – 40.

## Приложение В

### Приказ РВСР от 21 января 1919 года № 134 установил следующее:

«В целях точного разграничения сферы действий между Главным Управлением Рабоче-Крестьянского Красного Военного Воздушного флота, с одной стороны, и Полевым Управлением Красного Военного Воздушного флота при Штабе Революционного Военного Совета Республики, с другой, предписывается (...) принять к неукоснительному руководству и исполнению нижеследующее: Главное Управление Военного Воздушного флота, являясь отдельным самостоятельным Управлением и непосредственно подчиняясь в общем порядке Начальнику Центрального Управления Снабжений, ведает: (...). Полевое Управление Военного Воздушного Флота ведает: (...) *Председатель РВСР Троцкий, Главнокомандующий всеми Вооруженными Силами Республики Вацетис и члены РВСР(...)*»<sup>5</sup> [см. таблицу].

<b>Главное Управление Военного Воздушного Флота</b>	<b>Полевое Управление Военного Воздушного Флота</b>
1. Окружными Управлениями РККВФ и всеми, находящимися в тылу авиа и воздухочастями и учреждениями, как сформированными так и формируемыми, во всех отношениях.	1. Всеми авиа и воздухочастями и учреждениями как приданными армиям, так и находящимися в резерве (хотя бы последние были расположены в глубоком тылу).
2. Учетом личного состава в подведомственных Главному Управлению частях и учреждениях.	2. Распределением и назначением авиа и воздухочастей и учреждений действующей армии согласно (...) заданиям.
3. Подготовкой личного состава.	3. Распределением и назначением всех боеспособных летчиков, летчиков – наблюдателей и военных воздухоплателей, а также назначением служащих на все особо ответственные должности в авиа и воздухочастях и учреждениях действующей армии.
4. Разработкой, по соглашению с Полевым Управлением, организационных вопросов, касающихся Военного Воздушного флота.	4. Распределением самолетов, моторов, вооружения, палаток, фотоаппаратов, авиабензина и смазочных материалов между частями и учреждениями Военного Воздушного флота Республики.
5. Формированием новых частей, причем, замещение должностей летчиков, летчиков – наблюдателей и военных воздухоплателей в означенных частях, а также назначение самолетов в эти части Главное Управление осуществляет по указанию Полевого Управления.	5. Изданием приказов по Военному Воздушному флоту действующей армии.

<sup>5</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 3. Д. 51. Л. 103, 103 об.

<b>Главное Управление Военного Воздушного Флота</b>	<b>Полевое Управление Военного Воздушного Флота</b>
6. Заготовкой имущества и вооружения для всего Военного Воздушного флота Республики и учетом, как фронтового, так и тылового имущества. При этом, имея в своем подчинении (непосредственно) или через Окружные Управления авиационные и воздухоплавательные парки, Главное Управление держит всегда Полевое Управление в курсе наличия в них боевого имущества для авиа и воздушочастей.	Кроме того, Полевому Управлению предоставляется право: а) Инспектировать все авиа и воздухо-части и учреждения Республики в отношении боевой подготовки сих частей и учреждений.
7. Снабжением имуществом и вооружением всего Военного Воздушного флота Республики. Однако, ведая всеми нарядами вообще, Главное Управление самолеты, моторы, вооружение, палатки, фотоаппараты, авиабензин и смазочные материалы отпускает в части (учреждения) только по требованиям, засвидетельствованным Полевым Управлением.	б) В случаях исключительной срочности поставленных боевых заданий, отдавать распоряжения по всем авиа и воздухо-частям и учреждениям Республики, с одновременным возвещением о сем подлежащих инстанций в порядке подчинения, если бы распоряжение относилось к части (учреждению), не подведомственному Полевому управлению.
8. Финансированием ВВФ Республики и в связи с сим, составлением смет на все виды кредитов.	
9. Разработкой планов аэропланомоторостроения, причем таковые, предварительно представляющиеся на (...) утверждение, подлежат на отзыв в Полевое Управление.	
10. Изданием приказов «по ВВФ РСФР», осуществляемых как непосредственным распоряжением ГУ, так и по указанию ПУ, при назначениях, перемещениях, увольнениях и других переменах в службе лиц, занимающих особо ответственные должности в Военном Воздушном флоте, комиссаров, а также всех летчиков, летчиков – наблюдателей и военных воздухоплавателей» <sup>6</sup> .	

<sup>6</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 3. Д. 51. Л. 103, 103 об.

## Приложение Г

### *Методология организационного строительства Красного Воздушного флота, предложенная командиром эскадрильи слушателем ВАКа А.Т. Кожевниковым в начале 1923 года*

В третьем номере «Вестника воздушного флота» за 1923 год была помещена с пометкой «Дискуссионно» статья А.Т. Кожевникова «Организационные вопросы». Кроме сугубо организационных задач, стоявших в это время перед КВФ, А.Т. Кожевников затронул проблему методологии организационного строительства Воздушного флота.

А.Т. Кожевников пишет, что на Воздушный флот может быть возложено много всевозможных задач. Их выполнение зависит от количества имеющихся самолетов, их тактических и технических данных, наличия резервов, состояния промышленности и т.д.

Необходимо четко установить, выполнение каких задач можно потребовать от Красной Авиации, то есть поставить предел необходимых достижений.

Таковыми задачами, по мнению А.Т. Кожевникова, будут:

«1. Борьба против воздушного флота противника [*как видим, А.Т. Кожевников, будучи сам летчиком – истребителем, ставит борьбу за господство в воздухе на первое место, которое в то время традиционно занимала задача разведки*].

2. Борьба против земных целей и войск.

3. Служба наблюдения и связи.

Таким образом, стране нужна авиация: 1) истребительная, 2) бомбометная, 3) подсобная, которая должна состоять из самолетов – разведчиков, артиллерийских, пехотных и службы командования».

Далее А.Т. Кожевников констатирует: «Цель указывает организацию» и отмечает, что организационные формы должны удовлетворять возможности наилучшего выполнения вышеперечисленных боевых задач.

По А.Т. Кожевникову, (рисунок 1) организационные формы должны соответствовать:

- творческому замыслу;
- боевой деятельности;
- снабженческой деятельности.

#### *«1. Соответствие творческому замыслу*

*План войны.* Общие планы войны разрабатываются Главным Командованием для всех Вооруженных сил Республики. Для Красной же Авиации разработка плана войны будет заключаться в определении тех задач, которые Красная Авиация должна будет выполнять.

Следующим этапом возникает необходимость разработки вопроса о распределении средств, то есть – о дислокации авиачастей в мирное время и развертывании их на театре военных действий в зависимости от:



- 1) места стратегического развертывания Вооруженных сил страны;
- 2) наличия промышленных центров;
- 3) железнодорожных узлов;
- 4) дислокации вооруженных сил противника;
- 5) наличия площадок под аэродромы.



Рисунок Г.1 – Схема А.Т. Кожевникова для нахождения оптимальных организационных форм Красного Воздушного флота

*Техническая подготовка к войне.* Мероприятия по заблаговременной подготовке к войне включают:

- 1) изучение средств, целей и предполагаемого стратегического развертывания вероятного врага;
- 2) подготовка театра военных действий, то есть заблаговременная подготовка площадок для аэродромов на будущих театрах военных действий и обеспечение их всем необходимым для работы боевых авиачастей;
- 3) необходимость разработки вопросов мобилизации на случай войны, как самих авиачастей и гражданской авиации, так и авиационной промышленности;
- 4) разработка вопросов переброски частей с мест мирной стоянки на места стратегического развертывания.

## 2. Соответствие боевой деятельности

*Подвижность.* Авиация имеет одним из своих неоспоримых, главных преимуществ перед сухопутными и морскими вооруженными силами свою необыкновенную подвижность, что гармонирует со свойствами воздуха, который находится и над землей и над водой.

Поэтому авиация, благодаря своей чрезвычайной подвижности, должна быть сосредоточиваема на любом участке в любой момент.

Подвижность слагается:

1) из необходимости отделения боевой деятельности от снабженческой, с тем, чтобы снабженческие органы обладали исполнительными функциями, распорядительными функциями будут полностью обладать боевые органы.

Подвижность будет осуществлена при том условии, что нашим боевым авиачастям не придется заботиться о снабженческих хвостах и тянуть их за собой, то есть, чтобы в штатах иметь только то, что может перелететь на готовый и оборудованный всем необходимым для боевой деятельности аэродром.

Аэродром всецело поступает в распоряжение прилетевшего авиачастей и имеет подчинение по двум линиям, а именно: прилетевшему боевому начальнику (оперативное) и своему старшему начальнику по стационарно-снабженческой линии;

2) из необходимости стационарных снабженческих органов. Мыслится, что воздушные вооруженные силы будут применяться в ближайшей войне так же, как они применялись и в минувшей гражданской и польской войне, то есть авиация будет сосредотачиваться на главных операционных направлениях.

Если внимательно взглядеться в карту, то на западной нашей границе мы получим четыре главных операционных направления, а именно: Одесское (Бессарабский плацдарм), Киевское (которое избрали поляки в минувшую войну), Минское, которое избрали мы и Петроградское (возможно в будущей войне). Между ними - район Пинских болот и озерно-болотистый район южнее Пскова, не позволяющие действий больших войсковых масс.

Следовательно, нужно создать сеть аэродромов и стационарные снабженческие и ремонтные органы на этих заблаговременно оборудованных в вышеуказанных операционных направлениях аэродромах, дабы дать возможность боевым единицам передвигаться и сосредотачиваться с присущей природе авиации скоростью. На них она будет находить готовые, обслуживающие ее боевую деятельность кадры, как-то: мотористов, канцелярскую силу, связь (радио, телеграф и телефон), специальные службы (метеорологические пункты, аэрофотограмметристов, радиотелеграфистов) и т.д.

Следует также иметь центральный аэродром для центра Республики, главные аэродромы - для фронтов, армейские - для армий и передовые, выдвигаемые армейскими, при надобности.

3) Отсюда необходимость наличия обслуживающего персонала на аэродромах.

Есть сторонники постоянных мотористов при каждом летчике, причем ими приводится довод о том, что летчик и моторист, это - одно целое, сроднились, верят друг другу и пр.

Считая эти доводы недостаточно серьезными, мне кажется, что не стоит жертвовать подвижностью ради проблематичной пользы боевой деятельности привыкших друг к другу летчика и моториста.

Летчик должен сам знать самолет и употреблять моториста, как соответствующую квалифицированную рабочую силу в помощь себе.

Вторым требованием к организационным формам в отношении соответствия боевой деятельности нужно считать необходимость создания мощных самостоятельных боевых единиц.

*Мощность и самостоятельность* складывается:

1) из количества самолетов в боевых единицах. Нужно считать, что современное количество самолетов в низшем тактическом соединении - отряде, которое равнялось шести недостаточно. Необходимо иметь не менее 10 действующих единиц в бомбометных и разведывательных отрядах и не менее 15 в истребительных.

2) Необходима организация, обеспечивающая полноту выполнения задач, намеченных нами, как предел необходимых достижений, а для этого нужно создать такие организационные формы для боевых соединений, которые дали бы возможность выполнять все эти задачи на главных операционных направлениях.

Чем меньше у нас средств, тем больше их надо концентрировать, придавая им организационные формы в виде эскадр, состоящих из истребительных, бомбометных и обслуживающих войска эскадрилий и применяя их исключительно на активных участках главных операционных направлений (см. «Предел необходимых достижений»).

Гражданская война блестяще подтвердила справедливость этого, и мы видим, что в продолжение всей войны мы концентрировали все наличные средства только на главных операционных направлениях, сводя их то - в эскадрильи (Ширинкина и Кожевникова), то - в группы (Павлова) и пр.

Такая концентрация авиации дает удобоуправляемость, слаженность, оперативное единство, органическую связь с навыками и правильными методами совместной работы.

Кроме того, выполнение таких задач, как борьба с воздушным флотом противника и борьба с земными войсками, все равно потребуют концентрации авиасил. Мы видим из примеров Гражданской войны, что организация перед началом операции на главном операционном направлении сводных, не спаянных организационно эскадрилий всегда запаздывает. На второстепенных участках фронта надо иметь только отдельные разведывательные отряды.

*Удобоуправляемость* авиацией со стороны войскового командования будет заключаться в том, что боевые авиасоединения будут подчиняться непосредственно этим войсковым начальникам. Следовательно, не нужно будет иметь промежуточных инстанций, каких-то экспертов в виде начвоздухармов, которые хотя и имели оперативную власть, но занимались передачей приказаний войсковых начальников, причем, всегда эта передача запаздывала из-за ненужной инстанции, имевшей весьма жиденькую связь с боевыми частями. Красная авиация имеет достаточно тому примеров. Кому же подчинять авиасоединения?

Нужно их подчинять старшему войсковому начальнику главного операционного направления, который может на время переподчинить их другому войсковому начальнику достаточной оперативной устойчивости.

### *1. Соответствие снабженческой деятельности*

*Удобоснабжаемость.* Констатируя определенный сдвиг с мертвых доставшихся нам от царизма снабженческих форм, мне мыслится, что все же нет достаточной четкости мысли о необходимости окончательно строить организацию снабжения Воздушного Флота на принципе полного отделения снабженческой и ремонтной деятельности от боевой.

Организация тыла всегда была кардинальнейшим вопросом в авиации, ибо совершенно исключена возможность питания местными средствами и приходится строить снабжение исключительно на подвозе.

Ввиду того, что тыл авиации базируется почти исключительно на подвозе и вывозе ж.д. транспортом, необходимо совершенно выбросить из штата боевых авиационных частей все снабженческие, ремонтные и транспортные средства и иметь их при аэродромах.

Для этого в военное время при каждой армии должен быть создан армейский авиационный относительно стационарный тыл, а в мирное время надо иметь их в свернутом виде в округах.

Кроме армейских тылов необходимо иметь общий фронтовой тыл, приуроченный к крупному стратегическому пункту, которым для авиации явится основной фронтовой аэродром.

Начальник авиационного тыла должен быть подчинен в идейно-деловом отношении начальнику боевой эскадры.

В каждом армейском авиационном тылу нужно иметь организацию, позволяющую выбрасывать и обслуживать не меньше двух передовых подвижных аэродромов, на которых должно быть все необходимое для обеспечения нормальной работы эскадры.

Весь центр внимания начальника армейского авиационного тыла должен быть сосредоточен на этих передовых аэродромах.

Необходимо *разделение функций заготовительных от распределительных*, причем учреждения тыла, занимающиеся распределением, должны быть достаточно самостоятельны. Аэродромы должны иметь (...) распределительные функции.

*План войны.* Можно надеяться, что уроки гражданской и польской войны заставят принимать меры к скорейшему исправлению железнодорожных линий, следовательно, вопрос в том, чтобы наши авиационные поезда, склады и ремонтные единицы имели бы в своем составе исправный паровоз.

Кроме того, конечно, крайне необходим автомобильный и конный транспорт, на который ляжет обязанность обеспечения непрерывности снабжения подвижных передовых аэродромов. Итак, только стационарный тыл способен в соответствии с получаемыми заданиями от троевого командования, своевременно организовать снабжение.

Авиация гражданской войны вынуждена была интуитивно организовать такой авиационный тыл, так как тыловые учреждения входили в штатный состав самих боевых частей. Что же получилось? Мы вынуждены были делить даже отряд, эту мелкую единицу, на боевое отделение и собственно базу отряда. Иначе говоря, мы отделяли функции оперативные от снабженческих.

Когда обстановка заставляла массировать отряды на одном аэродроме, то громоздкие базы разбрасывались на очень большие расстояния.

Нам приходилось заводить какой-то общий снабженческий аппарат, наскоро кое-как сколоченный, который так запутывался с отчетностью и учетом, что никаких сил не хватало потом разобраться со всем этим - возьмем для примера группу Павлова на Южфронте, Южную авиагруппу при 6-й армии, Славненскую группу, Северную авиагруппу при 2-й Конармии и т.д.

Нечего, конечно, и говорить о том, что этот наскоро импровизированный тыл не удовлетворял самым элементарным надобностям подвоза и вывоза, т.к. никакого способа сообщения (транспорта), наладить не представлялось возможным.

*Выводы:*

1. Необходимо немедленно свести все наши авиационные части в эскадры, чего особенно требует мирная обстановка учебы.

2. При Штабах воздушных флотов округов иметь главные аэродромы и кадры выдвигаемых в военное время начальников армейских тылов и аэродромов со всем необходимым персоналом, имуществом, ремонтными единицами, транспортом и пр., могущим обслуживать эскадру.

3. Немедленно начать подготовку и оборудование аэродромов в местах стратегического развертывания авиасил и будущих театров военных действий.

4. По выполнении первых трех пунктов переработать штаты, оставив в эскадрах только то, что может перелететь.

Только такие мероприятия, может быть с небольшими вариантами, дадут возможность авиации выполнить тот предел необходимых задач, который здесь намечен как минимум. Дело требует самого четкого и быстрого выполнения.

Тяжелое прошлое нашей боевой работы и жизни многих тысяч красноармейцев, которые будут спасены правильной и своевременной боевой работой авиации, настойчиво требуют проведения этих мероприятий в жизнь»<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> *Кожевников А.Т.* Организационные вопросы / Александр Кожевников // Вестник ВФ. – 1923. – № 3. – С. 4 – 7.

## Приложение Д

### «Советская авиация к 8 годовщине Октября (Итоги, достижения и задачи)

**П. Баранов**

Нынешняя Октябрьская годовщина – траурная годовщина. Тяжелый был год, много людей потеряли, потеряли Михаила Васильевича Фрунзе – самая большая и тяжелая потеря. Особенно тяжела она для Красного Воздушного флота. Михаил Васильевич Фрунзе стоял у колыбели возрождения Красного Воздушного флота. Красный Воздушный флот в нынешней его организации – детище Михаила Васильевича.

Развитие советской авиации, современная ее форма организации, постановка вопросов воздухоплавания – все это связано с именем Михаила Васильевича. За время работы Михаила Васильевича в Москве четко определился характер армейской стратегической авиации, характер и роль морской авиации в общем строительстве Воздушного флота, роль и значение авиационной промышленности, создание Авиатреста, определилась роль и значение научно-исследовательской работы в области Воздушного флота, роль и значение подготовки личного состава путем впитания в ряды Красного Воздушного флота большого числа общевойсковых красных командиров – все эти вопросы были поставлены Михаилом Васильевичем Фрунзе и разрешались при самом ближайшем его участии и руководстве.

Михаил Васильевич внимательно следил за каждым шагом развития Воздушного флота, внимательно интересовался даже внешними проявлениями роста Воздушного флота. По его указанию был организован слет частей на майский парад, авиационные маневры и т.д.

Михаил Васильевич был слишком занят, перегружен работой, но, тем не менее, уделял достаточное внимание делу строительства Воздушного флота. Мне не часто приходилось докладывать ему, но очень часто приходилось вести телефонные разговоры, которые иногда затягивались на полчаса, час и больше; телефонные разговоры, инициатором которых был Михаил Васильевич, обычно служили для выяснения точнейших деталей роста и развития Воздушного флота.

В конце лета проходили маневры с участием Военных Воздушных сил. В некоторых округах на маневрах мы имели значительное сосредоточение Воздушных сил.

Михаил Васильевич, интересуясь развитием Воздушного флота, перед моим отъездом на маневры высказал настойчивое желание присутствовать на маневрах и по его распоряжению мною был подготовлен для него самолет для перелета на маневры. Но, к сожалению, болезнь уложила его в постель, и он был лишен возможности выполнить свое желание.

14 октября 1925 года, когда я последний раз видел Михаила Васильевича уже в больнице, он проявлял большой интерес к состоянию Воздушного флота и, в частности, к результатам участия Воздушного флота на маневрах, дав мне указания представить по этому вопросу подробный письменный доклад.

Воздушный флот в лице Михаила Васильевича потерял не только начальника и руководителя, но потерял истинного друга советской авиации.

Длинный, тяжелый путь проделал Воздушный флот в своем развитии от первых

дней Октября до нашего времени.

8-ю годовщину Воздушный флот встречает значительно окрепшим и сложившимся.

Каждое данное состояние Воздушного флота отражает собой состояние промышленности, и не только авиационной. Самолетостроение, изготовление приборов, вооружение предполагают развитую лесную, деревообрабатывающую промышленность, развитую металлургическую промышленность. Моторостроение и его успехи целиком и полностью зависят от развития и состояния машиностроения вообще.

Развал промышленности, в том числе и авиационной, в первые годы после Октября, естественно, положил предел росту и развитию Советской авиации и воздухоплавания.

Чрезвычайно характерным является количество построенных и собранных моторов и самолетов на авиационных заводах, начиная с 1916 по 1922 год.

#### П о с т р о е н о :

Годы	самолетов	моторов
1916	1769	666
1917	1116	602
1918	255	79
1919	137	77
1920	166	81
1921	68	20
1922	43	8

Выпуск самолетов и моторов за период Гражданской войны резко падал, не удовлетворяя насущной потребности борьбы на гражданских фронтах. Кроме того, все, что давали наши моторостроительные и самолетостроительные заводы, было изготовлено на основе авиационной техники царской России конца мировой войны.

Авиационная отсталость царской России для всех ясна и очевидна. Весь период гражданской войны был периодом износа материальной части, унаследованной от мировой войны и периодом застоя в авиационной технике и воздухоплавании. Застойное состояние техники, естественно, привело к оскудению творческой инициативы во всех областях жизни и деятельности Воздушного флота. Вопросы организации, тактики, форм и методов применения, взаимодействия с другими родами войск, – все это не получало своего дальнейшего естественного развития, а отражало скудость и изношенность материальной части. Материальное оскудение отразилось и на подготовке личного состава; летный состав обновлялся чрезвычайно незначительно и, наконец, военная продукция летных школ не была достаточно удовлетворительной, и поэтому выпускаемые в незначительном количестве летчики в отношении квалификации не были на достаточной высоте и быстро выходили в тираж.

Подготовка специалистов различных отраслей службы и применения Воздушного флота также страдала. Подготовка техников, специалистов, инженеров или отсутствовала, или была незначительна, да и промышленность не создавала стимулов для более интенсивной подготовки этой категории специалистов. Конструкторская мысль замирала, и новые творческие силы, за отсутствием приложения, или не выяв-

лялись, или находились в состоянии потенции.

Первое оживление относится к концу гражданской войны – к 1921 – 22 году, когда наша страна связалась с техникой Западной Европы. И первое оживление в Воздушном флоте связано с ввозом из-за границы иностранной продукции.

Отсутствие достаточного опыта, техническая отсталость за годы Гражданской войны, неизученность европейских рынков, трудность закупки имущества вообще и особенно военного привели к тому, что первые шаги по оживлению Воздушного флота путем закупки за границей моторов, самолетов и прочего имущества принесли с собой разочарование. Мы не получили ни вполне современных самолетов, ни моторов, вооружения и оборудования и не редки были случаи ввоза имущества, мало пригодного по своему состоянию для работы, а тем более, для возрождения Воздушного флота, так как Европа в первые годы пыталась нам сбывать остатки мировой войны, иногда и поношенные в этой войне.

Начало нормального развития Воздушного флота и его органического роста связано с ростом и развитием нашей промышленности и научно-исследовательской работы, обеспеченной одновременным развитием подготовки личного состава как в школах, так и в строю, относится к 1923 г. Только в это время общественное мнение широких кругов трудящихся и правительства было приковано к вопросам воздушной обороны, и в порядок дня стал вопрос создания мощного Воздушного флота, базирующегося на развитии своей промышленности.

Возникают вопросы подготовки личного состава, летчиков и летнабов, специалистов вспомогательных служб, техников, инженеров, инструкторов. Оживляется и становится в порядок дня вопрос о конструкторской и научно-исследовательской работе. Воздушный флот шупает под собой почву для того, чтобы прочно стать на ноги и обеспечить свое нормальное развитие.

И только в 1924 году складывается современная организация Военных Воздушных сил, а в соответствии с этим определяются и все смежные задачи в области промышленности, научно-исследовательской работы, школьной и боевой подготовки, в области советской общественности, гражданской авиации, подготовки кадров инструкторов, техников и квалифицированной рабочей силы. Возникают и ставятся в порядок дня вопросы, обеспечивающие рост и развитие Воздушного флота и создание мощной силы, способной защитить наш Союз не только на сухопутных и морских границах, но также и в воздухе.

1924 – 25 годы характерны тем, что в эти два года ведется плановая работа на основе определившейся организации, на основе выдвинувшихся потребностей и возможностей развития и роста. Плановое развитие Воздушного флота предъявило определенные жесткие требования к нашей промышленности, обеспечив развитие последней всеми необходимыми средствами. И мы видим, как на наших глазах наша промышленность, еще в 22 году слабая и отсталая, достигла уже некоторых значительных успехов как в области самолето-, так и моторостроения. В 1923 – 24 году Воздушный флот получал единицы боевых самолетов, в 1924 – 25 году – уже сотни.

Кроме того, и что является наиболее отрадным – это работа конструкторской мысли, подающая надежды не только сравняться, а может быть перегнать состояние западной техники.

Два года сколько-нибудь нормальной работы нашей промышленности, - и мы получим ряд новейших конструкций наших самолетов, отчасти уже поставленных в



производстве, а отчасти проходящих испытание и исследование. Эти достижения дают все основания отказаться от заграничных закупок, за исключением единичных случаев покупки наиболее сложных самолетов.

Говоря о развитии самолетостроения, особенно о работе нашей конструкторской мысли, нельзя не упомянуть с благодарностью имен наших лучших конструкторов – *Григоровича, Косткина, Туполева*.

Труднейшие отрасли авиационной промышленности, моторостроения точно также дали нам ряд значительных успехов. Мы еще намного отстали от достижений Европы и Америки как в отношении постановки серийного и особенно массового производства, так и современности тех типов, которые выходят с наших заводов.

Однако мы настолько далеко шагнули от состояния и характера моторостроения эпохи мировой войны, что можем с гордостью считать, что моторостроение в нашей стране – советская и только советская отрасль промышленности, ранее не знакомая царской России.

В этом году мы выпустили первые моторы большой мощности, изготовленные на советских заводах из советских материалов. Эти моторы выдержали экзамен доброкачественности своего изготовления за время специальных маршрутных полетов: Москва – Харьков – Киев – Москва и Москва – Ленинград – Москва.

Наконец, наши моторы выдержали блестящее испытание при перелете Москва – Пекин – Токио и, наконец, отдельные экземпляры этих моторов прошли эксплуатационное испытание в наших частях.

С мотором мы справились. Основная задача сводится к тому, чтобы справиться с производственными трудностями, еще значительными и мешающими поставить широкое массовое производство моторов.

Успех в изготовлении мощного мотора позволяет надеяться, что мы освободимся от европейского плена и не только сконструируем, но и дадим в производстве еще более мощный мотор. Лучшие наши люди, инженеры и специалисты сидят на этом деле и представляют гарантию выполнения этой трудной задачи. Имена профессора *Бриллинга*, инженеров *Бессонова, Окромешко, Киреева, Макарука* дают нам серьезную гарантию выполнения этой труднейшей работы.

В области моторостроения мы приближаемся к современному состоянию европейской техники менее быстро, чем в области самолетостроения. Но не так далек тот день, когда мы сможем отказаться от покупки моторов за границей. И, наконец, что особенно важно и ценно за эти два года опытов, исканий, неудач и успехов – это то, что в нашей промышленности сложился кадр инженеров, техников и квалифицированных рабочих.

За эти годы в области научно-исследовательской деятельности мы также достигли огромных успехов. Нельзя не отметить колоссальную работу учеников проф. *Н.Е. Жуковского* и создателей Центрального Аэрогидродинамического Института: профессоров *Чаплыгина, Стечкина, Сидорина и Ветчинкина*.

В этом году заканчиваются постройкой лаборатории Института, оборудованные по последнему слову современной техники и ее требованиям. Создана мощная гидродинамическая лаборатория, одна из самых больших и наилучше оборудованная, лаборатория для испытания материалов, лаборатория для испытания самолетов и для исследования авиационных двигателей и, наконец, завод для постройки опытных самолетов. Это создает предпосылки к большой экспериментальной научно-

исследовательской работе, имеющей огромное теоретическое, а, главным образом, прикладное значение.

Развитие нашей промышленности, конструкторской деятельности, изучение и установление правильной эксплуатации – все это обеспечивается огромнейшей работой Института. Создание этих лабораторий явится могучим толчком в изучении и развитии новейших конструкций летательных машин, а в некоторых областях, как, например, испытание материалов, впервые получается возможность их изучения и исследования в гидродинамической лаборатории.

Не менее крупную работу проделал и Научный Автомоторный Институт. Его конструкторские работы, которые отчасти осуществляются постройкой на наших заводах, отчасти находятся в проектах, могущих быть внедренными в наше производство, имеют огромное значение.

Кроме того, научно-исследовательская деятельность в области горючего, карбюрации, изучения новейших моторов, исследования материалов, в области научной организации промышленности накапливает знания и опыт, обеспечивающие дальнейшее безболезненное научно обоснованное развитие отраслей, связанных с авиационными двигателями.

За эти же годы созданы и оборудованы кабинеты Научно-Опытного Аэродрома и развернулась деятельность Научного Комитета Военных Воздушных сил.

Работа военно-научной мысли создает предпосылки правильного, планомерного, научно обоснованного использования и эксплуатации материальной части, очень сложной в нынешнем ее состоянии.

Работа наших научно-исследовательских учреждений является фундаментом и предпосылкой роста и развития Воздушного флота, усовершенствования различных областей техники и применения Воздушного флота, быстрого приближения к достижениям Европы и Америки, и одновременно в этих научно-исследовательских учреждениях, в процессе их работы складывается и оформляется кадр инженеров и специалистов различных областей Воздушного флота. Это же значение имеет и развивающаяся промышленность.

Одновременно мы достигаем значительных успехов и в области школьной подготовки, усиления и укрепления кадра специалистов как в Военно-Воздушных силах, так и в промышленности и научно-исследовательских учреждениях.

Академия Воздушного Флота в этом году дала первый выпуск инженеров. Болезненный период организации, исканий для Академии пройден. Академия прочно стала на почву подготовки военных техников, старших специалистов для частей Военных Воздушных сил и оформляется в качестве центра военно-технической мысли.

Работа летных школ характерна не только увеличением количества выпускаемых, но, главным образом, качеством подготовки. Выпуск наших школ мы могли бы, конечно, значительно ускорить, усилить, но мы перед нашими летными школами ставим задачи обеспечения летным составом развивающегося Воздушного флота. С этими задачами количественно школы справляются бесперебойно, а качественно дают продукцию значительно более высокую, чем это имело место до 1923 – 24 года.

Работа по подготовке летнабов и специалистов вспомогательных служб точно так же определилась и оформилась.

Наши школы дают нам не только нормальное пополнение летнабами, но также и значительные кадры общевойсковых красных командиров, проходящих ускоренную

подготовку и внедряющихся со своим опытом и знанием в работу Воздушного флота.

Подготовка специалистов вспомогательных служб уточнилась и дифференцировалась. Наши школы дают не просто специалистов вообще, а специалистов определенных областей техники и применения Воздушного флота.

Мы еще недостаточно ощущаем работу нашей промышленности и научно-исследовательских учреждений за последние два года.

Все это только начинает сказываться. Строго говоря, нынешнее лето было первым летом, когда части, имея на вооружении современные самолеты, впервые прошли нормальную учебу. Только в этом году Воздушный флот сложился как организованная сила, и с этой стороны себя выявил.

Удельный вес Воздушного флота на поле боя выявился в результате работы этого года. Общевойсковое командование, впервые получившее организованную мощную силу в лице Воздушного флота, дало соответствующую благоприятную оценку нашей работы в летней учебе и на маневрах.

За эти два года, и особенно в течение последней зимы и лета получил подготовку и сложился кадр личного состава. Его высокие качества являются результатом работы наших школ и серьезной работы в наших частях.

В течение этого года определилась организация наших частей и выявились все ее недостатки. Сложился кадр штабных работников и наметились формы штабной работы.

В этом году мы приблизились вплотную к вопросам овладения основными элементами техники, как со стороны летчиков, инженеров и механиков, так и специалистов разной службы.

В этом же году мы подошли к вопросам применения Воздушного флота и к вопросу о взаимодействии с другими родами войск, оценив все значение и необходимость самой серьезной напряженной работы в этой области.

Военные Воздушные силы растут и крепнут, слагается и оформляется кадр летчиков, специалистов, техников и штабников. Определяются и оформляются формы и методы работы. Уточняется структура и организация частей и всего Воздушного флота. Прорабатываются все вопросы, определяющие дальнейшее нормальное укрепление и упрочение военной воздушной мощи нашего Союза.

Большую роль в этом отношении играет наша советская общественность в лице Авиахима.

Отмечая несомненные достижения в области советской общественности, достижения, которые неведомы и не могут быть достигнуты ни в одной капиталистической стране, достижения, характеризующиеся тем, что миллионные массы трудящихся, их внимание, их материальная помощь были привлечены к созданию Воздушного флота, нужно помнить, что эти достижения гарантируют и обеспечивают и дальнейшую помощь как моральную, так и материальную растущему и крепнущему Красному Воздушному флоту.

Обширность культурных задач Авиахима, конечно, ни в какой мере не может отразиться на значении его моральной и материальной помощи Красному Воздушному флоту.

Задачи, стоящие перед Красным Воздушным флотом, трудность разрешения многих вопросов, недостаточность роста во многих областях – все это заставляет настойчиво привлечь внимание трудящихся к вопросам помощи и содействия Воздуш-

ному флоту.

Гражданская авиация за последний год выросла и возмужала. Увеличилось число воздушных линий. Общее протяжение этих линий по сравнению с прошлым годом увеличилось. Количество пройденных километров по сравнению с прошлым годом точно так же выросло.

Наиболее значительным достижением нашей гражданской авиации, сделавшим нас мировой величиной, является Китайский перелет. Кроме того, в течение этого года авиахимовскими самолетами были произведены обширные агитоблеты севера, востока, юга нашего огромного Союза.

Определились и уточнились вопросы применения Воздушного флота на культурно-хозяйственном фронте. Аэросъемка завоевывает признание широких деловых кругов рентабельностью и быстротой работы. Применение самолетов в сельском хозяйстве и, в особенности, в борьбе с вредителями также вышло из стадии рассуждений и разговоров и поставлено на практическую ногу.

Разрешение наших ближайших задач в направлении дальнейшего роста и укрепления Красного Воздушного флота непосредственно вытекает из состояния и достижений в области нашей *промышленности*.

В порядке дня стоят задачи:

1) Усиление конструкторских работ и организация конструкторских бюро при заводах для здорового соревнования и использования географических и иных особенностей расположения заводов.

2) Рост и усиление производственных способностей заводов.

3) Постановка советской воздухоплавательной промышленности.

4) Обеспечение производственных мощностей заводов материалами как внутреннего заготовления, так и заграничного.

5) Накопление материалов для обеспечения развития промышленности.

В области *научно-исследовательской* работы необходимо поставить:

1) Всемерное внимание трудящихся и правительства и оценка гигантского значения научно-исследовательской работы в развитии техники Воздушного флота, накопления потенции для быстрого технического роста в мирное и, особенно, в военное время.

2) Окончание строительных работ и оборудование лабораторий Центрального Аэро-гидродинамического института и переход к практической научно-исследовательской прикладной работе Института, обеспечивающей наиболее безболезненное развитие техники и эксплуатации Воздушного флота.

3) Всемерное внимание к деятельности Научного Автомоторного Института, постройка и оборудование его лабораторий для обеспечения нормальной деятельности в области изучения всех отраслей авиационных двигателей.

4) Решительный переход к практической работе в научных учреждениях ВВС и, в частности, в Научно-Опытном Аэродроме и увязка вопросов строительства и роста Воздушного флота с научно-обоснованными данными техники, эксплуатации и применения.

В области *школьной работы* в повестке дня стоят вопросы:

1) Дальнейшего улучшения подготовки специалистов различных отраслей Воздушного флота, создания и укрепления школьной сети, обеспечивающей рост Воздушного флота в мирное и его бесперебойную работу в военное время.

2) Привлечение еще большего числа комсостава армии и флота в школы ВВС с целью создать кадры комсостава и штабников для частей Воздушного флота, а также для внедрения знаний Воздушного флота в широкую армейскую среду.

3) Переучивание, квалификация, расширение кругозора работников Воздушного флота, имеющих богатый практический опыт, укрепление работы Академии по подготовке старшего технического состава для частей Воздушного флота.

В области *боевой подготовки* насущными вопросами являются:

1) Внимательное, напряженное изучение вопросов взаимодействия с другими родами войск и практическая их увязка в зимней и летней учебе.

2) Достижение максимального единства тактической мысли у личного состава Военных Воздушных сил на основе опыта работы современной организации Воздушного флота.

3) Изучение и определение методов работы различных видов авиации, улучшение техники штабной службы.

4) Практическая постановка артиллерийского дела и ночных полетов.

5) Изучение особенностей и недостатков современной организации Воздушного флота.

6) Всесторонне изучение и усвоение вопросов техники личным составом Воздушного флота.

В области *советской общественности*, помощи и содействия Воздушному флоту необходимо:

1) Усилить внимание правительственных и профессиональных органов к вопросам строительства Воздушного флота.

2) Привлечь и организовать внимание широких трудящихся масс на вопросах противовоздушной обороны.

3) Централизовать материальную помощь Воздушному флоту для увязки с плановым ростом Военных Воздушных сил.

В области *гражданской авиации*:

1) Развитие воздушных сообщений в районах, где воздушная связь и транспорт должны быть рентабельны из-за отсутствия железных дорог и бездорожья, что особенно применимо для восточной части Союза.

2) Усиление работы по применению средств Воздушного флота в области аэрофотосъемки, борьбы с вредителями и других видов культурного и хозяйственного применения авиации.

Наш рост, безусловно обозначившийся в результате работы этого года, обязывает нас к дальнейшей напряженной работе. (...)»<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Баранов П.И. Советская авиация к 8 годовщине Октября / Петр Баранов // Вестник воздушного флота. – 1925. – № 11. – М. – С. 5 – 8.

## Приложение Е

### *Две статьи из журнала «Вестник воздушного флота»*

**«Изотов. «Некоторые выводы из летней учебы».** Опыт показывает, что авиационные штабы в смысле постановки работы штаба как органа управления командования еще не достигли совершенства. Самостоятельная оценка начальником штаба земной и воздушной обстановки, подсчет сил и средств, устройство и организация тыла и прочие вопросы, тесно связанные с принятием командованием оперативного решения и, как выводы из всего, право предложения того или иного варианта решения – все это обычное в работе начальника штаба земных войск – к сожалению, еще не чувствуется в работе у некоторой группы начальников штабов авиасоединений.

Фактически роль начальника штаба сводится к технической передаче подчиненным частям принятого командованием решения. (...)

Правильна ли такая постановка дела в условиях возрастающих технических возможностей, а вместе с ним и усложняющихся решением сложных самостоятельных задач Воздушного флота? Сможет ли сейчас охватить командир авиасоединения типа бригады все мелочи проведения принятого им решения в жизнь? Сможет ли командир авиачасти предусмотреть целый ряд таких вопросов, самих по себе, на первый взгляд, маловажных, но в случае невнимательного их разрешения дающих себя довольно остро почувствовать на успешности боевой работы. Безусловно, нет. Вот здесь-то роль штаба велика и ответственна. Штаб авиачасти собирает все мелочи по воздушной и земной обстановке, анализируя их, дает командованию в своем докладе тот готовый материал, на основе которого последнее, разгруженное от мелочей, охватывает всю обстановку в целом, принимая то или иное решение по боевому использованию вверенных ему частей. После принятия решения для штаба начинается вторая ответственная работа – проведение решения командования в жизнь. Мы нарочно разделили так резко эти две важнейшие функции штаба, чтобы нагляднее показать то обширное поле деятельности штаба, на котором он может и должен проявить творчество и инициативу»<sup>1</sup>.

**«Н. Михайлов. «К партполитработе на летний период».** Третье Всеармейское совещание секретарей ячеек, дифференцируя свою работу по родам войск, в том числе и по авиации, дало следующую общую оценку состояния партийно-политической работы в авиачастях: «Политорганы и партийные ячейки частей ВВС полностью еще не повернулись лицом к боевой подготовке. Налицо ряд случаев отставания от растущих требований и недостаточного умения приспособить партполитработу к особенностям Военно-Воздушного флота». Остановлюсь на отдельных моментах партийно-политической работы в авиачастях в период летней учебы. Первый из них – дальнейшее укрепление отрядной ячейки. (...) Второй - овладение техникой и ее боевым применением. Третий вопрос - о дисциплине. Должна быть единая дисциплина – воинская. Четвертый вопрос – о боевой подготовке. Пятый вопрос – о партийно-политической работе на аэродроме (на старте). Шестой вопрос – о командирской учебе (омоложение личного состава требует повышения качества кадров ВВС). Седьмой вопрос – о рационализации и изобретательстве. (...) Восьмой вопрос – о соцсоревновании и ударничестве. Последний вопрос – о партполитработе в авиачастях. Особенности партполитработы в авиачастях есть. Но некоторые сваливают на специфичность. Однако опыт партполитработы в стрелковых частях полностью должен быть привит и проведен в авиачастях»<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> *Изотов. Некоторые выводы из летней учебы // Вестник воздушного флота. – 1931. – № 1. – С. 10 – 11.*

<sup>2</sup> *Михайлов Н. К партполитработе на летний период // Вестник воздушного флота. – 1931. – № 5 – 6. С. 4 – 6.*

## Приложение Ж

### *Из приветствий по случаю пятилетнего юбилея Рабоче-Крестьянского Красного Воздушного флота и создания Общества Друзей Воздушного флота*

«К командному составу Р[абоче]-К[рестьянской] Кр[асной] Армии. Дорогие товарищи! (...) Только Гражданский флот на культурно-экономическом фронте даст заказы на авиазаводы, создаст частную авиапромышленность и привлечет к делу строительства частный капитал. Регулируя заказы, предъявляя определенные технические требования [к] гражданским самолетам, можно рассчитывать на мобилизацию в военное время мощного Красного Воздушного флота. Кампания популяризации этого дела начата целым рядом газет по инициативе вождя Красной Армии *т. Троцкого* [курсив «Вестника воздушного флота». – С.Е.] и высшего военного командования Красной Армии. Товарищи, Общество друзей Воздушного флота, В[ысших] А[кадемических] К[урсов] (...) обращается ко всем бывшим слушателям ВАК-а с горячим призывом: «Организуйте Общества друзей воздушного флота! Напрягите все силы в предстоящую неделю Воздушного флота! Устав Общества будет опубликован в печати».

*Общество Друзей Воздушного Флота. Председатель: Главком С.С. Каменев. Члены: Кожевников, Онуфриев, Примаков. Секретарь: Стуцка*<sup>1</sup>.

«Другие приветствия от Электро-Технического Отделения ВНО при Военно-Электротехнической Академии РККА, РККФ и Воздухфлота Западного фронта были оглашены 6 марта 1923 года на торжественном совместном заседании Военно-Научной Комиссии Штаба РККВФ и секции Воздухфлота ВНО Академии по случаю пятилетнего юбилея РККВФ.

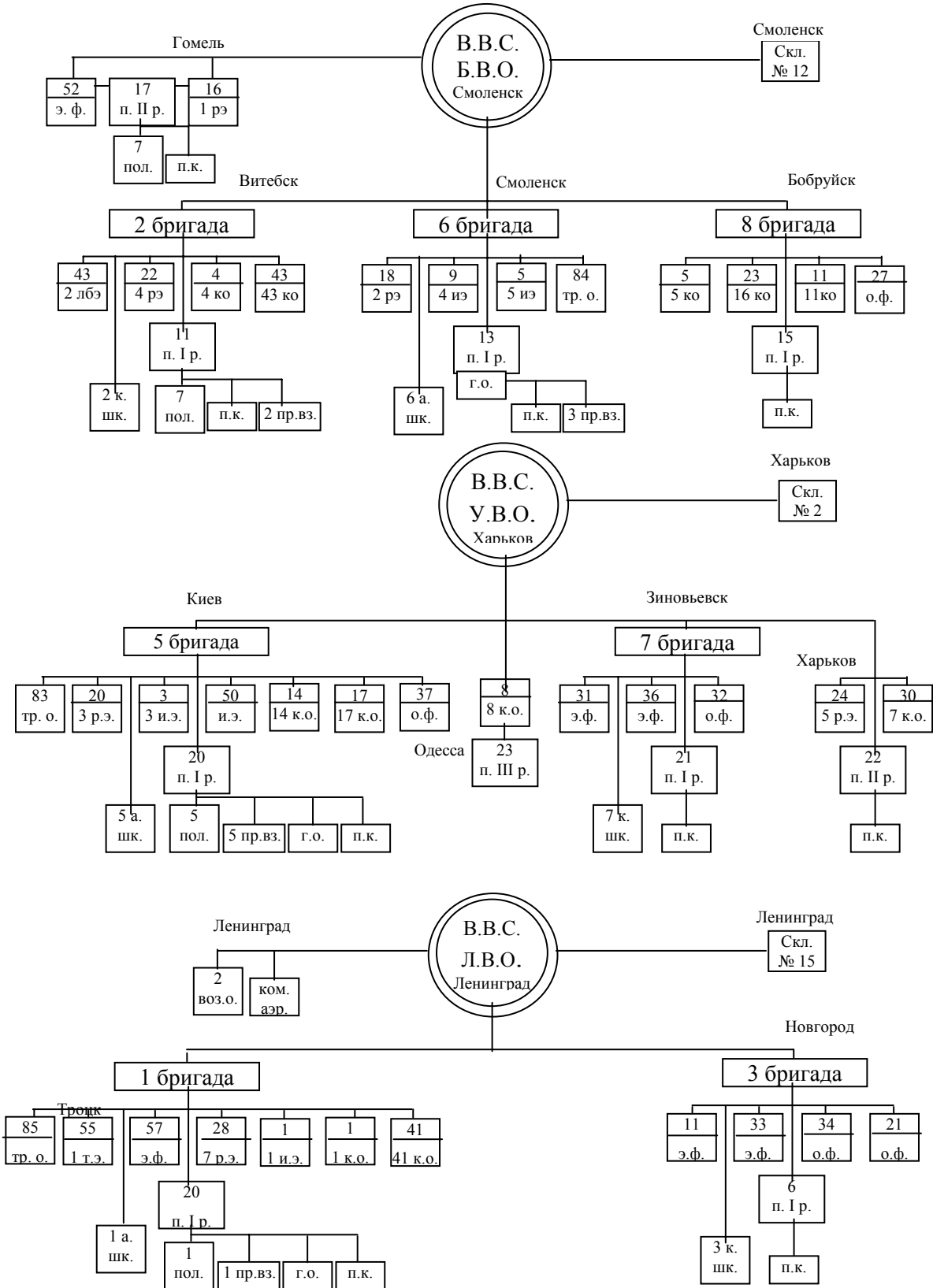
В частности, Воздушный флот Западного фронта приветствовал в лице собрания весь Рабоче-Крестьянский Красный Воздушный флот следующими словами: «Говоря о подвигах Красных орлов и о павших смертью храбрых на полях брани», необходимо помнить, что «мы все еще слабы технически, но уже на пути к выздоровлению. Клич *т. Троцкого* обратить особое внимание на создание могущественного Воздушного флота - лучший подарок Воздушному флоту к его пятилетнему юбилею, и все мы, как один, пойдем на зов нашего дорогого вождя. За здоровье его и всех наших революционных вождей, ведущих нас к светлому будущему, – громкое и могучее ура!»<sup>2</sup>.

[В это время (с января 1922 г. по апрель 1924 г.) должность Командующего войсками Западного фронта исполнял М.Н. Тухачевский].

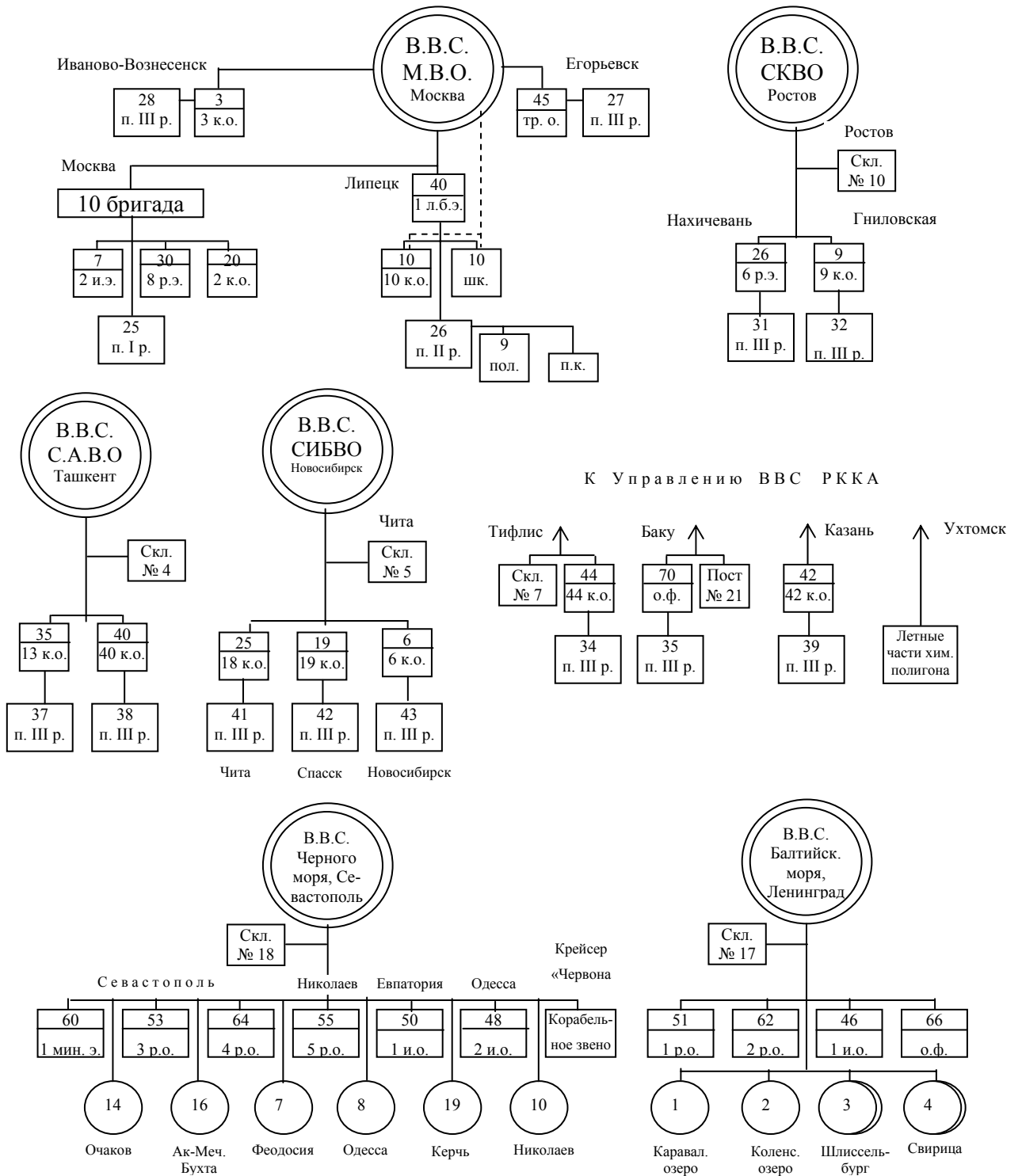
<sup>1</sup> К командному составу РККА // Вестник воздушного флота. – 1923. - № 2 (16). - С. 151.

<sup>2</sup> Поздравления к 5-летию Красного Воздушного флота // Вестник воздушного флота. – 1923. - № 2 (16) – С. 154.

**Приложение И**  
**Копии схем организации ВВС округов и «морей» после проведения в них организационно-штатных мероприятий 1926/27 года**







Условные сокращения: п.к. - пожарная команда, скл. - склад, г.о. - голубиное отделение, пол. - полигон, п. I р. - парк I-го разряда, 5 р. - 5-й разведывательный, 5 и. - 5-й истребительный, э. - эскадрилья, о. - отряд, тр. - тренировочный, ф. - формируется, бр. - бригада, 1 т. - 1-й тяжелый, л.б. - легко-бомбардировочная, 4 к - 4 корпусной, пр вз. - прожекторный взвод, шк. - школа, а - авиационная, к - командирская. В квадратах сверху - номер эскадрильи.

## Приложение К

### Организационно-штатные структуры управления авиабригады, эскадрильи и авиаотряда, введенные в 1926 году и рост численности личного состава ВВС РККА в период перехода на бригадно-эскадрильную организацию

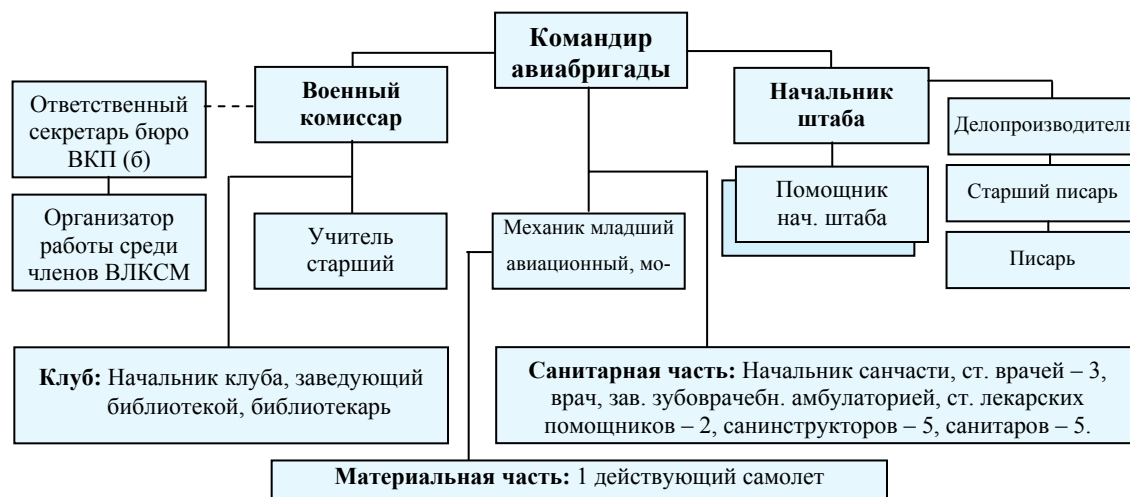


Рисунок Л.1 – Организационно-штатная структура управления разведывательной авиационной бригады (34 человека и 1 самолет)  
Составлено по материалам РГВА: Ф. 4. Оп. 3. Д. 2868. Л. 466 – 466 об.

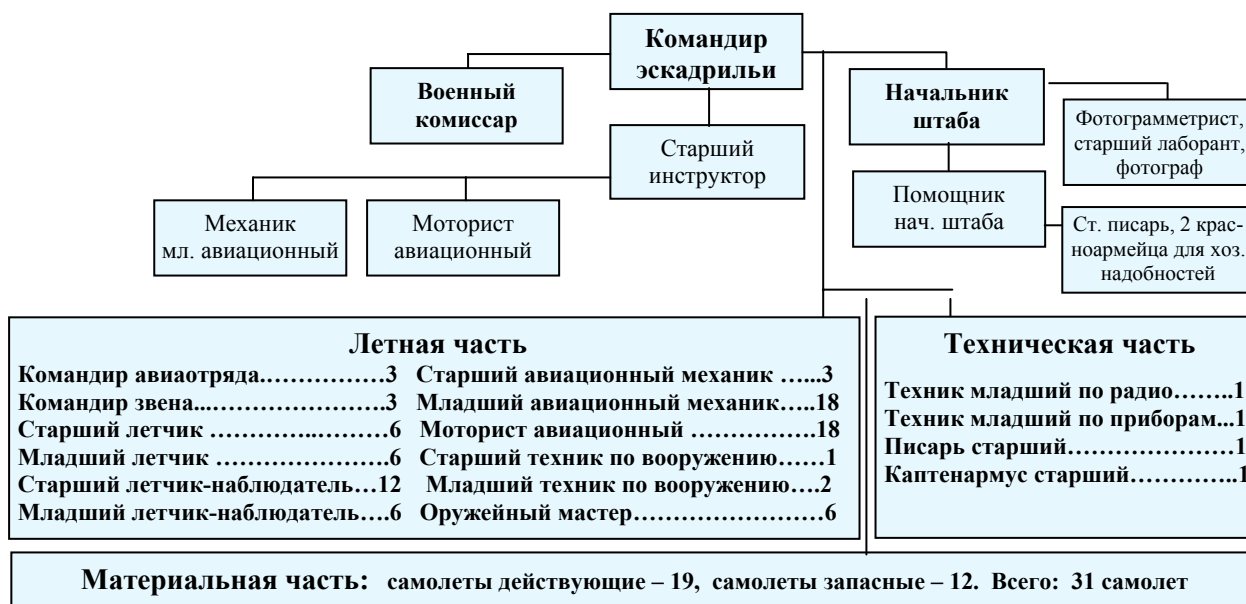


Рисунок Л.2 – Организационно-штатная структура разведывательной авиационной эскадрильи (101 человек и 31 самолет)  
Составлено по материалам РГВА: Ф. 4. Оп. 3. Д. 2868. Л. 462

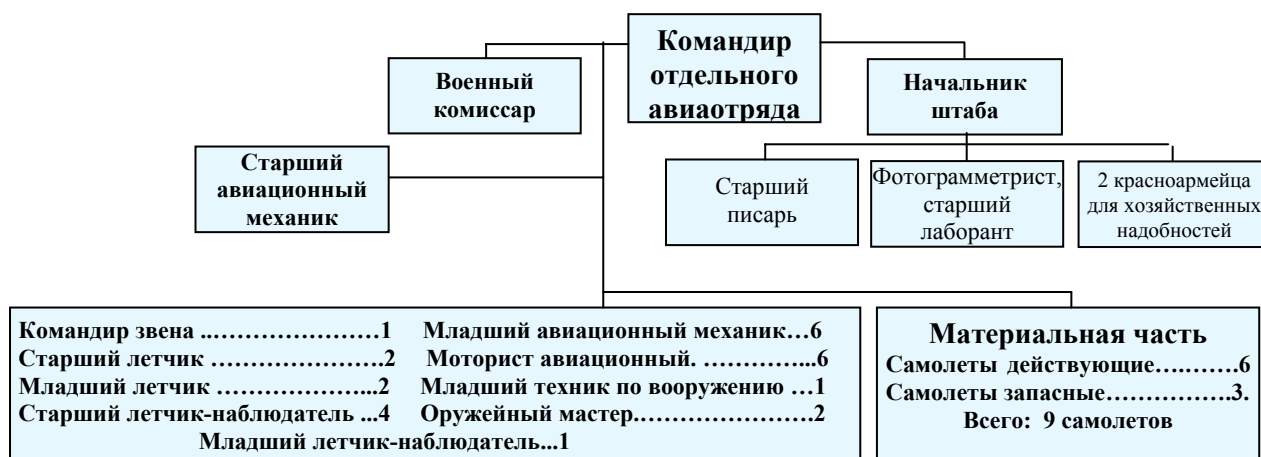
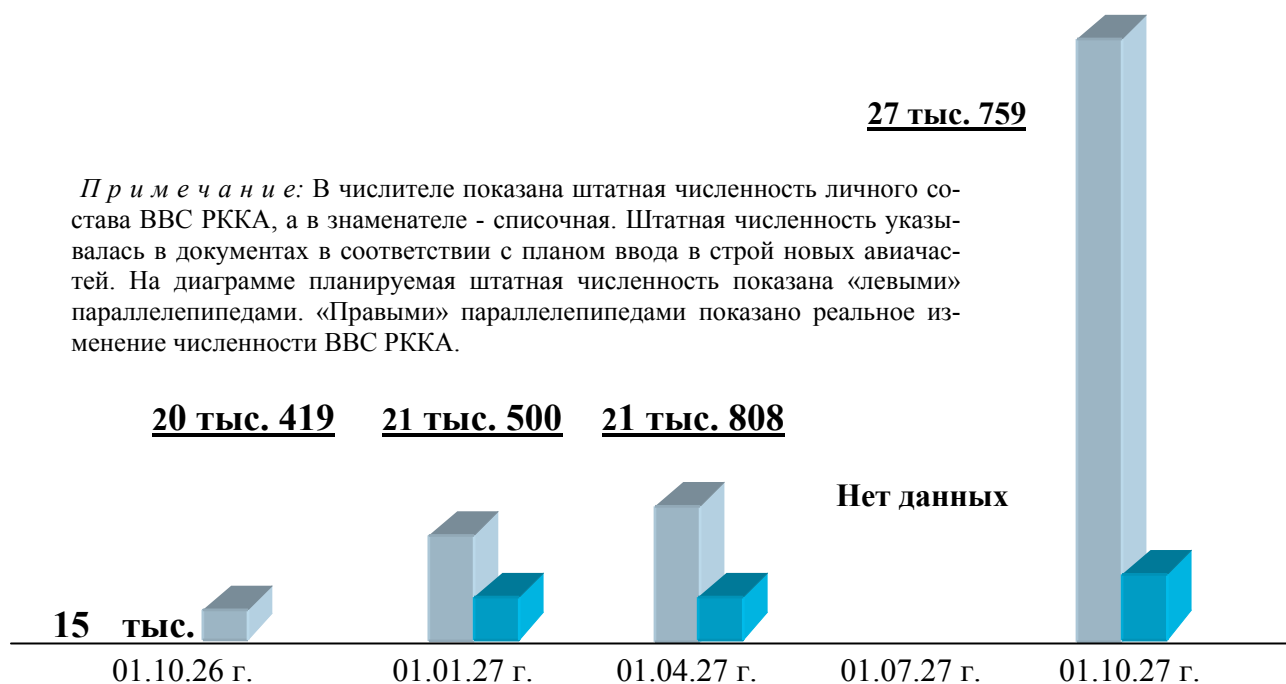


Рисунок Л.3 – Организационно-штатная структура отдельного разведывательного авиационного отряда (34 человека и 9 самолетов)

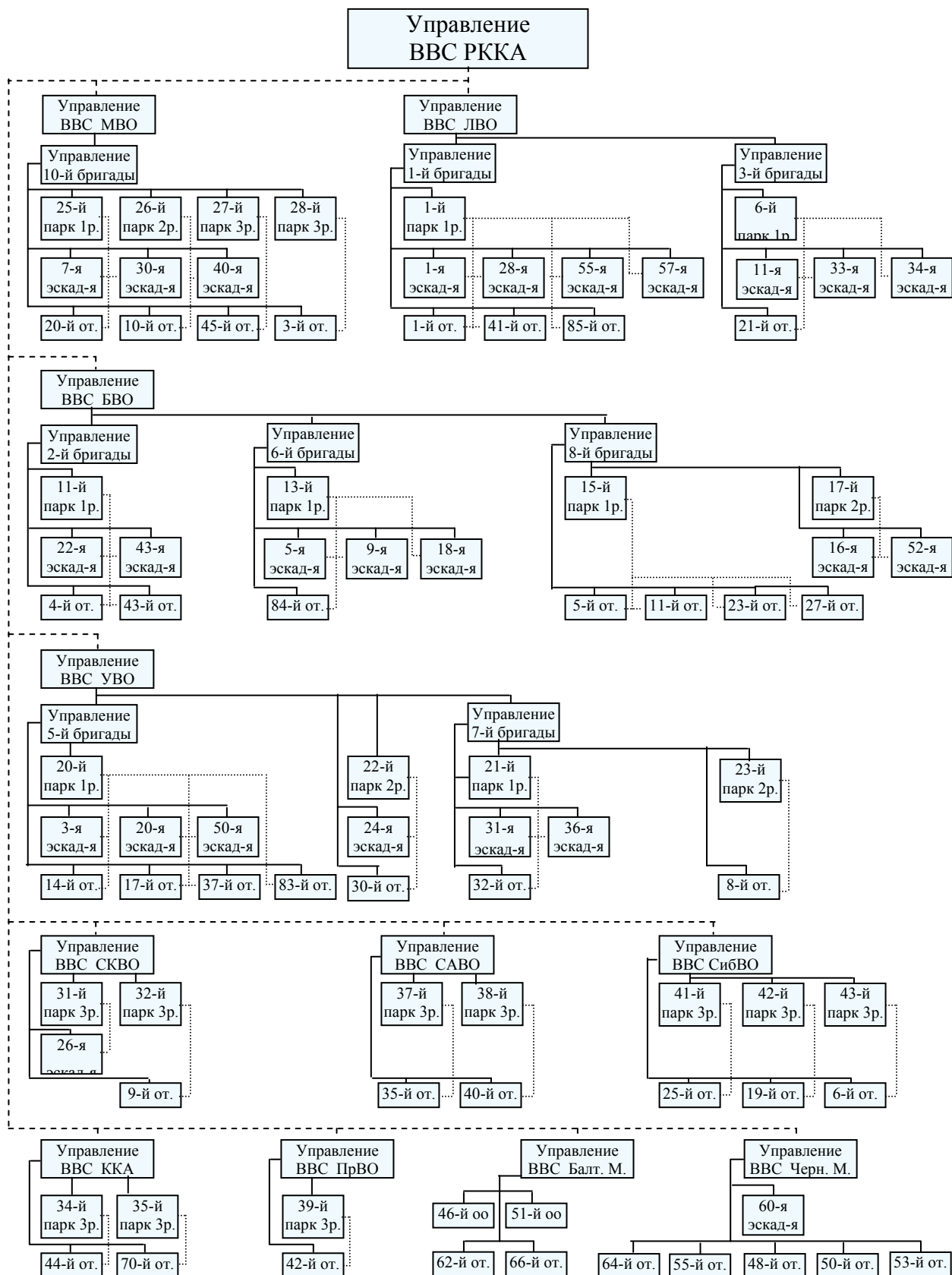
Составлено по материалам РГВА: Ф. 4. Оп. 3. Д. 2868. Л. 464



*Примечание:* В числителе показана штатная численность личного состава ВВС РККА, а в знаменателе - списочная. Штатная численность указывалась в документах в соответствии с планом ввода в строй новых авиачастей. На диаграмме планируемая штатная численность показана «левыми» параллелепипедами. «Правыми» параллелепипедами показано реальное изменение численности ВВС РККА.

Рисунок Л.4 – Рост численности личного состава ВВС РККА при их реорганизации в 1926/27 гг.

## Приложение Л



*Примечание:* 1. Эскадрильи и отряды, имевшие почетные наименования: Авиационные эскадрильи: 7 аэ им. т. Дзержинского, 9 аэ им. т. Ворошилова, 16 аэ «Ультиматум», 20 аэ им. т. Фрунзе, 24 аэ им. Ильича, 30 аэ «Красная Москва», 40 аэ им. т. Ленина. Отдельные авиационные отряды: 6 оао им. Сибревкома, 25 оао «Дальневосточный ультиматум».

2. — строевое подчинение; - - специальное управление; - materially-техническое обеспечение.

3. Управления ВВС округов, флотов и Краснознаменной Кавказской армии (ККА) подчинялись в оперативном отношении соответствующим командующим (на схеме не обозначено).

**Организационная структура ВВС РККА по состоянию на март 1927 года**  
(без авиашкол и тыловых учреждений) (Составлено по материалам РГВА: Ф.4. Оп. 1. Д. 346. Л. 51 – 60).

## Приложение М

### **Приказ РВС СССР от 3 декабря 1928 года № 393/79 «Об итогах учебно-тактической подготовки РККА на основе опыта маневров 1927 – 28 учебного года. Учебные цели на 1928 – 29 год**

(...) *В. Авиация.*

1. Значительные успехи в тактической подготовке всех родов авиации. Умение личного состава разбираться и понимать земную обстановку и в соответствии с этим принимать правильные решения в воздухе. Экипажи научились своевременно вылетать по различным заданиям и своевременно прибывать в назначенные пункты боевых действий.

2. Более высокая техническая подготовка, которая позволила в настоящем году добиться высокого процента вылетающих самолетов от общего числа действующих самолетов, точности выпуска отдельных самолетов и целых частей в воздух, овладение групповым полетом в строю звена, а в некоторых соединениях и целых эскадрилий.

3. Общее число полетов и часов налета увеличилось в истекшем 1927 – 28 году вдвое против предыдущего 1926 – 27 года, причем полеты в неблагоприятных метеоусловиях практически усвоены большинством частей.

Ночные полеты получили заметное распространение. Большинство экипажей втянуты в полеты на дальние расстояния с пребыванием в воздухе до 5 часов.

4. Многочисленные перелеты, подвижные сборы, состязания, участие последовательно в целом ряде маневров дали частям навыки в работе в полевых условиях, а не в стационарной обстановке мирного расположения.

5. Имеются отдельные успехи в деле применения к местности при бреющих полетах.

*Недочеты (...)*

1. Все разведывательные полеты продолжают совершаться на недопустимо малых высотах (300 – 800 метров). Бомбардировочная авиация слабо подготовлена для работы с высот более 1500 метров. Штурмовая авиация не всегда еще умеет применяться к местности при бреющих полетах.

2. Недостаточная связь авиации, работающей с войсками. Отсутствие навыков в совместной работе авиационных и войсковых штабов.

3. Недостаточно еще проработан вопрос взаимодействия авиации с земными войсками в бою.

4. Недостаточное знание устройства и эксплуатации железных дорог и способов нападения на различные объекты железнодорожной сети.

5. Недостаточное знание организации ПВО, неумение маневрировать по высоте в зависимости от обстановки на земле и в воздухе.

6. Слабая еще стрелковая подготовка при стрельбе с воздуха и по воздушным целям. Медлительность корректирования артиллерийского огня. Не вполне твердо усвоенные практические навыки экипажей по бомбардированию.

7. Совершенно слабая постановка радиослужбы, неумение использовать на-

личную материальную часть. Слабые навыки в тактическом использовании результатов фоторазведки (медленность в монтаже и дешифрировании, неумение использовать отдельные наиболее важные отпечатки).

8. Чрезвычайно слабая работа авиационных штабов: отсутствие рациональной подготовки их работы, медлительность в работе, многословность оперативных документов, отсутствие навыков в работе в полевых условиях, неумение организовать и поддерживать связь, слабые навыки в конкретной организации разведки в интересах ВВС.

9. Непригодность и отсутствие навыков у авиапарков для работы в полевых условиях и их крайняя техническая отсталость.

#### Учебные цели на 1928 – 29 учебный год

1. Главнейшими задачами для авиации на текущий год поставить:

а) для войсковой – совместная работа с артиллерией (воздушная разведка, фотосъемка, составление кроки в дополнение к визуальной разведке, в интересах артиллерии и доставка их артиллерийскому командованию в кратчайший срок, корректирование артиллерийского огня);

б) для армейской авиации – тактическое взаимодействие с конницей и подвижными пехотными частями; боевое взаимодействие с наземными войсками на поле боя, разведка и расстройство деятельности железных дорог.

Дальнейшее совершенствование и расширение практики бреющих полетов.

Как правило, вся разведка должна протекать на высотах не ниже 2000 метров, при этом не менее половины полетов на высотах не ниже 3000 метров.

В боевой авиации должна найти надлежащее место работа на высотах до 2500 и 3000 метров.

2. Решительно добиться перемены в овладении навыками в управлении авиационными соединениями в работе авиационных штабов. Для этой цели во всех авиационных частях организовать специальные занятия по типу занятий в войсковых штабах.

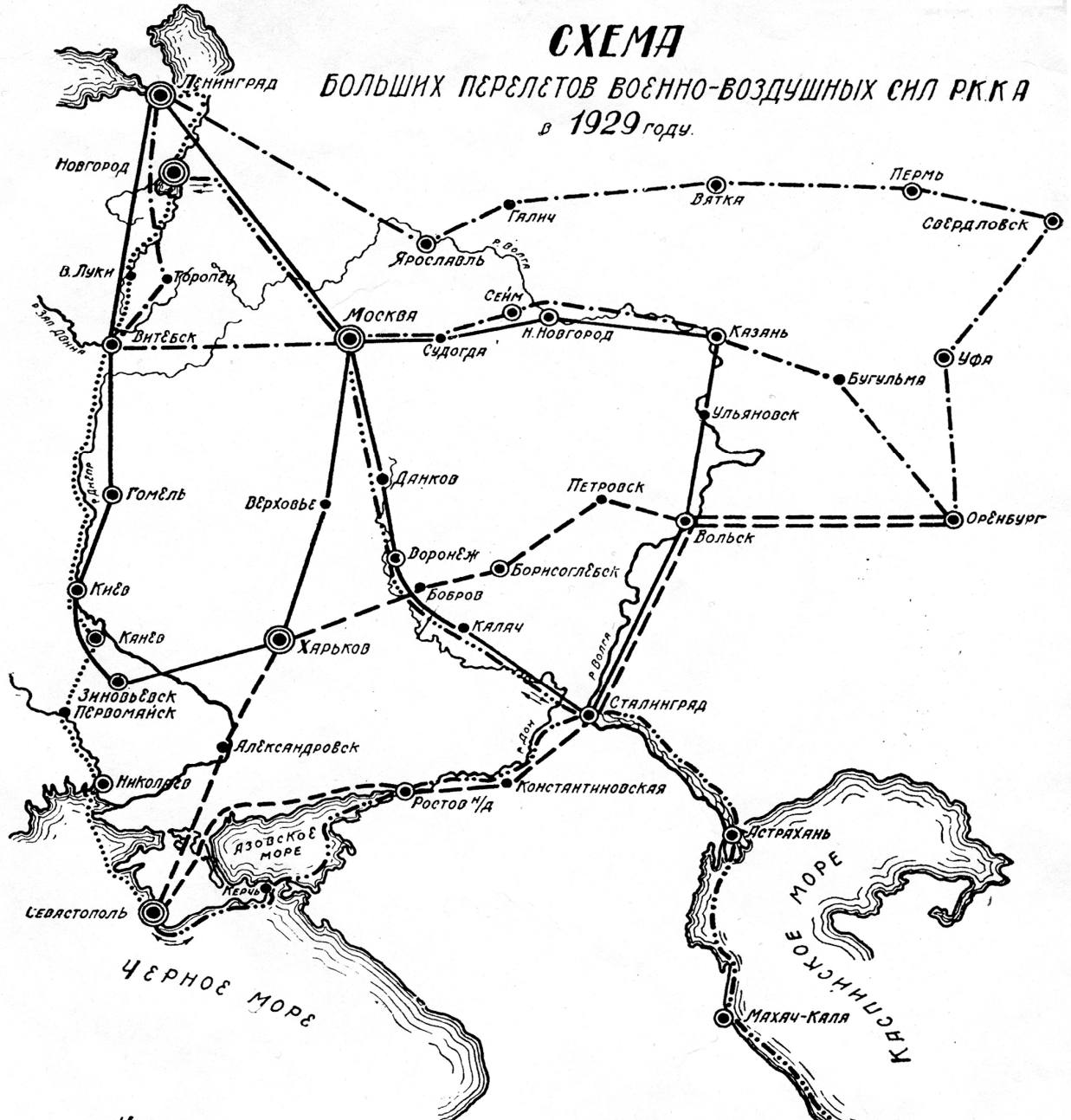
3. Внедрение навыков по правильному использованию технических средств связи и в особенности радиосредств. Добиться нормальной и непрерывной связи земли с воздухом.

4. Широкая тренировка парков для работы в полевых условиях. Принятие мер к техническому переоборудованию парков<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 3. Д. 3064. Л. 221 – 226.

Приложение Н

См. Вестник Воздушного флота. – 1929. - № 10-11. – С. 30



**СХЕМА**

**БОЛЬШИХ ПЕРЕЛЕТОВ ВОЕННО-ВОЗДУШНЫХ СИЛ РККА  
в 1929 году.**

**Условное обозначение:**

- Перелет Командиров Являбригад с 6<sup>го</sup> по 9 Июля
- " " Инструкторов Школ с 21 по 25 Июля
- - - - - " " Командиров эскадрилий с 30 Авг. по 4 сент.
- ..... " " Отряды гидросамолетов ВВС Балтморя с 16 по 19 сент
- · - · - " " Отряды гидросамолетов ВВС Черного моря
- · · · · " " Отряды тяжелых самолетов
- ◎ Пункты вылета и прилета самолетов.
- Контрольные пункты.
- Пункты посадок и базы.

## Приложение П

### *Председателю Революционного Военного Совета Союза ССР*

«РВС СССР

Начальник Военных Воздушных сил РККА

28 февраля 1930 г.

№ 3/32с

*О заказе Юпитеров VI, покупке лицензии и технической помощи на их производство.*

Реввоенсовету Союза и Правительству хорошо известен тот исключительно тяжелый кризис, который переживал Воздушный флот на протяжении своего развития в отношении недостатка истребителей до 1929 года включительно.

Истребители Фоккер Д-VII и Мартинсайды, купленные со складов еще в 1921 – 22 г. и Фоккер Д-XI-ые, заказанные и поступившие на вооружение в 1923 – 24 г., настолько сильно износились в эксплуатации и устарели по своим летно-тактическим данным, что еще в 1925 – 26 г. во всей остроте встал вопрос о перевооружении нашей истребительной авиации на более современную матчасть (самолеты и моторы).

В то же время уже стало совершенно очевидным, что истребители советской конструкции (И-1, И-2, И-2-бис и т.д.) под мотор М5 (400 HP) устаревают раньше своего выхода из опыт. производства и типовых испытаний и что под наш единственный серийный мотор того времени М5 в 400 HP с его громадным сухим весом в 420 кг и большим расходом горючего в 240–250 грамм на силу/час – современного истребителя построить невозможно. (...)

В силу всего вышеизложенного Воздушному флоту пришлось начать поиски на внешнем рынке не только мощного современного истребительного авиадвигателя, но и готовых истребителей. [Далее говорится, что Управление ВВС договорилось с французской фирмой о производстве авиадвигателя «Юпитер IV» по лицензии, но эта фирма не всегда выполняла условия соглашения].

По состоянию на 1/II-1930 г. нами уже окончательно приняты 10 моторов Юпитер VI (480 HP), каковые находятся на пути в Союз. В процессе приемки находятся остальные 40 моторов первой серии, которые по письму председателя прием. комиссии будут приняты полностью в течение февраля месяца.

Таким образом, вопрос о выполнении фирмой своих обязательств по дополнительному соглашению, как в части моторов Юпитер IV номинальной мощности 420 HP, так и в части моторов Юпитер VI номинальной мощности 480 HP надо считать решенным, и опоздания имеются только в отношении сроков поставки, за каковые с фирмы будут взысканы пени в размерах, установленных дополнительным соглашением.

[Я.И. Алкснис обращал внимание на то, что Юпитер VI планируется производить 1930 г. по лицензии на 29-м заводе, но Авиатрест не хотел производить Юпитер VI]. Тогда в качестве арбитра между УВВС и Авиатрестом выступило ГВПУ, которое протоколом от 19/IX-1929 года за № 222 потребовало: Обязать Авиатрест принять все меры к тому, чтобы обеспечить выпуск первой серии моторов Юпитер VI в количестве 10 штук к 1/X-30 года.

Постановлением СТО от 16/I-с.г. Авиатрест обязывается в течение 1930/31 года предъявить и сдать 200 моторов М-22 (Юпитер VI). Эти моторы М-22 уже все, по мнению УВВС, должны быть изготовлены в соответствии с чертежами на Юпитер VI номинальной мощности 480 HP производства фирмы ГНОМ и РОН, поскольку Авиатрест имеет право на лицензию этого типа мотора и поскольку фирма ГНОМ и РОН выпустила в законченном виде этого типа мотор еще в августе 1929 г.

Врид НАЧАЛЬНИКА ВВС РККА

[подпись]

Алкснис»<sup>1</sup>

<sup>1</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 1. Д. 1481. Л. 13, 23об.



## Приложение Р

### «Приказ РВС Союза ССР от 23 июня 1930 года № 038, г. Москва.

Инспектор Артиллерии РККА обследовал б. подготовку артиллерийских и корпусных а/отрядов МВО в отношении совместной их боевой работы с артиллерией.

*Инспектированием установлено:*

1. Из трех обследованных артиллерийских и двух корпусных авиаотрядов ни один не имел никакой связи с соответствующими полками АРГК и корпусной артиллерии, совместной учебы не имели и в дальнейшем таковой не предполагалось.

2. Подготовка по корректированию артиллерийского огня во всех отрядах за зимний период ограничилась исключительно классными занятиями и то организованными неудовлетворительно. Лишь некоторые отряды (18-й артиллерийский авиаотряд, 10-й и 20-й корпусные авиаотряды) имели в прошлом незначительную подготовку по корректированию огня одной, максимум - двух батарей, но не из состава своих артполков и по случайному плану.

Групповое корректирование, корректирование по подвижной цели, целеуказания ракетой, тренировка в разведывании огневых позиций артиллерии ни в одном из отрядов не проводились совершенно.

3. Ни в одном из отрядов не проводились тренировочные упражнения на корректировочных площадках согласно «Указаниям по подготовке артиллерии и авиации к совместной работе» издания 1929 года.

4. Ни один из артиллерийских авиаотрядов не знает о своем штатном назначении обслуживать определенный артполк АРГК.

5. Начальник Артиллерии Округа не осуществлял никакого руководства и не оказывал никакой помощи артиллерийским и корпусным авиаотрядам по их подготовке к (...) работе с артиллерией.

6. Начальники артиллерии II и X корпусов ни разу не побывали в своих корпусных авиаотрядах и не оказали им никакой помощи в учебе.

7. Реввоенсовет МВО не выполнял директивы Штаба РККА о взаимной стажировке летчиков-наблюдателей и командного состава артиллерии в соответствующих артполках и авиаотрядах.

Требуемая стажировка была заменена курсами для летнабов при 19-м легком артполку и для командиров - артиллеристов - при 28-м артиллерийском авиаотряде. Эти курсы привели только к перегрузке (...) указанных частей, своего назначения не выполнили и стажировки заменить не могут.

*Обращаю внимание* Командующего войсками МВО на упущения в руководстве подготовкой авиации к совместной работе с артиллерией.

*Объявляю выговор* за невнимательное отношение к совместной учебе авиации и артиллерии в важнейшем вопросе - подготовке их для борьбы с неприятельской артиллерией

Начальнику артиллерии МВО т. Розынку,

Начальнику артиллерии II корпуса т. Дереву,

Начальнику артиллерии X корпуса т. Опману.

**ПРИКАЗЫВАЮ:**

1. Командующим войсками округов:

а) Артиллерийские авиаотряды и по одному звену от корпусных авиаотрядов прикомандировать на весь летний период к соответствующим полкам АРГК и корпусным артполкам для преимущественной подготовки их в артиллерийском отношении.

б) Взаимную стажировку командиров - артиллеристов и летчиков - наблюдателей артиллерийских и корпусных авиаотрядов проводить, строго руководствуясь директивой Штаба РККА при своих штатных артиллерийских авиационных частях.

2. Начальнику Управления Военных Воздушных сил РККА и Начальнику Главного управления РККА согласовать вопрос о комплектовании артиллерийских авиаотрядов и специальных звеньев корпусных авиаотрядов летнабами из артиллеристов.

*Народный Комиссар по Военным и Морским Дела*м и *Председатель РВС СССР*

*Ворошилов*

(По Инспекции Артиллерии РККА)»<sup>1</sup>

<sup>1</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 3. Д. 3223. Л. 48 - 48 об.

## Приложение С

«РВС СССР  
Начальник  
Военных Воздушных сил РККА  
«\_\_» июня 1930  
№ 31/048с

*Председателю Революционного  
Военного Совета Союза ССР*

*Доклад*

*О состоянии ВВС  
СКВО и ККА*

Комиссией Пом. Нач. 1-го управления УВВС РККА т. Хрипина было произведено Инспектирование ВВС СКВО и ККА в период 7 – 21 Мая с/г.

По данным инспектирования установлено нижеследующее (...)

По службе с войсками с наибольшим успехом из всех частей работает 44-й Авиатряд ККА.

В 70-м отряде в Баку на вооружении состоят новые самолеты И-4, полученные в начале 1930 года; в эксплуатации с ними трудностей не встретилось.

Отмечались случаи сна на посту (31 парк СКВО) из-за переутомления красноармейцев (несут караул через день без надлежащего отдыха).

[Далее В.В. Хрипин упоминает 7 и 10-й склады ККА и СКВО соответственно. – С.Е.].

Общие выводы

1. Большинство а/частей занимаются техникой, а не боевым применением (...).

2. (...)

3. (...)

4. Для обслуживания войск в СКВО и особенно в ККА авиации не хватает. На текущее лето пришлось из СКВО перебросить один отряд в ККА.

5. Авиация ККА не обеспечивает в должной мере оборону Баку. Англичане имеют в Ираке 70 боевых самолетов, значительная часть которых может долетать из Массула до Баку и Батума.

*Начальник Военных Воздушных сил РККА*

*/Баранов/*

Отп. в 3-х экз.»<sup>1</sup>.

<sup>1</sup>РГВА. Ф. 4. Оп. 1. Д. 1481. Л. 25 - 26 об.

## Приложение Т

*«Н. Штаба  
Ознакомьтесь и на докладе сообщите  
мнение В[орошилов]  
26/V. 30 г.*

*С. секретно*

*Народному комиссару по военным и морским делам Тов. Ворошилову*

*Зам. Наркома по военным и морским делам т. Уншлихту*

*Копии: Начальнику штаба РККА т. Шапошникову  
Начальнику ВВС РККА т. Баранову  
Начальнику вооружений РККА т. Уборевичу  
Начальнику IV Штаба РККА т. Берзину*

### Доклад

*тт. Алксниса и Меженинова о военно-воздушной игре в г. Байройте*

По приглашению генерала Миттельбергера и с Вашего разрешения мы присутствовали на военно-воздушной игре в гор. Байройте, что в Южной Германии, с 28-го апреля по 7-е мая с.г. Воздушная игра была односторонней и проводилась на фоне наступательной земной операции на местности. (...)

#### Выводы и предложения:

1. В течение предшествовавшего года немцы основательно проработали вопрос тесного взаимодействия авиации и частей пр/воздушной обороны в тактической и оперативной зонах. В результате этой проработки они пришли к выводу о необходимости, во-первых, создания управления воздушных сил армии во главе с генералом воздушного вооружения и сосредоточения в его руках управления всей армейской авиацией и частями противовоздушной обороны, приданными армии, и, во-вторых, создания в управлении воздушных сил армии отдельной должности начальника связи воздушного флота ввиду исключительного значения, сложности и важности этой службы.

Мы считаем, что подобные организационные формы и методы управления должны быть приняты и у нас в части подчинения Начальникам ВВС армий частей противовоздушной обороны в тактической и оперативной зонах и с учреждением в Воздушном флоте сверху донизу отдельной службы связи во главе с начальником связи.

2. В течение предстоящего лета и осени нам следует у себя провести: во-первых, ряд военно-воздушных и полевых поездок наподобие того, как это было организовано немцами в Байройте и, во-вторых, провести сборы истребителей, бомбардировщиков и противовоздушных частей для совместного обучения.

3. Нам не приходится рассчитывать в ближайшее время на проведение совместно с немцами каких-либо практических занятий с целью привлечения их средств и использования их достижений в области техники и тактики. Свою практическую работу немцы в Липецке, по-видимому, будут ограничивать школьной тренировкой своего личного состава на устаревшей матчасти, как это они делали до сих пор.

4. Необходимо дать задание IV Управлению [*разведывательному*] выяснить и проверить, не организуются и не проводятся ли немцами воздушные опыты в области тактики и техники в Испании.

В заключение мы не можем не отметить всевозможных усиленных попыток, принятых со стороны немцев во время всей игры, особенно на ужинах (банкетах) к получению у нас каких-либо сведений о численности нашего Воздушного флота в целом и отдельных видов и родов авиации, в частности, о его технической мощи и степени подготовленности.

Общее наше впечатление такое, что внешне немцы с нами исключительно любезны, предупредительны и внимательны, по существу же они лишь терпят нас, стремятся получить от нас как можно больше и давать нам возможно меньше из своих достижений в области тактики и особенно техники. Мы полагаем, что в беседе с Миттельбергером при предстоящем посещении им Москвы и Липецка в мае с.г. еще раз нам следует подчеркнуть ему, что Липецкая организация, как школьно-тренировочный центр на устаревшей материальной части, нас очень мало интересует и удовлетворяет и что уже в ближайшее время мы хотели бы видеть в Липецке те новые объекты техники воздушного флота, которые перечислены в январском списке генерала Миттельбергера и наряду с этим видеть здесь организацию немцами практической проверки основных тактических положений по применению воздушного флота и противовоздушных средств.

[подпись]

*Алкснис*

[подпись]

*Меженинов*

*15 мая 1930 года»<sup>1</sup>.*

<sup>1</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 1. Д. 1481. Л. 40 - 40 об.

## Приложение У

### **Указания Начальника Штаба РККА по вопросам дислокации ВВС на основе совещания от 13 декабря 1930 года**

#### «Общие установки

1. При разработке дислокации придать по возможности однотипность авиабригад.

2. При установлении единства бригад за основу взять кристаллизирование вновь формируемых соединений. Перевод существующих частей проектировать в исключительно крайнем случае, и то это главным образом касается войсковой авиации.

3. При распланировании войсковой авиации за основу взять приближение ее к стрелковым, кавалерийским корпусам и мотомеханизированным частям.

Р.С. В дислоцировании корпусов учесть схему расположения стрелковых дивизий.

4. От формирования кадров пока воздержаться и вести только все необходимые мероприятия.

5. Неизбежный некомплект в авиации узаконим распоряжением НВВС РККА. Число действующих (штатных) самолетов в частях иметь полностью, а фактически эксплуатируемых сократить, остальные иметь в свернутом виде. В сокращении руководствоваться:

а) некомплектом летсостава по плану развития (*таблица 1*)

*Таблица 1 некомплекта и наличия летного состава строевых частей без вузов*

<i>Некомплект 1931 г.</i>	<i>Фактическое наличие 1931 г.</i>
Летчиков – 987	2607 чел.
Летчиков-наблюдателей - 1308	1330 чел.
Техников - 3178	2301 чел.

б) штурмовые части, тяжелую бомбардировочную и войсковую авиацию не сокращать;

в) сокращению подлежит истребительная авиация, легкобомбардировочная авиация и армейская разведывательная авиация.

6. Многоместные истребительные эскадрильи распределить по аэродромам с тяжелыми бригадами.

По МВО: 1. В первую очередь двухместные истребительные эскадрильи придать тяжелым бригадам (Монино, Воронеж) и в прочих пунктах стоянок тяжелых эскадрилий. 2. Против перевода корпусного авиационного отряда из Серпухова в ЛВО (Дет. Село) возражений нет. 3. Тульскую бригаду поставить во Ржев (БВО), т.к. в последнем проекте намеч. Самара. 4. Формирование Тамбовской бригады перенести в Тулу.

По БВО: 1. Минск - Штаб РККА вводит как новый гарнизон. Иметь авиацию для кавалерии: 1э. 2-хместных истребителей и 1 кав. о. разв. продумать. НВВС пока возражает. 2. Могилев - новый гарнизон. Поставить Ржевскую бригаду типа легких

бомбардировщиков. 3. Ржев - поставить тяжелую бригаду из Тулы, или проектировать в Самара. 4. Бобруйск - продумать. Кавгруппу, или нельзя ли создать легкобомбард. группу? 5. Из Смоленск - арт. отряд - во Ржев. Див[ивизионный] отряд - в Бобруйск.

По ЛВО: 1. Кречевицы - придать многоместные истребители. 2. Детское Село - 1 к.о. из Серпухов. 3. Просмотреть расположение войсковой авиации и дислоцирование корпусов.

По УВО: 1. Корпусные отряды приблизить к корпусам. 2. Бердичев - новый аэродром. Умань - новый аэродром. Необходимы - авиационные кавалерийские части (постоянный кав. отряд, двухместные истребители)?

По ПриВО: 1. Самара - (бригады не формировать?). Иметь - 1 корп. а.о. и 2 арт. о. 2. Свердловск - 1 корп. а.о. перевести по мере обеспечения расположения. В связи с этим заготовить соответствующее письмо Комвойск т. Базилевичу и К[омиссару] комкору т. Примакову.

По СКВО: 1. Батайск отпадает (по мере строительства). 2. Из Ростов - части последовательно перевести в Новочеркасск. По ККА: 1. В Баку - иметь 1 м[орскую] эскадрилью и иметь кадры на 1 эскадрилью. 2. Переформирование в бригаду оставить в силе.

По ОКДВА: Чита - тяжелая эскадрилья вместо Спасска.

По Балт. морю: 1. Ораниенбаум - 1 отряд и 1 эскадрилья. 2. Гребной порт - 1 отряд и 1 эскадрилья. 3. Боровичи - формирование тяжелой бригады вместо Старой Руссы. 4. Петергоф - 1 истр. отряд из Евпатория.

По Черному морю: 1. Из Евпатория - 1 и.о. передать в Петергоф, иметь один кадр. 2. ... тяж бригаду. (...)»<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> РГВА. Ф. 29. Оп. 23. Д. 100. Л. 270 - 271 об.

## Приложение Ф

**Проект дислокации авиачастей ВВС РККА без вузов  
и других тыловых органов<sup>1</sup>**

Наименование	1930 год	1931 год	1932 год	1933 год	Примечание
<b>Ленинградский военный округ</b>					
<b>Красногвардейск - I-я бригада (легкие бомбардировщики)</b>					
Истребит. эск-я (1-местный тип)	1 31/15	1 31/15	1/1 31/15	1/1 31/15	
Легкобомбардиров. эскадрилья	-	-	2/1 56/28	2/1 56/28	1 э. из Кречевиц в 32 г.
Разведывательная эскадрилья	1 19/12	1 19/12	1 19/12	1 19/12	
Корпусной авиаотряд	1 8/4	1 10/5	-	-	В 32 г. - в Детское Село
Артиллерийский авиаотряд	2 16/8	2 20/10	-	-	В 32 г. - в Детское Село
Штурмовая авиаэскадрилья	1 31/15	1 31/15	-	-	В 32 г. - в Детское Село
Истр. эск-я (2-мест. тип л. б-ка)	-	-	1 19/12	1 19/12	
Кавалерийский авиаотряд	1 8/4	1 10/5	1 10/5	1 10/5	
Техническая команда	-	-	1	1	
Прожекторный взвод 2 разряда	-	-	1	1	
1 школа мл. авиаспециалистов	1	1	1	1	
1-й авиапарк 1-го разряда	1	1	1	1	
Школа пилотов	1	1	1	1	
<b>Итого</b>	<b>119/58</b>	<b>127/62</b>	<b>147/82</b>	<b>147/82</b>	
<b>Кречевицы - III-я бригада (тяжелые бомбардировщики)</b>					
Истребит. эск-я (1-местный тип)	1 31/15	1 31/15	1 31/15	1/1 31/15	
Легкобомбардиров. эскадрилья	1 28/14	1 28/14	-	-	В 32 г. - в Красногвард-ск
Тяжелобомбардировочная эск-я	2 24/12	2/1 24/12	3/1 36/18	3/3 36/18	
Корпусной авиаотряд	1 8/4	1 10/5	1 10/5	1 10/5	
Истребительная эск. / многомест.	-	1 12/6	1 12/6	1/0 12/6	
Батальон связи	-	1	1	1	
Прожекторный взвод 1 разряда	1	1	1	1	
Техническая команда	1	1	1	1	
3 школа мл. авиаспециалистов	1	1	1	1	
6 авиапарк 1-го разряда	1	1	1	1	
<b>Итого</b>	<b>91/45</b>	<b>105/52</b>	<b>89/44</b>	<b>89/44</b>	
<b>Детское Село – бригада (штурмовики) 1931 года формирования</b>					
Истребит. отряд (1-местн. тип)	-	-	1 15/8	1/0 15/8	
Разведыват. эскадрилья (новая)	-	-	1 19/12	1 19/12	
Штурм. эскадрилья (54 и 56 эс.)	-	-	2 74/36	2 74/36	Из Красног., Ворон., 32г.
Арт.о.(2 из Красног-ка+1 новый)	-	1 12/6	3 30/15	3 30/15	
Дальняя разведыват. эскадрилья	-	1 12/6	1 12/6	1 12/6	
1 корп. отр. (из Красногвардейска)	-	-	1 10/5	1 10/5	
Дивизионный авиаотряд	-	1 6/3	1 6/3	1/0 6/3	Для 11-й сд в Ленинграде
Батальон связи	-	-	1	1	
Техническая команда	-	1	1	1	
Прожекторный взвод 2 разряда	-	1	1	1	
Школа мл. авиаспециалистов	-	1	1	1	
Авиапарк 1-го разряда	-	1	1	1	
<b>Итого</b>	<b>-</b>	<b>30/15</b>	<b>166/85</b>	<b>166/85</b>	
Волково поле. В/плав. дивизион	1	1	1	1	11 аэростатов
Волховстрой: Отряд аэростатов заграждения	-	-	1 (9 аэростатов заграждения)	1 (9 аэростатов заграждения)	Необходим аэродром для истребителей прикрытия
<b>Белорусский военный округ</b>					
<b>Витебск – II-я смешанная бригада</b>					
Истребит. эск-я (1-местный тип)	1 31/15	1 31/15	1/1 31/15	1/1 31/15	
Легкобомбардир. эскадрилья (43 эс.)	1 28/14	1 28/14	-	-	Убывает в Смоленск в 1931г.
Разведывательная эскадрилья	1 19/12	1 19/12	2 38/24	2 38/24	
Корпусной авиаотряд	1 8/4	2 20/10	2 20/10	2/0 20/10	Переформирование в 1931 г. из кавалерийского отряда
Кавалерийский авиаотряд (43 -й)	1 8/4	1 10/5	1 10/5	1 10/5	В 1931 году – переформирование в корпусной авиаотряд
Дивизионный авиаотряд	-	-	-	1/0 6/3	

Наименование	1930 год	1931 год	1932 год	1933 год	Примечание
Прожекторный взвод 2 разряда	1	1	1	1	
Техническая команда	3	3	3	3	
2-я школа мл. авиаспециалистов	1	1	1	1	
11-й авиапарк 1-го разряда	1	1	1	1	
<b>Итого</b>	<b>94/49</b>	<b>108/56</b>	<b>29/54</b>	<b>105/57</b>	
<b>Смоленск – VI-я бригада (легкие бомбардировщики)</b>					
Истребит. эск-я (1-местный тип)	2 62/30	2/1 62/30	2/1 62/30	2/1 62/30	
Дальняя разведыватель. эскадрилья	-	-	1 12/6	1/1 12/6	Формируется из 18 р. эс.
Разведывательная эскадрилья	1 19/12	1 19/12	-	-	Формируется и уходит в Сухиничи в 1932 году
Легкобомбардиров. эскадрилья	-	2 56/28	2/1 56/28	2/1 56/28	1 из Витебска, 1 из Воронежа
<b>Итого</b>	<b>81/42</b>	<b>137/70</b>	<b>130/64</b>	<b>130/64</b>	
Брянск – XV-я бр. (истребители)	132/64	134/65	134/65	134/65	
<b>Гомель – VIII-я бригада (штурмовики)</b>					
Штурмовая эскадрилья	66/35	91/47	103/53	103/53	
Бобруйск (гарнизон)	16/8	26/13	26/13	26/13	
Могилев – бр. 31 г. (легкобомб.)	-	66/33	85/45	85/45	
Ржев – бр. 31 г. (тяжелобомб.)	-	46/23	58/29	58/29	
Сухиничи - бр. 32 г. (легкобомб.)	-	-	75/40	92/52	
Минск (гарнизон)	-	41/20	47/23	47/23	
<b>Итого</b>	<b>214/107</b>	<b>404/201</b>	<b>528/268</b>	<b>411/280</b>	
<b>Украинский военный округ</b>					
Киев - V-я бр. (штурмовики)	124/58	113/53	152/72	152/72	
Харьков – XX бр. (тяжелобомб.)	85/47	107/58	110/60	110/60	
Зиновьевск – VII бр. (смешанная)	54/32	48/29	79/44	85/47	
Запорожье – бр. 32 г. (тяжелобомб.)	-	35/18	71/36	71/36	
Конотоп - бр. 32 г. (легкобомб.)	-	-	126/65	126/65	
Бердичев - 31 год	-	41/20	51/25	57/28	
Умань - 31 год	-	51/25	51/25	51/25	
<b>Итого</b>	<b>263/137</b>	<b>395/203</b>	<b>640/327</b>	<b>652/333</b>	
<b>Московский военный округ</b>					
Москва – X-я бр. (смешанная)	39/22	50/28	76/40	76/40	
Кунцево – Воздухо-пл. дивизион	1	1	1	1	
Монино - XVII бр. (тяжелобомб.)	-	70/35	70/35	70/35	
Воронеж - XI бр. (тяжелобомб.)	170/87	111/55	80/40	80/40	
Иваново-Возн-ск - бр. 32 г. (т/б)	8/4	10/5	68/34	68/34	
Курск - бр. 32 года (т.ш.)	-	-	36/18	36/18	
Липецк (гарнизон)	27/16	29/17	10/5	41/20	
Серпухов	16/8	10/5	-	-	
Егорьевск - артиллер. авиаотряд	8/4	10/5	-	-	
<b>Итого</b>	<b>268/141</b>	<b>290/150</b>	<b>340/172</b>	<b>371/187</b>	
<b>Северо-Кавказский военный округ</b>					
Ростов н/Дону - л-бомб. эск-я	27/16	29/17	-	-	
Новочеркасск-ХIII бр. (легкобомб.)	55/30	67/36	95/50	155/82	
<b>Итого</b>	<b>82/46</b>	<b>96/53</b>	<b>95/50</b>	<b>155/82</b>	
<b>Приволжский военный округ</b>					
Оренбург – кавалерийский отряд, 39-й авиапарк III-го разряда из Казани	-	10/5	10/5	10/5	
Казань - корпусной отряд, 39 авиапарк III-го разряда в 32 году - в Оренбург	8/4	-	-	-	
Свердловск – корпус. авиаотряд	8/4	10/5	20/10	20/10	
Самара	-	30/15	30/15	30/15	
<b>Итого</b>	<b>16/8</b>	<b>50/25</b>	<b>60/30</b>	<b>60/30</b>	
<b>Кавказская Краснознаменная армия</b>					
Баку	31/15	31/15	31/15	31/15	
Тифлис – эскад-я (тяжелобомб.)	16/8	20/10	32/16	32/16	
<b>Итого</b>	<b>47/23</b>	<b>51/25</b>	<b>63/31</b>	<b>63/31</b>	
<b>Средне-Азиатский военный округ</b>					
Ташкент – XVI бр. (смешанная)	44/22	48/24	48/24	58/29	
<b>Наименование</b>	<b>1930 год</b>	<b>1931 год</b>	<b>1932 год</b>	<b>1933 год</b>	<b>Примечание</b>
<b>Сибирский военный округ</b>					
Новосибирск-корпус. авиаотряд	8/4	10/5	10/5	10/5	
43-й авиапарк III-го разряда	1	1	1	1	
<b>Итого</b>	<b>8/4</b>	<b>10/5</b>	<b>10/5</b>	<b>10/5</b>	



<b>Отдельная Краснознаменная Дальневосточная армия</b>					
Спасск – XVIII бр. (смешанная)	58/31	60/32	60/32	60/32	
Чита – эскадрилья (легкобомб.)	27/16	29/17	41/23	41/23	
Хабаровск	8/4	10/5	10/5	20/10	
<b>Итого</b>	<b>93/51</b>	<b>99/54</b>	<b>111/60</b>	<b>121/65</b>	
<b>Балтийское море</b>					
Петергоф	31/15	46/23	46/23	46/23	
Ораниенбаум	8/4	22/11	34/17	34/17	
Ленин-д-IVбр.(смеш.)Гребн. Порт	28/14	22/11	22/11	22/11	
Боровичи - бр. 32г. (тяжелобомб.)	-	24/12	48/24	48/24	
Петрозаводск	-	-	-	10/5	
Кронштадтский в/плават. отряд	-	1	1	1 2/2	
<b>Итого</b>	<b>67/33</b>	<b>94/67</b>	<b>150/75</b>	<b>160/80</b>	
<b>Черное море</b>					
Евпатория	31/15	46/23	46/23	46/23	
Николаев	8/4	10/5	10/5	10/5	
Севастополь – IX-я бриг. (т.б.м.)	46/20	46/23	46/23	46/23	
Район Новороссийска - бр. 33 г.	-	-	-	36/18	
Севастополь- в/пл.от. Черном. фл.	-	1	1	1 2/2	
В/пл. отр. береговой обороны	-	1	1	1 2/2	
Район Батума - бр.33г.(тяжелоб.)	0	0	0	36/18	
<b>Итого</b>	<b>85/39</b>	<b>102/51</b>	<b>102/51</b>	<b>174/87</b>	
<b>Всего</b>	<b>1572 / 805</b>	<b>2146 / 1113</b>	<b>2708 / 1442</b>	<b>2872 / 1541</b>	

<sup>1</sup> РГВА. Ф. 29. Оп. 23. Д. 100. Л. 286 - 293.

## Приложение X

### «Рапорт Начальника Военных Воздушных сил РККА т. Баранова IX съезду Комсомола

Партийно-комсомольская прослойка среди летного и технического состава возросла с 37 % в 1925 году до 70 % в 1930 году; рабочая прослойка с 18 % поднялась до 40 %, в некоторых звеньях летно-технического состава эта прослойка достигает 65 %. Работа школ дает все основания рассчитывать на быстрый прогрессивный подъем партийно-комсомольской и рабочей прослойки, так как ныне в составе школ имеется до 90 % рабочих и до 90 % партийно-комсомольской прослойки. (...)

Наряду с ростом и укреплением кадров Воздушного флота растет и крепнет боевая мощь Военных Воздушных сил. Авиационная промышленность дает все новые и новые образцы самолетов и моторов, превосходящих по своим качествам лучшие достижения заграничной техники. Участие наших летчиков в конкурсе, организованном персидским правительством, лишней раз подчеркнуло успехи нашего самолето- и моторостроения. Перелеты в Америку, Турцию, Персию, Афганистан, героическая работа Воздушного флота в составе Особой Дальневосточной армии, являются подтверждением успехов отечественного самолето- и моторостроения. Рост авиапромышленности, ее технический прогресс и перспективы дальнейшего развития создали возможность на этой базе развертывать мощный Гражданский Воздушный флот. Растет также боевая выучка и подготовленность личного состава. Участие в перелетах, в боевых действиях в Особой Дальневосточной армии свидетельствуют не только о росте и укреплении материальной базы Военного Воздушного флота, а также о значительно повысившейся подготовке личного состава. В процессе учебы удалось достигнуть теснейшей связи с сухопутными силами и морским флотом. Боевая подготовленность Военных Воздушных сил, тесная связь с земными войсками обеспечивают победы нашей Рабоче-Крестьянской Красной Армии на будущих фронтах. (...) Необходимо организовать широкою тягу лучших идейно и политически выдержанных рабочих – комсомольцев и комсомольцев – колхозников в школы Военных Воздушных сил. Необходимо использовать комсомольские организации в составе Военных Воздушных сил в качестве рычага для поднятия боевой подготовки, дисциплины, отваги и мужества в частях Военных Воздушных сил (...)»<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Рапорт Начальника Военных Воздушных сил РККА т. Баранова IX съезду Комсомола // Вестник воздушного флота. – 1931. - № 2. – С. 42.

**Приложение Ц****«Приказ РВС ССР от 4 декабря 1929 года № 377  
О присвоении звания военного летчика  
Заместителю Начальника ВВС РККА тов. Алкснису Я.И.**

Заместитель Начальника ВВС РККА тов. Яков Иванович Алкснис начал систематическую летную подготовку на учебном самолете 22 августа с.г. на Центральном аэродроме им. Фрунзе. Несмотря на 2-х недельный перерыв в его летной учебе на время Всесоюзных маневров, тов. Алкснис 30 сентября с.г. вылетел самостоятельно на учебном самолете и, используя каждый летный день, закончил самостоятельную тренировку на этом самолете в течение октября месяца, совмещая летную учебу со службой в Управлении ВВС по занимаемой должности.

Из-за нелетной погоды в Москве тов. Алкснис в последних числах октября с разрешения Начальника ВВС РККА, направляется в Севастополь (Кача), где 2 ноября с.г. приступает к своей летной учебе на боевом разведывательном самолете (к вывозным полетам), 7-го ноября, в День 12-й годовщины Октябрьской Революции, вылетает уже самостоятельно на боевом разведывательном самолете и 16 ноября заканчивает на нем полную летную программу.

С большим удовлетворением отмечая эти успехи и достижения и поздравляя с ними тов. Алксниса, Реввоенсовет Союза ССР удостоивает его звания военного летчика РККА.

*Заместитель Председателя Революционного Военного Совета  
Союза ССР*

*/Уншлихт/*

(По Управлению Военных Воздушных сил РККА)»<sup>1</sup>

<sup>1</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 3. Д. 3171. Л. 402.

### Приложение Ш

#### ***Из доклада Начальника Главвоздухфлота А.С. Воротникова о состоянии специального снабжения Красного Воздушного флота в 1918 - 1919 годах***

«Воздушный флот вследствие особого своего характера не мог быть демобилизован в общем порядке, а главное, рассчитывая на более-менее справедливый мир с Германией и потому, имея цель использовать авиационные средства для мирных целей Управление Воздушного флота авиационные части не демобилизовало. Были распоряжения отдельным частям о сдаче излишнего имущества в авиационные парки. (...) Признавая затруднительным поднять в скором времени производительность авиационных заводов, а главное, - получить все указанные материалы (трубы, тросы, струнную проволоку) в России, желательно закупить эти материалы за границей путем посылки негласных комиссий и отдельных лиц. (...)

Отсутствие полных сведений о наличии авиационных средств до некоторой степени препятствовало выяснению возможности предполагаемого осуществления плана формирования [новых авиачастей], но главным тормозом служило критическое положение авиационных заводов. Это было следствием распоряжения Особого Совещания по обороне Государства в декабре 1917 года и утвержденного положения Высшего Военного Совета от 4 марта 1918 года, где было сказано: «дальнейшую заготовку авиационного и воздухоплавательного имущества прекратить, исключая производство для учебно-опытных целей». (...)

Пересматривая свои заказы, Коллегия [*по Управлению Воздушным флотом*] и Управление Воздушного флота [*Увофлот*] стремились к сохранению всех главнейших текущих заказов за авиационными заводами в сознании, что полное аннулирование заказов означало бы гибель авиационной промышленности, восстановить которую в случае необходимости было бы чрезвычайно трудным и длительным делом.

Хотя сохранить главнейшие заводы Управлению и удалось, и питать их новыми заказами (даже при определении необходимости в получении авиасредств на создание мощного боевого Красного Воздушного флота) удавалось с большими трудами, т.к. утверждение плана заказов, а главное, отпуск кредитов вызывали массу затруднений и получали разрешение после продолжительных и неоднократных ходатайств.

Так, ходатайство об отпуске 11-ти миллионов рублей для финансирования Московских авиационных заводов, поданное 3 апреля [*1918 года*], удовлетворено было лишь 14 августа [*только после того, как интервенция и Гражданская война поставили вопрос о существовании Советской власти !*], то есть для интенсивной работы заводов пропало четыре месяца, а петроградские заводы не работают и по сие время» [*февраль 1919 года*]. (...) Постоянный недостаток авиасредств не дает возможности нашим летчикам пользоваться такой роскошью, как смена самолетов, выслуживших свой срок, и, если считается, что предельная служба самолета не более четырех месяцев, когда за ветхостью материала он уже может быть опасным для полетов, то приходится признавать, что у нас летают прямо на «инвалидах», переживающих третий срок». (...)

Наличие запасов таково:

Исправных самолетов с моторами ..... 148  
 Исправных самолетов без моторов ..... 167  
 Ремонтирующихся и подлежащих ремонту ... 367.

Выпуск с заводов, ожидающийся на первую половину 1919 года, согласно прилагаемой ведомости, 380 самолетов и 135 моторов.

Однако, принимая во внимание, что петроградские заводы все еще в полном бездействии, необходимо с осторожностью считать выпуск за указанный период не более 300 самолетов.

Из ремонта за тот же период выйдет не более 200, таким образом, на первое полугодие получили:

Исправных с моторами ..... 148  
 Исправных с моторами, полученными с заводов .... 135  
 Поступления с заводов ..... 300  
 Поступления из ремонта ..... 200  
 Всего..... 783

Потребности же, считая убыль 100 % в три месяца, на шесть месяцев - 200 % от 378, т.е. 756 самолетов.

Таким образом, готовые формирования вполне обеспечены указанными поступлениями на первую половину 1919 года. (...)

Путем наведения справок в октябре [Главвоздухфлоту] удалось установить, что общая наличность авиабензина в распоряжении Главконефти 21.500 пудов\*, почему испрашивалось передать его в распоряжение Главвоздухфлота.

[Однако] 22 октября 1918 года состоялся приказ [не указано, чей приказ] о передаче всего бензина с удельным весом не выше 0,720 в распоряжение Главного Управления Военного Воздушного флота, но Чрезвычайная Комиссия протоколом № 32 от 30 октября, взяв весь легкий бензин на учет\*\*, отпустила Главвоздухфлоту лишь 2.500 пудов и установила месячный отпуск в 2.000 пудов, тогда как самое меньшее при 10-часовом месячном полете каждого самолета и при расходе по 2 пуда в 1 час, ежемесячно требуется:

$378 \times 2 \times 10 = 7.560$  пудов;  
 - на авиашколы – 1500 пудов;  
 - на заводы - около 500 пудов.  
 Всего: около 9.560 пудов.

В настоящее время [февраль 1919 года] все запасы авиационные подходят к концу (...).

\* Один пуд равен 16,38 кг (или 40 фунтам).

\*\* По решению Совнаркома топливными вопросами в Республике занималась Чрезвычайная Комиссия, руководимая Ф.Э. Держинским. Так, в воспоминаниях М.П. Строева говорится, что как только В.И. Ленин узнал, что для полетов в Советскую Венгрию нет бензина, он первым делом обратился к Ф.Э. Держинскому, чтобы он достал топливо. Указание Предсовнаркома было без промедления выполнено.

Причем, необходимо раз навсегда установить, что бензин с удельным весом не выше 0,720, весь предоставляется Воздушному флоту и используется только для полетов, установив для нарушителей этого приказа самую строгую ответственность. (...)

Истощение запасов авиационного бензина, благодаря тому, что вовремя не было исполнено ходатайство о передаче его Главвоздухфлоту грозит и смазочным маслам, если не будет теперь же доставлено все количество выявленной месячной потребности, а именно:

Гаргойль-мобильного масла марки А .....	700 пудов,
Гаргойль-мобильного масла марки Б .....	215 пудов,
<u>Автомобильного масла .....</u>	<u>1233 пуда</u>
Всего.....	2148 пудов.

Кроме того, для замены касторового масла, если таковое не будет получено, необходимо увеличить запас масла Гаргойля марки А на шесть месяцев по расчету на ротативные моторы (половину общего числа в отрядах, то есть  $378 : 2 = 189$ ), по 20 фун. [0,5 пуда] на час полета при 10-ти часах в месяц:

$189 \times 0,5 \times 10 \times 6 = 5670$  пудов. (...)

Авиационный бензин ранее заготавливался непосредственно Управлением Воздушного флота, причем по контракту доставлялся таковой Майкопским трестом и фирмой «Бр[атья] Нобель» высшего качества (удельного веса 0,680 – 0,690). (...)

С перерывом сообщения с Кавказом, Воздушный флот питался старыми запасами из складов Автоотдела ГВИУ [Главного Военно-Инженерного Управления], причем потребность в бензине, а также предстоящие затруднения в виду полного истощения такового, были заявлены Главному Начальнику Снабжений, а затем целым рядом докладов указывалось на критическое положение Воздушного флота»<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> РГВА. Ф. 46. Оп. 4. Д. 509. Л. 142 об. Л. 142 - 144 об.

## Приложение Щ

### *Две статьи об авиационном военном инженерере - механике*

#### *«Мои первые впечатления»*

**С. Глазов**

Некоторые из товарищей просили меня поделиться моими первыми впечатлениями о пребывании в части. Охотно исполняю их просьбу.

Первые впечатления неважные. Дал себя знать жилищный кризис. Одному устроиться можно, но вот с женой и ребенком никто не берет. Командиру эскадрильи, военкому, летному составу помещение предоставлялось, но мне отказали, хотя и была и сейчас есть свободная площадь. Обещают дать в казармах, за городом. «Там вам будет лучше», - говорят мне. Здание еще не отремонтировано, промерзлое, будет сыро и сейчас, и к весне; летом вокруг грязь (местные жители, впрочем, советуют не унывать: «купите, говорят, сапоги болотные жене и все тут; у нас вот один военный живет, так у него жена завсегда в сапогах ходит - иначе здесь нельзя, бричка предводителя тонула»). Пока что я нанял комнату за 45 р. в месяц, что тяжело отражается на моем бюджете. Надо отметить, что к инженеру-механику было проявлено меньше заботы, чем к остальному составу, это подействовало угнетающе. Возможно, что к нам еще относятся с недоверием, считают, что наши запросы мало чем отличаются от запросов практика-механика, практика-моториста, который не пользуется чертежным столом, счетной линейкой, технической библиотекой и проч.

В то же время, не предоставляя жилплощади, не спрашивая, как я устроился, - мне предложили вести занятия в организуемой школе механиков и вести подготовку к занятиям по моторному делу с политсоставом. Есть ли у меня стол, стул и пр. - этим никто не интересовался. В выдаче летного обмундирования - кожаного костюма (реглана) и обшитых кожей теплых сапог мне отказали. Говорят: «не полагается». Если же я хочу подойти к самолету, ранее летного состава приходиться на аэродром, ходить по аэродрому по колени в снегу, уходить позднее, то могу получить дубленый полушубок (кстати сказать, не положенный по штату инженеру-механику) и валенки. Правда, инженеру-механику полагаются чесанки, но они не практичны, быстро промокают и для чуть сырой погоды не годны. После я узнал, что если командир эскадрильи «хороший», то у него инженер-механик получает все. Вообще же летное обмундирование выдается только на полет, а после отбирается. В общем, я получил один хороший совет: ни на что не надеяться, комнату искать самому, на выдачу не рассчитывать, а скопить деньжонок и нужное обмундирование приобрести за свой счет, если я не хочу простудиться и испортить шинель. Получается несколько странно: военком получает полное обмундирование, которое во всяком случае ему менее необходимо, чем инженеру-механику; опять проглядывает отношение к инженеру-механику как к прежнему практику-мотористу.

Чувствуется, что подготовка, полученная в Академии, несколько иная, чем та, которая нужна инженеру-механику – эксплуататору [*Так в тексте*] самолетов. Нам никто не показал: как правильно вести формуляр, как составляются акты, что в них главное, что второстепенное, работа в аварийных комиссиях не освещена, отчетность, зажигание «Делько», уход за аккумуляторами и много других чисто эксплуатационных данных. За все приходится браться очень часто впервые, нервничать из-за пустяков. Правда, ориентируешься довольно быстро, но все же неприятно, когда из-за пустяка получается задержка.

Постараюсь ответить еще на один вопрос, нужен ли в части инженер-механик с высшим образованием или достаточно знать одно - как устранить быстро тот или иной каприз мотора и т.п.

Отвечаю категорически: не только нужен, но необходим. Трудно себе представить, чтобы для эксплуатации многомиллионного имущества было достаточно практиков-механиков. Для этого нужен не только хозяйский глаз, но и глаз критический, наблюдающий, делающий выводы, пытающийся кое-что изменить, упростить, улучшить, а для этого нужны специальные знания,

придется призвать на помощь счетную линейку, чертежный стол и наше евангелие - учебник строительной механики Подольского. Положим, вы замечаете, что в данной детали постоянно наблюдается трещина; вы внимательно исследуете ее природу, подсчитываете и приходите к выводу, что ее надо изменить так-то и так-то. Практик-механик десять раз ее сменит, но едва ли потрудится довести свои наблюдения до конца, проверить качество материала, сообщить НТК. У нас мало обращается внимания на правильное ведение формуляров, сама их форма страдает недостатками, а между тем формуляр - зеркало жизни самолета и мотора, при правильном ведении мы можем узнать, какие детали чаще всего меняются, продолжительность службы, как в целом самолета и мотора, так и отдельных деталей, можем удлинить срок их службы.

Кто же будет накапливать эксплуатационный опыт, собирать различные данные и кому-то их передавать, кто будет лучшим инженером-конструктором на заводе, а не кабинетным ученым? Ясно, что только человек с высшим техническим образованием и знающий эксплуатацию. Товарищам, хотя и говорившим на выпускном вечере Академии зажигательные речи о том, что мы «оправдаем доверие на все 100 % и пойдем работать в части», тем не менее, одним из первых словчивших уйти в резерв и устроившихся на заводах, очень полезно было бы побыть в частях, познакомиться с эксплуатацией, особенно тем, кто вовсе не служил в авиации, а сейчас собирается конструировать самолеты. Наглядный опыт с постройкой планеров и авиэток показывает, что эти наши лучшие товарищи или хорошо знали эксплуатацию, или интересовались ею; нет еще случая, чтобы по одним книгам кто-либо сконструировал приличный планер или самолет.

Возьмем преподавательский состав в школах. Что может дать механику или летчику человек, только знающий наизусть учебник. Мало... В эксплуатации много мелких, неожиданных причин, мешающих выпустить машину в воздух. Даже жук или пчела могут служить причиной задержки выпуска самолета. Непрошенных гостей необходимо бывает сначала «выселить в принудительном порядке», а потом уже считать машину готовой к полету.

К чему же сводятся мои предложения?

1. Необходимо в срочном порядке разработать положение об инженерах-механиках и вообще оканчивающих Академию.

2. Закрепить за ними ряд должностей, где указать: «занимается только лицом с высшим техническим образованием».

3. Улучшить материальное положение. Товарищ, находящийся в части, несравненно больше тратит энергии и нервов, чем работающий на заводе или в научном учреждении, между тем разница в материальном положении большая. Кроме того, он несколько расквалифицируется, так как его работа не всегда совпадает с его специальностью. Если этого не будет сделано, то в частях мы будем наблюдать текучесть состава, многие будут стремиться уйти из части и никого насильно не удержишь, а если удержишь, то «невольник - не работник». Весной можно было наблюдать, как товарищ, говоривший всегда, что он пойдет в часть работать, заявлявший об этом официально, тем не менее, поразнухав дело поближе, прилагал бешеную энергию и ударял в резерв, устраиваясь на заводе или научном учреждении, где он вдруг оказался крайне необходимым и незаменимым.

4. Считать, что инженер - механик должен 80 % времени проводить на аэродроме, лично знать каждый самолет, внимательно наблюдать за всем, а для этого необходимо: а) разгрузить от канцелярщины, упростить волокиту, б) снабжать летным обмундированием и инженера-механика. Не может же человек подходить к машине в шинели, стоять 5 - 6 час. на морозе в сапогах, лазить по аэродрому по колено в снегу. А это бывает необходимо.

5. Улучшить жилищные условия. Нельзя спокойно работать, когда рядом кричит ребенок и шипит примус. Инженеру - механику необходимо подготовиться к лекции механикам, обработать эксплуатационные заметки, почертить, подсчитать, написать статью, обдумать какую-либо конструкцию. Нельзя смотреть на инженера-механика как на инженера - механика прежнего - из опытных мотористов, у которого по большей части запросы ниже: он знает хорошо эксплуатацию и тем довольствуется. От теперешнего инженера - механика требуется инициатива, а не только отработанные часы, а для этого надо дать подходящие условия, сделать работу приятной.

6. Поручить инженеру - механику разработку инструкций по уходу за самолетами и мото-



рами, выяснение различных норм расхода, продолжительность службы частей мотора, выяснение комплектов запасных частей и многие другие вопросы. Не мешает ведение наблюдений по заданиям НТК.

7. Продвигать преподавательский состав для работы в научных учреждениях, заводах из числа инженеров - механиков, побывавших в частях, чтобы инженер - механик не старался скорей удрать из части из боязни, что его место будет занято. Известное количество мест забронировать за товарищами, вышедшими из частей.

8. За выслугу лет делать периодические надбавки к жалованью.

9. Периодически назначать съезды инженеров - механиков ВВС для обмена опытом, выпускать труды съезда, разработать всевозможные инструкции и т.п. Не мешает вносить поправки в инструкции и пр.

10. В программу Академии ввести специальный эксплуатационный курс, где суммированный опыт в частях преподнести молодым слушателям. Оканчивающий Академию должен хорошо знать эксплуатацию и не зашиваться на пустяках, как это бывало с нами. Но мы не виноваты - нас к этому не готовили.

Желательно с окончившими вести связь, оказывать им помощь, вникать в их предложения и советы, пусть они будут даже мелкие.

Вот все, что я хотел сказать своим товарищам. В будущем надеюсь написать еще, вопросы есть»<sup>1</sup>.

### **«Военный инженер - механик ВВС**

**С. Хорьков**

Мы с большим интересом ознакомились со статьей ст. инженера - механика N-ой эскадрильи т. Глазова «Мои первые впечатления», присланной в стенную газету Военной воздушной академии, и предлагаем эту статью вниманию читателей нашего журнала (*сноска: Извиняемся перед т. Глазовым за использование его статьи в нашем журнале, не получив предварительно его согласия, на что ушло бы лишнее время*).

Как Военные Воздушные силы, так и авиапромышленность и научно-исследовательские учреждения испытывают большой голод в инженерах - механиках воздушного флота.

Военная Воздушная Академия имени проф. Н.Е. Жуковского в текущем году выпускает две крупные партии военных инженеров - механиков воздушного флота.

В служебном положении наших инженеров - механиков строя, в их бытовых и материальных условиях имеется целый ряд ненормальностей, отпугивающих их от службы в Военных воздушных силах и толкающих их на заводы и в научные институты.

Совершенно своевременно на страницах «Вестника» поднять кампанию за строевого инженера - механика, которая позволит УВВС РККА на основе практического опыта правильно организовать техническую службу ВВС, уточнить положение технического состава и его взаимоотношения со строевым командованием и наметить пути руководства и связи центра с местами и обратно для наилучшей постановки технической эксплуатации ВВС.

Вопросы, затронутые т. Глазовым, необходимо развить в ряде статей.

В настоящей же статье я ограничусь разбором основных моментов, указываемых т. Глазовым в его выводах.

### **ОСНОВНЫЕ ВЫВОДЫ СТАТЬИ**

1. «В строевых частях инженер-механик с высшим образованием не только нужен, но и необходим».

И далее: «*Всякий инженер - механик, работающий в авиапромышленности, научных учреждениях или школах, должен знать на деле техническую эксплуатацию ВВС, а для этого должен пройти через должность строевого инженера - механика*».

Наша страна сумела создать Военную Воздушную Академию и военного инженера - механика ВВС. Ни подобного учебного заведения, ни корпуса военных инженеров - механиков воздушного флота не имеет, кроме нас, ни одна страна в мире. Франция, имеющая величайший воз-

душный флот, только мечтает о корпусе военных инженеров - механиков. В наших руках это такой козырь, который грешно не использовать.

Боеспособность нашего Воздушного флота, помимо количества и качества нашей материальной части (естественно, пока отсталой от заграницы), помимо подготовки и качества нашего командного и прочего личного состава, должна в сильнейшей степени покоиться на наиболее рациональной, наиболее экономной, наиболее полной, наиболее грамотной технической эксплуатации, обеспеченной квалифицированным инженерным составом.

*Это плюс, который должен компенсировать нашу материальную отсталость.*

Эти выводы, абсолютно верные, до сих пор еще плохо осознаны не только широкими массами нашего Воздушного флота, но и недостаточно восприняты и в стенах Военной Воздушной Академии.

Выводы т. Глазова, восчувствовавшего их в практической деятельности, подтверждаются и нашими молодыми инженерами, ушедшими на производство.

Наш молодой конструктор тов. Р., работающий в мощном конструкторском бюро, указывал мне, насколько чувствуется недостаток практического опыта в технической эксплуатации материальной части в действительных условиях нашего строя - отсюда трудно дать машину, удобную в эксплуатации и простую в ремонте, да и в производстве.

Эти выводы нам нужно твердо закрепить и внедрить в умы наших работников.

*2. Подготовка инженеров - механиков до сих пор страдала недочетами в области знаний по технической эксплуатации.*

В следующей статье мы постараемся очертить круг этих знаний, необходимых инженеру - механику, и те мероприятия, которые проводит наша Академия Военных Воздушных сил.

*3. Поскольку на должностях мл. и ст. инженеров - механиков эскадрилий у нас будет сидеть молодежь (не только в ближайшие годы, но и в дальнейшем - раз мы весь инженерный состав будем проводить через этот стаж), постольку остро стоит вопрос о руководстве их работой в строю.*

Никакое учебное заведение, в том числе и наша Академия, не может ставить себе целью натаскать своих питомцев на всех мелочах практической деятельности. Этих мелочей много, они крайне многообразны и изменяются с переменой материальной части.

Академия должна дать солидное инженерное образование, конечно, не отвлеченное, а тесно связанное со всей нашей технической действительностью, которое позволит правильно подойти к любому практическому вопросу и грамотно его разрешить.

В этой практической работе необходимы на местах руководство и помощь со стороны более старших и опытных инженеров, уже прошедших эту ступень. Идя дальше, мы, естественно, упрямся в центр - в НК и Техническо-эксплуатационную инспекцию УВВС РККА.

Попытки руководить непосредственно из центра разрозненными низовыми строевыми инженерами - механиками при существующей структуре (вернее, «бесструктурьи») технической службы заранее обречены на неудачу.

С другой стороны, сейчас очень трудно центру использовать опыт мест. Во-первых, трудна эта непосредственная связь с низовыми инженерами, во-вторых, центру нужны не отдельные наблюдения такого маленького хозяйства, как эскадрильное, а подытоженные, подsumмированные выводы и наблюдения над более мощным техническим хозяйством, как бригадное и окружное.

Например, поломка какой-нибудь детали в эскадрильи пройдет неотмеченной, так как их будет одна - две за какой-то промежуток времени.

В масштабе же бригады, а тем более округа, сумма таких поломок будет, несомненно, отмечена и просигнализирована в центр.

*Необходимо восполнить недостающие ступеньки в лестнице строевых инженерных должностей ВВС и создать должности бригадных и окружных инженеров-механиков ВВС.*

Эти инженеры, аналогичные флагманским инженерам - механикам флота при командующих эскадрами и флотами, явятся руководителями и инспекторами технической службы на местах, консультантами строевого командования по всем техническим вопросам и «корреспонден-

тами» технической инспекции и НК (здесь, конечно, должно быть подчинение в специальном отношении). Одновременно они явятся и инспекторами и проводниками технической культуры и подготовки всех наших авиаспециалистов.

Конечно, подобные должности нужно будет заполнять лишь по мере того, как будет у нас вырастать кадр опытных инженеров - механиков.

Такая лестница инженерной службы со всеми нужными ступеньками обеспечит и правильное прохождение службы, и движение вверх, чего нет до сих пор, и что сильно отпугивает молодежь от строя.

Мариноваться до конца своих дней на должности инженера-механика эскадрильи – удовольствие небольшое.

*4. Нам нужно как можно скорее уточнить положение об инженере-механике эскадрильи.*

Ст. инженер - механик должен быть правой рукой командира по технической части, понимая последнюю не как техническую отчетность, а как всю совокупность технических вопросов, стоящих перед эскадрилей. Вопрос этот крайне актуален и жизнь требует его разрешения»<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Глазов С. Мои первые впечатления (Инженер-механик С.Глазов прибыл для прохождения службы в строевую авиачасть и делится впечатлениями) // Вестник воздушного флота. - № 3. - 1928. - С. 29 - 30.

<sup>2</sup> Хорьков С. Военный инженер-механик ВВС (Статья написана по поводу «Моих первых впечатлений» С. Глазова) // Вестник воздушного флота. - № 3. - 1928. - С. 31 - 32.

## Приложение Э

*[В конце 1920-х годов в связи с ростом числа авиационных частей и учреждений в ВВС РККА, в которых на эксплуатации уже находилось более двух тысяч самолетов, возникла необходимость общения между личным составом этих частей и учреждений с целью взаимной передачи передового опыта работы на авиационной технике и совместного решения проблем, возникавших на пути к все более эффективному ее использованию. По этому поводу с конкретным предложением первым выступил инженер – механик выпускник ВВА РККА им. проф. Н.Е. Жуковского С.Г. Глазов. Он поднял вопрос о необходимости введения в практику работы зарождавшейся в то время Эксплуатационно-технической службы технических совещаний.]*

**«С. Глазов**

### **О технических совещаниях**

Эксплуатация дорогостоящего, весьма сложного по своему составу авиационного имущества, увязка работы командира и техника, борьба с аварийностью, поднятие технической культуры и грамотности, пробуждение технико-конструкторской мысли, научной организации труда работников ВВС и целый ряд других сложных проблем – в настоящий момент ставят в порядок дня вопрос о насущной необходимости технических совещаний при строевых частях, школах и управлениях ВВС, аналогичных по своей идее производственным совещаниям при фабриках и заводах.

Вот уже несколько лет на вооружении ВВС РККА состоят самолеты и моторы советского производства. Несмотря на это, до настоящего момента ценнейший эксплуатационный опыт строевых частей и школ собирается неполно. Конструкторские бюро не могут иногда принять меры к улучшению выпускаемой заводами продукции, ибо в их руках не имеется достаточно удостоверенного на практике материала. По скороспелому заключению какой-либо части нельзя судить о качестве всего самолета и мотора, о желательном переконструировании какой-либо детали или группы, ибо для этого необходимы длительные наблюдения нескольких авиачастей по стандартному образцу, причем, в основу наблюдения должны лечь научные принципы. Технико-эксплуатационные наблюдения, сконцентрированные впоследствии в одно целое, дадут возможность одной авиачасти воспользоваться опытом другой, и тем самым избежать дорогостоящих, хотя и неизбежных ошибок, гибели материальной части и экипажа.

Научно-техническому комитету и Технической инспекции ВВС, имеющим пока недостаточно крепкую связь со строевыми частями необходимо взять общее руководство работой технических совещаний в свои руки, давать для проработки темы и специальные задания, использовать материал, добытый в результате работ совещаний, а тем самым наметить пути решения основной задачи – правильной технической эксплуатации ВВС РККА.

Молодые инженеры – механики, окончившие Военную Воздушную Академию РККА, должны быть активными участниками в технических совещаниях, сочетая свою теоретическую подготовку с опытом старых [кадров] (...).

Технические совещания будут продвигать наиболее ценные предложения и изобретения в НТК ВВС, оказывать консультацию и техническую помощь изобретателям, не

имеющим теоретической подготовки, собирать материал для бюллетеня НТК, «Вестника воздушного флота» и «Техники воздушного флота», дабы ценные предложения и изобретения сделались достоянием всех частей ВВС РККА»<sup>1</sup>.

*[Далее С.Г. Глазов писал, что технические совещания ВВС РККА необходимо разделить на: 1) окружные, 2) бригадные, 3) эскадрильные и 4) школьные. Они должны проводиться с определенной периодичностью. В технических совещаниях должны участвовать командный и инженерно-технический состав.]*

«Окружные технические совещания (конференции) должны созываться один раз в год после маневров. На заседаниях рассматривается материал (доклады) о работе технических совещаний в бригадах за истекший год, вопросы технической эксплуатации ВВС, борьбы с аварийностью, разрабатываются вопросы снабженческого характера, технического учета и отчетности и пр.; намечаются планы будущей работы. В совещаниях участвуют: командиры бригад, парков и эскадрилий, по одному старшему технику от эскадрилий, представители летного состава, спецслужб, школ.

Бригадные технические совещания должны проводиться не реже 1 раза в 1 – 2 месяца. Разбиваются на секции. Сначала вопросы разбираются на секциях. Состав бригадных технических секций: командир парка, начальник техчасти, начальник мастерских, комендант аэродрома, командиры эскадрилий, инженеры – механики эскадрилий, старший авиатехник эскадрильи, представители подразделений парка (метеоролог, старший техник по вооружению, радиотехник, фотограмметрист, начальник связи). Для руководства техническим совещанием назначается бюро: председатель, заместитель, технический секретарь. Работа технических совещаний разбивается на секции: технико-эксплуатационную, ремонтную, снабжения, аэродромной службы. Руководителем технико-эксплуатационной секции назначается инженер – механик эскадрильи; ремонтной секции – начальник мастерских парка и в помощь ему – инженер – механик эскадрильи; секции снабжения – начальник технической части парка (эта секция также рассматривает вопросы технической отчетности и учета имущества); секции аэродромной службы – комендант аэродрома, на которого возлагается общее руководство работой подразделений парка.

Эскадрильные технические совещания должны проводиться 1 раз в две недели. На них рассматриваются следующие вопросы: 1) правильной эксплуатации самолетов и моторов; 2) разбор текущих технических вопросов; 3) изучение причин аварийности и разработка мер, предупреждающих аварийность; 4) изучение технической эксплуатации самолетов и моторов (поломка детали, причины неисправности); 5) НОТ в эскадрильном масштабе; 6) собирание материалов по эксплуатации самолетов и моторов; 7) собирание технико-статистического материала; 8) продвижение ценных предложений и конструкций в соответствующие секции бригадного технического совещания.

Состав эскадрильных технических совещаний: инженер – механик эскадрильи, командиры отрядов, старший авиатехник отрядов. Техническим совещанием руководит бюро: председатель – инженер – механик эскадрильи, заместитель – старший авиатехник отряда, технический секретарь.

Задачи секций технических совещаний:

*Технико-эксплуатационная секция:*

Цель: изыскание рациональных методов эксплуатации самолетов и моторов, состоящих на вооружении ВВС РККА.

А. Изучение эксплуатации самолетов: 7 вопросов.

Б. Изучение технической эксплуатации моторов: 10 вопросов.

В. Изучение причин аварийности и разработка мероприятий, предупреждающих

аварии.

Г. Состояние инструкций и руководств по эксплуатации самолетов и моторов и их осмотру.

Д. Вопросы НОТ.

Е. Конструирование приспособлений и инструментов, облегчающих работу каждого работника ВВС.

Ж. Работа по специальным заданиям НТК и ТЭИ ВВС.

З. Собираение технико-статистических материалов и их обработка.

И. Критические замечания к инструкциям и руководствам.

К. Разработка нового типа формуляра самолета или мотора.

Л. Коллективное чтение авиационной технической литературы и заслушивание докладов на технические темы, даваемые на проработку членам секций.

*Ремонтная секция.*

Огромное значение ремонта самолетов и моторов, а главное – постановка дела ремонта таким образом, чтобы он происходил быстро и обходился бы недорого и в то же время давал гарантию в смысле безопасности, дает право обратиться на него самое серьезное внимание.

Цель: изыскание рациональных приемов для быстрого, дешевого и прочного ремонта самолетов и моторов, а также разного авиационного имущества, оборудования, особенное внимание должно быть обращено на качество выходящих из ремонта самолетов и моторов.

Разработка конструкций, облегчающих ремонт (инструмент, приспособления и т.п.).

Собираение технических и статистических материалов.

Собираение результатов испытания моторов на станке и прочее.

Учет количества, потребляемого для ремонта материала и рабочей силы, вывод средних величин.

Разработка журналов испытания.

Состояние инструкций и руководств по ремонту авиационного имущества.

Состояние инструкций по приему самолетов и моторов, выходящих из ремонта.

НОТ в ремонте авиаимущества.

Рационализация расстановки оборудования в мастерских парка.

Разработка форм актов наружного и внутреннего осмотров моторов, приемочных и сдаточных ведомостей.

Специальные задания центра. Вся работа секции в первую очередь направляется для наиболее рационального использования существующего в мастерских оборудования, а потом уже ставятся вопросы научного характера (необходимые измерительные приборы, приспособления и прочее)»<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Глазов С.Г. Технические совещания в Воздушном флоте / Сергей Глазов // Вестник воздушного флота. – 1929. – № 6. – С. 19 – 22.

<sup>2</sup> Там же.

## Приложение Ю

### Состояние укомплектованности личным составом частей и учебных заведений Красного Воздушного флота в 1922 – 1923 годах

Укомплектованность авиа и воздушных частей к 1 октября 1923 года представлена таблицами Q.1, Q.2 и Q.3, составленными по материалам РГВА<sup>7</sup>.

Т а б л и ц а Q.1

01.10.1923 г.	Число частей	Основные специалисты								Всего основных специалистов	
		Летчики		Летчики-наблюдатели		Механики		Мотористы			
		Штат	Наличие	Штат	Наличие	Штат	Наличие	Штат	Наличие	Штат	Наличие
Части центрального подчинения	21	354	312	68	68	173	141	1043	718	1638	1239
Авиачасти	49	396	305	192	174	119	107	759	717	1466	1303
Воздух-части	13	79	81	22	21	26	24	68	62	195	188
Гидроавиачасти	10	56	56	18	18	22	21	112	106	208	201
<b>Итого:</b>	<b>93</b>	<b>885</b>	<b>754</b>	<b>300</b>	<b>281</b>	<b>340</b>	<b>293</b>	<b>1982</b>	<b>1603</b>	<b>3507</b>	<b>2931</b>

Т а б л и ц а Q.2

01.10.1923 г.	Число частей	Специалисты								Всего специалистов	
		Вспомог. специалисты		Обслуживающ. состав		Административ. сост.		Прочие военнослуж-е			
		Штат	Наличие	Штат	Наличие	Штат	Наличие	Штат	Наличие	Штат	Наличие
Части центрального подчинения	21	128	122	1195	991	1292	1242	6021	5027	8636	7382
Авиачасти	49	287	236	1286	1060	483	461	2357	2171	4413	3928
Воздух-части	13	44	39	611	483	110	96	1103	1035	1868	1653
Гидроавиачасти	10	47	35	286	240	88	84	384	353	805	712
<b>Итого:</b>	<b>93</b>	<b>506</b>	<b>432</b>	<b>3378</b>	<b>2774</b>	<b>1973</b>	<b>1883</b>	<b>9865</b>	<b>8586</b>	<b>15722</b>	<b>13675</b>

Т а б л и ц а Q.3 Итоговая

01.10.1923 г.	Число частей	Всего основных специалистов		Всего специалистов		Всего по РККВФ	
		Штат	Наличие	Штат	Наличие	Штат	Наличие
Части центрального подчинения	21	1638	1239	8636	7382	10274	8621
Авиачасти	49	1466	1303	4413	3928	5879	5231
Воздух-части	13	195	188	1868	1653	2063	1841
Гидроавиачасти	10	208	201	805	712	1013	913
<b>Итого:</b>	<b>93</b>	<b>3507</b>	<b>2931</b>	<b>15722</b>	<b>13675</b>	<b>19229</b>	<b>16606</b>

*Примечания:* 1. Под наименованием «летчики» в т а б л и ц а х подразумевались: сухопутные и морские летчики, военные воздухоплаватели и другие должностные лица из летно-подъемного состава. 2. Под «летчиками-наблюдателями» - сухопутные и морские летчики-наблюдатели, а также и артиллерийские наблюдатели-воздухоплаватели. 3. Под «механиками» - механики авиа, воздух и гидроавиа частей, а также другие должностные лица «из механиков». 4. Под «мотористами» - авиа и воздухомотористы, «хозяева самолетов», а также лебедочные мотористы. 5. Под «вспомогательными специалистами» - фотограмметристы, фотолaborанты, фотографы-чертежники, фотографы и их помощники, аэронавигаторы, метеорологи, аэрологи, радиотелеграфисты и электрики. 6. Под «обслуживающими специалистами» - шоферы, их помощники, мотоциклисты, младшие воздухоплаватели, слесари, столяры и др.

В дополнение к подсчету специалистов в строевых частях в Отчете РККВФ за 1923 год приводились данные и по обеспеченности специалистами вузов Красного Воздушного флота<sup>8</sup> (таблицы Q.4, Q.5 и Q.6).

Т а б л и ц а Q.4

Род частей	Число частей	Основные специалисты								Всего основных специалистов	
		Летчики		Летчики-наблюдатели		Механики		Мотористы			
		Штат	Наличие	Штат	Наличие	Штат	Наличие	Штат	Наличие	Штат	Наличие
Авиа 01.01.23г.	6	119	80	22	17	19	14	405	292	565	403
01.10.23г.	8	223	144	62	35	43	42	815	592	1143	813
Воздух 01.01.23г.	2	26	22	-	-	7	4	-	-	33	26
01.10.23г.	1	35	35	-	-	4	4	9	9	48	48
Гидро 01.01.23г.	1	16	5	-	-	33	9	23	9	72	23
01.10.23г.	1	17	9	3	-	3	3	69	30	92	42
Вспом. 01.01.23г.	2	13	7	4	3	1	1	9	7	27	18
01.10.23г.	2	21	22	8	7	1	1	6	6	36	36
<b>Итого 01.01.23г.</b>	<b>10</b>	<b>174</b>	<b>114</b>	<b>26</b>	<b>20</b>	<b>60</b>	<b>28</b>	<b>437</b>	<b>308</b>	<b>697</b>	<b>470</b>
<b>01.10.23г.</b>	<b>12</b>	<b>296</b>	<b>210</b>	<b>73</b>	<b>42</b>	<b>51</b>	<b>50</b>	<b>899</b>	<b>637</b>	<b>1319</b>	<b>939</b>

<sup>7</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 1. Д. 170. С. 187.

<sup>8</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 1. Д. 170. С. 188, 189.

Т а б л и ц а Q.5

Род частей	Число частей	Специалисты								Всего специалистов	
		Вспомог. специалист		Обслуживающ. сост.		Административ.сост.		Прочие военнослуж-е		Штат	Наличие
		Штат	Наличие	Штат	Наличие	Штат	Наличие	Штат	Наличие		
Авиа 01.01.23	6	61	45	478	261	112	101	1476	1139	2127	1546
01.10.23	8	56	49	998	729	189	185	2309	2140	3552	3103
Воздух 01.01.23	2	13	7	112	55	26	25	422	273	573	360
01.10.23	1	8	8	55	48	30	26	275	247	368	329
Гидро 01.01.23	1	12	3	74	27	12	9	129	55	227	94
01.10.23	1	9	6	49	40	18	18	146	154	222	218
Вспом. 01.01.23	2	28	11	97	64	49	40	405	382	579	497
01.10.23	2	12	11	61	60	41	41	412	404	526	516
<b>Итого: 01.01.23</b>	<b>10</b>	<b>114</b>	<b>66</b>	<b>761</b>	<b>407</b>	<b>199</b>	<b>175</b>	<b>2432</b>	<b>1849</b>	<b>3506</b>	<b>2497</b>
<b>01.10.23</b>	<b>12</b>	<b>85</b>	<b>74</b>	<b>1163</b>	<b>877</b>	<b>278</b>	<b>270</b>	<b>3142</b>	<b>2945</b>	<b>4668</b>	<b>4166</b>

Т а б л и ц а Q.6 Итоговая

01.10.1923 г.	Число частей	Всего основных специалистов		Всего специалистов		Всего по РККВФ	
		Штат	Наличие	Штат	Наличие	Штат	Наличие
Авиа 01.01.23г.	6	565	403	2127	1546	2692	1949
01.10.23г.	8	1143	813	3552	3103	4695	3916
Воздух 01.01.23г.	2	33	26	573	360	606	386
01.10.23г.	1	48	48	368	329	416	377
Гидро 01.01.23г.	1	72	23	227	94	299	117
01.10.23г.	1	92	42	222	218	314	260
Вспом.01.01.23г.	2	27	18	579	497	606	515
01.10.23г.	2	36	36	526	516	562	552
<b>Итого 01.01.23г.</b>	<b>10</b>	<b>697</b>	<b>470</b>	<b>3506</b>	<b>2497</b>	<b>4203</b>	<b>2967</b>
<b>01.10.23г.</b>	<b>12</b>	<b>1319</b>	<b>939</b>	<b>4668</b>	<b>4166</b>	<b>5987</b>	<b>5105</b>

В отчетном году вузы КВФ постепенно становились на более твердую почву в связи с требованием, предъявляемым к боевой деятельности красных военных летчиков-наблюдателей и других специалистов. В течение года были сформированы две школы летчиков: 2-я высшая и 2-я летная<sup>9</sup>. (...) Состояние учебных заведений Воздушного флота и укомплектованность см. в таблице Q.7.

Т а б л и ц а Q.7<sup>10</sup>

Округа и школы	Дата	Число	Постоянный состав			Переменный состав		
			По штату	По списку	Неком-плект	По штату	По списку	Неком-плект
<b>Московский военный округ</b>								
Высшие	01.10.1922г.	4	192	152	40	620	212	408
	01.10.1923г.	5	369	288	81	925	417	508
Нормальные	01.10.1922г.	-	-	-	-	-	-	-
	01.10.1923г.	1	59	55	4	480	574	-
Подготовительн.	01.10.1922г.	1	52	42	10	300	259	41
	01.10.1923г.	-	-	-	-	-	-	-
<b>Ленинградский военный округ</b>								
Высшие	01.10.1922г.	2	106	90	16	520	188	332
	01.10.1923г.	2	129	118	11	350	350	-
Нормальные	01.10.1922г.	-	-	-	-	-	-	-
	01.10.1923г.	1	48	49	-	430	473	-
Командные	01.10.1922г.	1	29	27	2	340	420	-
	01.10.1923г.	-	-	-	-	-	-	-
<b>Украинский военный округ</b>								
Высшие	01.10.1922г.	-	-	-	-	-	-	-
	01.10.1923г.	2	128	92	36	305	142	163
Нормальные	01.10.1922г.	-	-	-	-	-	-	-
	01.10.1923г.	1	49	42	7	300	192	108
Подготовительн.	01.10.1922г.	3	129	83	46	400	152	248
	01.10.1923г.	-	-	-	-	-	-	-
<b>Итого</b>	<b>01.10.1922г.</b>	<b>10</b>	<b>479</b>	<b>366</b>	<b>113</b>	<b>2030</b>	<b>1182</b>	<b>848</b>
	<b>01.10.1923г.</b>	<b>12</b>	<b>782</b>	<b>644</b>	<b>128</b>	<b>2790</b>	<b>2148</b>	<b>642</b>

<sup>9</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 1. Д. 170. С. 192.<sup>10</sup> Там же.



Обеспечение школ самолетами и моторами с 1 января по 1 октября 1923 года достигало 80 % потребности в самолетах и 98 % - в моторах. Качество самолетов на 75 % не удовлетворяло учебным требованиям, что влекло за собой аварии не по вине летчиков и не давало возможности школам выявить полную работу. Снабжение авиапулеметами и аэрофотоаппаратами было доведено (устаревшими образцами) до штатной потребности. В оборудовании и самолетах чувствовался недостаток.

Обеспечение вузов предметами вооружения и техники в период с 1 января по 1 октября 1923 года представлено в таблице Q.8.

Т а б л и ц а Q.8<sup>11</sup>

Тип школ	Число школ	Наименование предметов снабжения												
		Винтовок	Пулем-в	Авт.руж.	Орудий	Мином-в	Револьв.	Хол. ор.	Самол-в	Аэрост-в	Р/станц-й	Автом-й	Мотоц-в	
Высшие	01.01	6	772	114	16	-	6	63	11	136	15	5	36	8
	01.10	9	1046	124	10	2	-	118	8	338	6	6	58	8
Нормальные	01.01	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	01.10	3	844	27	-	-	-	55	1	21	-	2	9	2
Командные	01.01	1	13	-	-	-	-	1	-	-	-	-	3	1
	01.10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Подготовительн.	01.01	4	649	62	5	-	-	24	6	92	-	1	31	8
	01.10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

В 1923 году в инструкции «О порядке распределения принятых на действительную военную службу при очередном призыве граждан по родам и частям войск» относительно требований, которым должны удовлетворять принятые на действительную военную службу граждане говорилось, что в «Воздушный флот [должны отбираться] вполне здоровые, неслабосильные, смелые и развитые, с хорошим зрением, безусловно хорошо грамотные, по преимуществу знающие слесарное, столярное, машинное, моторное дело и все работающие на воздухоавиастроительных заводах и мастерских, но 15 – 20 % наряда в Воздушный флот может заполниться без особого отбора»<sup>12</sup>.

<sup>11</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 1. Д. 170. С. 193.

<sup>12</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 3. Д. 1776. Л. 255.

## Приложение Я

### ***О немецком «Научном и летно-испытательном авиационном учреждении» в г. Липецке (1925 – 1933 гг.) и В.П. Чкалове***

В 1922 году в Липецке была создана Высшая школа военных летчиков, 13 июня 1925 года ее закрыли. В этом же году в Липецке разместились 1-я отдельная разведывательная авиаэскадрилья им. В.И. Ленина (с 4 марта 1925 года она стала первой в советских ВВС легкомобардировочной эскадрильей – 1-й *олбаэ*) и 10-й корпусной авиаотряд, который вместе с 1-й *олбаэ* составил Липецкую авиагруппу ВВС МВО.

В 1925 году открылась и немецкая страница в истории Липецка и его аэродрома. В это время Германия могла иметь вооруженные силы численностью в 100 тыс. человек, из них офицеры должны были составлять не более четырех тысяч человек. Военная и морская авиация, тяжелая артиллерия и танковые войска отменялись.

Политической и правовой основой сотрудничества между СССР и Германией явились договор в Рапалло от 12 апреля 1922 года, а позднее - советско-германский договор о нейтралитете от 24 апреля 1926 года.

Соглашение о создании немецкой авиационной школы в Липецке было подписано в Москве 15 апреля 1925 года, а уже летом школа была открыта для подготовки летного состава<sup>13</sup>.

В соответствии с подписанным 15 августа 1925 года соглашением между Германией и СССР в Липецке было образовано немецкое авиационное учебно-боевое подразделение, которое официально называлось «Научное и летно-испытательное авиационное учреждение».

Липецкий аэродром поступил в совместную советско-немецкую эксплуатацию. Немцы провели значительную работу по оборудованию Липецкого аэродрома, построили ряд зданий в гарнизоне, некоторые из них сохранились до настоящего времени. Немецкий учебный центр состоял из штаба, отрядов истребительного, разведывательного и летных испытаний.

К практическим полетам на Липецком аэродроме немецкие летчики приступили летом 1925 года. За все время существования центра в нем прошли подготовку около 450 летчиков, летчиков-наблюдателей и других авиаспециалистов, в том числе 120 летчиков-истребителей.

Немецкая сторона через подставные фирмы закупала для ВВС Красной армии лучшие истребители того времени – голландские «Фоккер D-XI» (150 таких машин закупили в Голландии, якобы для Бразилии, однако пароходы с ними прибыли не в Рио-де-Жанейро, а в Ленинград). Таким же путем в Липецке оказались несколько позднее и более совершенные «Фоккер D-XII».

Вскоре по заказу Советского Союза Фоккер разработал истребитель «Фоккер D-XIII» с двигателем «Нэпир Лайон». Новый самолет поступил в Липецк в количестве 50 экземпляров для немецкой авиашколы военных летчиков<sup>14</sup>. Самолеты «Фоккер D-XIII» составили основу парка учебных машин школы. Этот самолет по сравнению со стоявшим в то время на вооружении советских ВВС «Фоккер D-XI» по схеме отличался мало, однако имел гораздо более мощный двигатель (450 л.с. вместо 300 л.с.) и значительно лучшие

<sup>13</sup> Пыхалов И. Великая оболганная война / 2-е изд., испр. и доп. – М.: Яуза, Эксмо, 2006. – 512 с. – ISBN 5-699-17121-5. – С. 18.

<sup>14</sup> Соболев Д.А. История самолетов. 1919 – 1945 гг. / Дмитрий Соболев. – М.: «Российская политическая энциклопедия» (РОССПЭН), 1997. – 357 с. – ISBN 5-86004-137-3. – С. 15.

летные качества<sup>15</sup>.

На аэродроме постоянно дислоцировались авиачасти МВО, здесь регулярно бывал командующий ВВС МВО И.У. Павлов и другие авиационные командиры. Практиковались совместные полеты советских и немецких летчиков на разведку, учебные воздушные бои между ними, состязания в стрельбе по буксируемым мишеням-конусам, в бомбометании с пикирования и многое другое. Полученные знания и опыт очень скоро понадобились нашим авиаторам в реальных боевых условиях: осенью 1929 года 1-я (с октября 1929 года - 40-я) легкомбардировочная авиаэскадрилья (командир – И.И. Карклин) убыла на Дальний Восток, где приняла участие в боях на КВЖД.

Советская сторона рассматривала Липецкий аэродром как своеобразный учебный центр, предназначенный для ознакомления наших авиаторов с последними достижениями зарубежной авиационной техники, методикой летной подготовки, организацией летной и наземной служб, особенностями боевого применения самолетов различных типов.

В Липецком центре побывал и Валерий Павлович Чкалов. В этой связи приведем выдержку из книги В.В. Чкаловой:

«В конце июня 1927 года Чкалова направили в Липецк на курсы усовершенствования для повышения летного мастерства. (...) После окончания курсов наши и иностранные летчики показали лучшие методы и способы боевого применения истребителей, а, следовательно, и технику высшего пилотажа, маневренности и стрельбы. В этих показательных полетах Чкалов занял первое место, вызвав восхищение не только участников состязания, но и присутствовавшего при этом руководства ВВС.

После возвращения Чкалова Шелухин [*командир части, в которой служил В.П. Чкалов*] дал ему задание показать всему летному составу эскадрильи, чему он научился на курсах. Чкалов попросил разрешение на свободный полет, на что Шелухин согласился «с большим напряжением». Чкалов готовился три дня к этому полету. Сам просмотрел свой самолет, отрегулировал его, устранил люфты, смазал, проверил все болты и сочленения. В этом ему, конечно, помогла его работа в мастерских по ремонту самолетов в 1919 году.

Вообще, следует отметить, что подготовке материальной части он всегда уделял особое внимание, что замечалось и его начальством. Полет совершался на самолете «Фоккер Д-ХІ».

Я [В.В. Чкалова] хочу привести очень ярко написанные воспоминания В.В. Брандта, служившего в этой эскадрилье и присутствовавшего при этом показе:

«Набрав необходимую высоту, Валерий Павлович выполнил каскад фигур высшего пилотажа, как всегда «по-чкаловски», стремительно и четко. Все шло очень хорошо, командир с удовольствием наблюдал. Вдруг самолет начал пикировать на ангар. Пикирование выполнялось под большим углом, мотор работал на полных оборотах. Машина с ревом неслась к земле, как раз к тому месту, где стоял командир. Все недоуменно следили за этим падением. Примерно на высоте 50 метров начался выход из пикирования. Но снижение по инерции, разумеется, продолжалось. В результате самолет пронесся над самой землей, так что в кабине отчетливо была видна голова Чкалова в шлеме. Он смотрел на Шелухина.

В следующее мгновение летчик пошел круто вверх с явным намерением выполнить петлю. Но ведь петля на такой высоте – самоубийство! Все замерли (...). Набрав высоту около 150 метров и показав зрителям «спинку», Чкалов плавно и четко повернул машину на 180 градусов вокруг продольной оси, продолжая полет без ухода вверх. Фигура иммельмана! И

<sup>15</sup> Шавров В.Б. История конструкций самолетов в СССР до 1938 года / 3-е изд., исправл. / Вадим Шавров. - М., 1986. - 752 с. - С. 344.

это на минимально возможной высоте! Он уверенно и абсолютно одинаково повторил фигуру пять или шесть раз. Крутое пикирование с мотором, вывод у самой земли, резкий бросок на петлю и четкий поворот на высоте 150 – 200 метров.

Закончив программу, Чкалов начал заход на посадку. Но и здесь зрителей ждал сюрприз. Добравшись примерно до границы аэродрома, летчик перевернул машину и продолжал планирование вверх колесами. Когда до земли остались считанные метры, совершил обратный поворот и тут же приземлился на три точки, то есть выполнил замедленную «бочку» при планировании на посадку».

Кончился этот отчет о командировке тем, что Чкалов получил двадцать суток ареста на гауптвахте и двадцать суток отстранения от полетов от командира бригады, приехавшего в этот момент на аэродром.

Позднее на вопрос командира, зачем он это сделал, Чкалов ответил, что в боевых условиях перед летчиком может стоять проблема вынужденной посадки, и этот маневр позволит ему без аварии посадить самолет в любых условиях.

Фигуру иммельман на «Фоккере Д-ХI» не выполнял никто, кроме Чкалова. Она не получалась, так как машина сваливалась в штопор. Чкалов не только показал возможность выполнения этой фигуры высшего пилотажа, но и по просьбе командира рассказал, как он это делает. Его рассказ был коротким:

«Сначала я отвязываюсь и сажусь как можно глубже в кабину, чтобы «ногу больше дать». Газ на разгоне даю на защелку. Потом ловлю момент и даю рули до отказа».

Достаточно все просто, но за этой простотой чувствуется серьезная проработка проблемы»<sup>16</sup>.

С лета 1930 года интерес немецкой стороны к функционированию Липецкого центра стал снижаться. Причин здесь было несколько: западные страны ослабили тиски ограничений Версальского договора, в связи с чем работы по подготовке авиационного персонала, производству и испытаниям техники стало возможным переносить на территорию Германии. Началась работа по сбору лучших авиационных специалистов и распределению их по крупнейшим германским авиазаводам и лётно-испытательным станциям, которые в скором времени предполагалось загрузить военными заказами.

В итоге к сентябрю 1930 года свернул работу отряд, готовивший летчиков-наблюдателей, с конца 1931 года их подготовку вели уже в Германии. Постепенно Липецк покинули и лучшие специалисты-истребители, такие, как, например, командир истребительного отряда Карл Шенебек, ас Первой мировой войны. С приходом же 30 января 1933 года к власти в Германии Гитлера и его нацистской партии военное сотрудничество между нашими странами прекратилось полностью, и в сентябре 1933 года весь немецкий персонал покинул Липецк.

На Липецком аэродроме в это время продолжал базироваться 4-й авиаотряд советских ВВС, входивший в состав сначала 40-й, а затем 38-й эскадрильи. Его командиром с 1931 г. стал А. Томсон<sup>17</sup>.

<sup>16</sup> Чкалова В.В. Валерий Чкалов. Легенда авиации / Валерия Чкалова. – М.: АСТ - ПРЕСС КНИГА, 2005. – 336 с. – ISBN 5-462-00365-X. – С. 37 – 39.

<sup>17</sup> Пыхалов И. Великая обманная война / 2-е изд., испр. и доп. – М.: Яуза, Эксмо, 2006. – 512 с. – ISBN 5-699-17121-5. – С. 22.

## Приложение D

### *О Конференции военных учебных заведений ВВС 1926 года*

Организационные вопросы Конференции касались:

а) комплектования руководящего состава школ ВВС соответствующими специалистами, преимущественно с высшим военным образованием и опытом в области учебной работы;

б) необходимости частичной замены инструкторского состава лучшими специалистами строевых частей ВВС, в частности, от летных инструкторов нужно требовать летный служебный стаж не менее года;

в) о совершенствовании руководительского и преподавательского состава как по своей специальности, так и в методическом отношении; одна из мер к достижению этого – создание специальных педагогических курсов. Лучшими кандидатами на курсы нужно считать: летный состав с большим летным стажем и педагогическими наклонностями и комсостав ВВС, окончивший соответствующие курсы усовершенствования или военный факультет Военной Воздушной Академии. Преподавателей авиационно-технических дисциплин надо готовить из числа окончивших Военную Воздушную Академию по инженерной линии;

г) обслуживающего технического персонала в отношении регулирования пополнения школ разного рода специалистами. При этом отмечено, что недостаток в квалифицированных специалистах объясняется низкой оплатой труда. Нужно принять меры к повышению заработной платы. Для полного обеспечения школ специалистами нужно ввести ученичество;

д) хозяйственного, строевого и медицинского состава школ.

При обсуждении вопроса о комплектовании летных школ переменным составом были вынесены следующие постановления:

а) основной базой комплектования школ ВВС должна стать авиахимовская молодежь;

б) не менее 25 % приема Военно-Теоретической Школы должны составлять командиры и военнослужащие;

в) проведению комплектования должна предшествовать широкая осведомительная кампания;

г) должны быть уточнены требования медицинского отбора.

Кроме того, по предложению организационной секции Конференция высказалась за реорганизацию летных частей и отделений в школах ВВС в эскадрильи и отряды, дабы в учебных заведениях осуществить порядок строевых частей и при обучении летному делу, а также - за слияние санитарных частей с психофизиологическими лабораториями в тех школах, где такие предусмотрены по штату.

Были высказаны пожелания о создании нормальной подготовительной школы, как базы комплектования всех школ ВВС.

Важным вопросом, рассмотренным на Конференции, являлся вопрос о передаче курсов усовершенствования при Школе летчиков – наблюдателей (Авиавак) Военной Воздушной Академии.

Предложено открыть при Военной Воздушной Академии педагогические

курсы, однако, в первую очередь, - для преподавателей Тактики воздушного флота и преподавателей Аэронавигации.

Организационная секция обсудила вопросы общевоинского снабжения и совместно с учебной и политическими секциями проработала вопросы быта школ ВВС.

По докладу С.Г. Хорькова в учебно-методической секции – «О требованиях Штаба ВВС к выпускаемым школами специалистам и их подготовке» секция особо внимательно обсудила вопрос о военной подготовке летчиков и о порядке отбора летчиков – истребителей.

Кроме того, в этой секции были проработаны тезисы по докладу тов. Жаброва «Построение учебных планов и программ и единый учебно-воспитательный план».

Горшков В.С. поднял вопросы летной программы,

Капустян К.Ф. затронул вопрос «О материальной части и аэродромах школ».

Учебно-методическая секция разработала требования к типам учебных и переходных самолетов и определила их типы для каждой школы.

Технические вопросы.

Проработаны: 1) организационные вопросы технических отделов школ, 2) вопросы организации ремонта авиационной техники, 3) сроки службы самолетов и моторов, 4) порядок эксплуатации и хранения авиатехнического имущества, 5) вопросы технического снабжения и технических кредитов, 6) вопросы учета и отчетности.

Взаимоотношения технических отделов школ с другими школьными подразделениями.

Общественно-политический цикл, курс политработы, общественные организации в вузах ВВС.

Были проанализированы недочеты: дисциплина, взаимоотношения слушателей с инструкторами.

Решено было оставить в школах только те общественные организации, которые имеют почву для практической работы, а именно: Авиахим, Методы организации производства (Мопр), комиссия связи, хозяйственная комиссия содействия.

Постановили, что «главное внимание школ должно быть уделено воинскому и политическому воспитанию воздушных бойцов».

По заключению Студзинского: «Конференция свою задачу выполнила»<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Конференция ВУЗ ВВС РККА // Вестник воздушного флота. - № 5. – 1926.– С. 35 - 38.

## Приложение F

### *В.П. Чкалов писал:*

«По всем данным мною ранее показаниям хочу добавить главное, заключающееся в разном понимании характера подготовки летчика-истребителя. На мой взгляд, тенденция, имеющаяся в армии, к максимальной осторожности в полетах, не верна, в особенности в истребительной авиации. Летчик-истребитель должен быть, на мой взгляд, смелым, с безусловным отсутствием боязни и осторожности в полетах. В противном случае в воздушном бою с противником летчик, привыкший осторожно летать, будет больше думать о самолете, а не о противнике, и в результате чего, безусловно, будет сбит противником. Вопрос этот сугубо важный для ВВС РККА. Я прекрасно понимаю и знаю нашу бедность и поэтому необходимость в сохранении материальной части (дорогостоящий самолет), но в то же время не допускаю мысли о необходимости за счет сохранения ее, ухудшить боеподготовку летчика-истребителя, учитывая и то обстоятельство, что будущая борьба с воздушным противником будет неравная с точки зрения разности качеств самолетов.

А эта точка зрения квалифицируется командованием «хулиганством», недисциплинированностью. К этому хочу добавить, что при смелых полетах (это по определению самого же командования) я имею за 5 лет летной работы - 2 аварии, за которые я сейчас осужден на один год лишения свободы. В качестве справки необходимо указать, что за «блестящие достижения в технике пилотирования» приказом РВС СССР 1927 г. от 8 ноября, мне объявлена благодарность и выдана денежная награда в размере 150 рублей. (...)»<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Чкалова В. В. Валерий Чкалов. Легенда авиации / Валерия Чкалова. – М.: АСТ - ПРЕСС КНИГА, 2005. – 336 с. – ISBN 5-462-00365-X. – С. 51 - 53. (Новый документ В.П. Чкалова // Исторический архив. - 1957. - № 3. - С. 233 – 234).

## Приложение G

### *Из доклада Начальника ВВС РККА «Об обеспечении авиационными кадрами на вторую половину пятилетки»*

«... 6. По расширению школ ВВС принять следующее решение: а) Военно-техническую школу в г. Ленинграде в текущем году довести до емкости 1400 курсантов; Объединенную школу авиатехников в Вольске в текущем году довести до емкости 800 курсантов и к 1 июля 1932 года - до емкости 1200 курсантов, переведя ее к 1 января 1931 года только на прием авиатехников;

3-ю Военную школу летчиков в Оренбурге с 1 октября 1931 года перевести на подготовку расширенного приема летчиков-наблюдателей (до 1000 чел.) за счет переноса курсов летчиков в новую летную школу. С 1 октября 1931 года увеличить емкость школы на 150 курсантов для усиленного приема на курс техников по вооружению;

7-ю Военную школу летчиков в Сталинграде расширить в 1931 году, доведя казарменную емкость до 800 курсантов; ускорить, начиная с текущего года, строительство ремонтных мастерских, необходимых для максимальной загрузки летного курса школы;

Расширить казарменную площадь Школы военных пилотов в Одессе, доведя ее емкость в текущем 1930 году до 220 курсантов;

Расширить казарменную штатную емкость Школы спецслужб в Москве к 1 ноября 1931 года, доведя ее емкость до 700 курсантов; для этого до 1 октября 1930 года увеличить количество пайков школ ВВС на 1600 пайков. На расширение школ ассигновать 1.200.000 рублей.

Штабу РККА в месячный срок представить на утверждение Председателю ВВС СССР новые штаты расширенных школ, стремясь путем рационализации, возможно меньше увеличивать численность постоянного состава.

б) Так как указанное расширение школ не покрывает полностью потребностей в кадрах ВВС, признать необходимость открытия в 1931/32 году следующих новых школ (строительство закончить в 1930/31 году):

- 1) одну новую школу летчиков в Донбассе,
- 2) одну новую школу авиатехников на Урале,
- 3) одну новую школу военных пилотов в Баку,

из них две школы должны быть построены за счет средств Осоавиахима. Кроме того, существующую Школу морских летчиков и летнабов в г. Севастополе, работающую в неблагоприятных аэродромных условиях, перевести на новое место стоянки с соответствующим ее расширением.

7. По комплектованию школ ВВС утвердить следующие решения:



а) Констатировать, что, несмотря на улучшающийся с каждым годом качественный состав поступающих в школы ВВС, отбор кандидатов все еще нельзя признать удовлетворительным (недостаточная рабочая и партийно-комсомольская прослойка, много физически негодных и т.д.).

б) Установить впредь для летных и технических школ ВВС рабочую прослойку в 90 % и партийно-комсомольскую также в 90 %.

Основным источником комплектования летно-технических школ ВВС сделать партийную и комсомольскую организацию в РККА, используя в качестве содействующей организации Осоавиахим. Источником для комплектования школ военных пилотов считать наилучший младший командный состав в строевых частях.

в) Начальнику ГУ РККА в десятидневный срок разработать вопрос о пенсионном обеспечении семей летчиков и курсантов, погибших на летной работе или потерявших работоспособность.

ВВС и ПУР-у разработать вопрос о переквалификации вылетавшихся летчиков.

г) В целях внедрения в широкие рабоче-крестьянские массы идеи необходимости строительства Гражданского Воздушного флота, а также популяризации летного дела, признать необходимым установить для Воздушного флота день 15 августа постоянным праздником. Праздник должен быть массовым спортивным с показом достижений Воздушного флота<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 1. Д. 1320. Л. 45 - 45 об.

## Приложение J

### *Из доклада Начальника ВВС РККА о комплектовании авиационных школ*

«Начальник  
Военных Воздушных сил  
РККА  
5 июня 1930 г.  
№ 93/0194с

Председателю  
Революционного Военного  
Совета  
Союза ССР

Доклад

*О комплектовании школ ВВС РККА и мероприятиях по службе летно-подъемного состава*

#### I. Характеристика комплектования школ и меры к его улучшению, осуществленные в прошлом

Несмотря на сравнительно быстрое расширение объема наших лет-ных школ (в 1925 г. - 685 чел. курсантов, в 1927 г. - 755 чел., в 1929 г. - 934 чел., в 1930 г. - 1559 чел.), благодаря принятым Управлением ВВС мероприятиям, переменный состав этих школ из года в год улучшался.

Показатели приемов в военные школы летчиков дают следующую динамику улучшения качества по партийной принадлежности:

<i>Годы / Принадлежность к партии</i>	<i>ВКП (б)</i>	<i>ВЛКСМ</i>	<i>Б/п</i>
1925	20 %	48 %	32 %
1928	19 %	49 %	32 %
1929	31 %	50 %	19 %
1930	Прием производится в июне 1930 г.		

Т.е. за период с 1925 по 1930 г. % партийцев и комсомольцев возрос с 68 до 81, а беспартийных снизился с 32 до 19.

В школы ВВС по социальному положению набиралось:

<i>Годы</i>	<i>Рабочих</i>	<i>Крестьян</i>	<i>Прочих</i>
1925	48 %	26 %	26 %
1928	53 %	24 %	23 %
1929	72 %	18 %	10 %
1930	Прием производится в июне 1930 г.		

Т.е. с 1925 по 1930 год % рабочих возрос с 48 до 72 за счет снижения % крестьян с 26 до 18 и, главным образом, за счет снижения % прочих с 26 до 10.

Это улучшение переменного состава летных школ по партийности и социальному положению достигалось проведением целого ряда мероприятий:

1) Введения трехстепенного порядка набора в летные школы, а именно: первичный отбор на месте в комиссии Осоавиахима и при войсковых частях, вторичный отбор в Постоянных Отборочных Комиссиях при войсковых частях и учреждениях ВВС РККА из кандидатов, признанных годными при первичном отборе и, наконец, окончательный (третий) отбор Центральной Комиссией, состоящей при Военно-Теоретической Школе и возглавляемой Начальником - Комиссаром Школы. Во всех этих комиссиях участвуют представители местных партийных профессиональных организаций и представители

Особых Отделов. Этот трехстепенной порядок комплектования школ ВВС введен еще в 1928 году.

2) Установление и повышение предельных норм социальных показателей: в 1928 году - не менее 50 % рабочих; повышение этой нормы в 1929 году - не менее 60 % рабочих; а в 1930 году - доведение нормы рабочих до 80 %.

3) Переход местных и войсковых отборочных комиссий к отбору кандидатов на крупных фабриках и заводах заблаговременно, т.е. за 6 - 12 месяцев до приема в школу с использованием остающегося времени до приема на проверку через органы ОГПУ и др. социального происхождения и положения отобранных кандидатов и на предварительную подготовку их к поступлению в школу по общеобразовательным и специальным предметам. Мероприятие это начало проводиться с 1929 года.

4) Установление через Верховный Суд Союза ССР уголовной ответственности для лиц, сокрывших свое социальное происхождение и положение и давших неверные сведения о себе при приеме их в школы.

5) Поголовная поверка всего переменного состава через ОГПУ и др. контрольные органы по месту рождения и жительства каждого курсанта школы о его социальном происхождении и положении и систематическая работа командования и партийных организаций школы по выявлению политико-морального соответствия каждого курсанта своему назначению.

За период с 1 октября 1928 г. по 1 октября 1929 г. поголовной длительной проверкой социального положения и происхождения курсантов через ОГПУ и другие организации по месту рождения и жительства выявлено и отчислено от школ свыше трех (3) процентов социально-чуждых курсантов, просочившихся в летные школы через трехстепенной отбор путем ловкого сокрытия и замаскирования работой на производстве своего социального происхождения.

Последнее заставило УВВС: во-первых, добиться от Верховного суда Союза издания специального закона о привлечении к уголовной ответственности лиц, виновных в сокрытии своего социального происхождения и положения при поступлении в летные школы (но Верховный суд не согласился на проведение более суровой меры, чем лишение свободы до 3-х месяцев), во-вторых, поставить со всей остротой вопрос перед ПУРОм и ЦК ВКП(б) о резком усилении и повышении роли и ответственности местных партийных организаций в деле отбора кандидатов в летные школы. (Последнее, хотя и было выдвинуто Управлением ВВС еще осенью 1929 г., но до сих пор не получило еще своего положительного разрешения).

## II. Трудности и недостатки комплектования

Минувший январский прием и идущий в настоящее время июньский прием, несмотря на усиление агитации и пропаганды за поступление в школы ВВС, дает значительное уменьшение наплыва желающих (кандидатов).

Тем самым ухудшаются возможности качественного и даже количественного отбора и набора пополнений для летных школ (наплыв желающих поступить в Техническую Школу ВВС не только не уменьшается, но, наоборот, значительно возрастает при каждом очередном наборе).

Это уменьшение наплыва желающих поступить в летные школы и связанное с этим ухудшение возможностей отбора объясняется следующими причинами:

1. Большим отливом рабочей молодежи в гражданские технические учебные заведения (высшие и средние) в связи:

а) с многократным увеличением емкости их,

б) необычайным повышением материальных условий обучающихся (установление

ставок по стипендии и контрактации до 130 - 150 и даже до 200 рублей в месяц),

в) созданием несравнимо больших и надежных перспектив службы в материально-бытовом отношении по окончании гражданских ВТУЗов (занятие должностей инженеров на производстве и в учреждениях со ставкой в 300 - 500 и больше рублей).

2. Ограниченностью и неопределенностью дальнейших перспектив при поступлении в летные школы:

а) незначительность заработка военного летчика (165 руб. в месяц) против среднего заработка слесаря на авиационных заводах 200 - 260 рублей в месяц и против ставки контрактации в гражданских ВУЗах 150 - 200 рублей в месяц и инженера 300 - 500 рублей в месяц при более спокойной и во много раз менее рискованной учебе и службе.

б) реальной угрозой потери летной квалификации и необходимостью уйти с летной работы по состоянию здоровья к 35 - 40 годам без определенной перспективы дальнейшей службы и использования.

в) большой вероятностью «искалечить» и даже «угробить» себя на летной работе с обречением в этом случае себя и своей семьи на нищенское существование.

г) вероятностью быть отчисленным в процессе обучения в школе по летной неуспеваемости и несоответствию (за время прохождения всего курса по летной неуспеваемости отчисляются до 45 %) и полной неопределенностью и неизвестностью своей перспективы в этом случае.

3. Большим браком по состоянию здоровья и частично по общему образованию и развитию при поступлении в летные школы.

4. Отсутствием необходимого внимания и забот со стороны партийных организаций к делу отбора и комплектования летных школ.

5. Недостаточная популяризация воздушного флота в целом и летчика, в частности, и особенно среди широких масс трудящихся.

### III. Выводы и предложения по улучшению комплектования летных школ

Для обеспечения Воздушного флота отборным и надежным летным и техническим составом абсолютно необходимо проведение нижеследующих мероприятий в порядке их важности:

1. Основным источником и базой комплектования летных и технических школ ВВС РККА сделать партийную и комсомольскую организацию и Рабоче-Крестьянскую Красную Армию вместо организаций Осоавиахима, как это имеет место до сего времени. Оформить это через ЦК ВКП(б) особым постановлением, возложив на бюро комитетов партии и Начподивов и им равных ответственность за качественный и количественный отбор кандидатов в школы ВВС, в первую очередь, летные.

2. С октября текущего 1930 года произвести резкое повышение содержания летного состава путем увеличения залетных денег на 50 - 100 рубл. в месяц, произведя особо резкое повышение залетных командиров: звеньев, неотдельных отрядов, отдельных частей и их соединений (чем выше, тем больше, так как это требует меньше расходов и создает стимул к продвижению).

3. Обеспечить немедленно и на деле достаточное питание летного и технического состава Воздушного флота путем:

а) выдачи натурой диетпайка, состав коего пересмотреть в сторону значительного увеличения калорийности и размеров потребного (средняя потеря энергии летчика за каждый час полета определяется около 500 калорий, а между тем суточная норма питания летного состава ныне в большинстве гарнизонов составляет около 3000 калорий против потребных около 5000 калорий).

б) выдачи бесплатно горячих завтраков на аэродромах всему летному и

техническому составу (они лично вами были обещаны на Киевских маневрах в беседе с летчиками еще в 1928 году, но до сих пор это мероприятие остается не осуществленным).

в) организации во всех авиагарнизонах закрытых распределителей и столовых для летного и технического состава и их семей.

4. Обеспечения пенсий летчиков, получивших увечья, и семей летчиков, погибших на летной работе, в размерах равных хотя бы среднему заработку квалифицированного рабочего (по современным условиям рублей: 150 - 200 в месяц).

5. Обеспечения за счет государства переквалификацию вылетающих летчиков: подготовка к поступлению во ВТУЗы и обучение в них, обучение автомобильному и тракторному делу и т.д.

6. Организации специальных домов отдыха для летно-подъемного состава и обеспечения на 100 % всех нуждающихся в курортном лечении.

7. Обеспечения в долгосрочный кредит летного и технического состава ВВС автомобилями и мотоциклами (льгота для привлечения на службу в Воздушный флот и средство переквалификации летного состава задолго до ухода его с летной работы).

8. Широкой популяризации работы летно-подъемного состава и отдельных отличившихся и имеющих заслуги летчиков среди широких слоев рабоче-крестьянской общественности.

9. Широкого ознакомления рабоче-крестьянского населения с условиями работы, льготами службы и пенсионным обеспечением летно-подъемного состава путем издания и распространения соответствующей литературы.

10. Периодически в дни революционных праздников и торжественных передач Воздушному флоту самолетов, увеличить повсеместно и особенно в пролетарских районах демонстрацию летной работы авиации и выполнение ознакомительных полетов с наиболее заслуженными представителями общественных организаций.

11. Установления твердого дня праздника Воздушного флота и широкой демонстрации мощи его в день этого праздника по всему Союзу, особенно в крупных экономических, промышленных и политических центрах.

12. Включения в программы школ Наркомпроса и ВСНХ основных сведений по элементарной технике и применению Воздушного флота.

13. Введения пенсионного обеспечения семей погибших курсантов.

14. Добиться от Верховного Суда Союза усиления кары за сокрытие социального происхождения и положения при поступлении в школы ВВС и доведения этого закона до сведения широких масс населения.

Разрешить ВВС иметь сверху донизу свой учет всего личного состава во всех отношениях.

Прошу утверждения выдвинутых мною предложений и Вашего распоряжения об их осуществлении не позже 1930 - 31 года.

*Начальник Военных Воздушных сил РККА*

*/Баранов/»<sup>1</sup>*

<sup>1</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 1. Д. 1320. Л. 1 - 5.

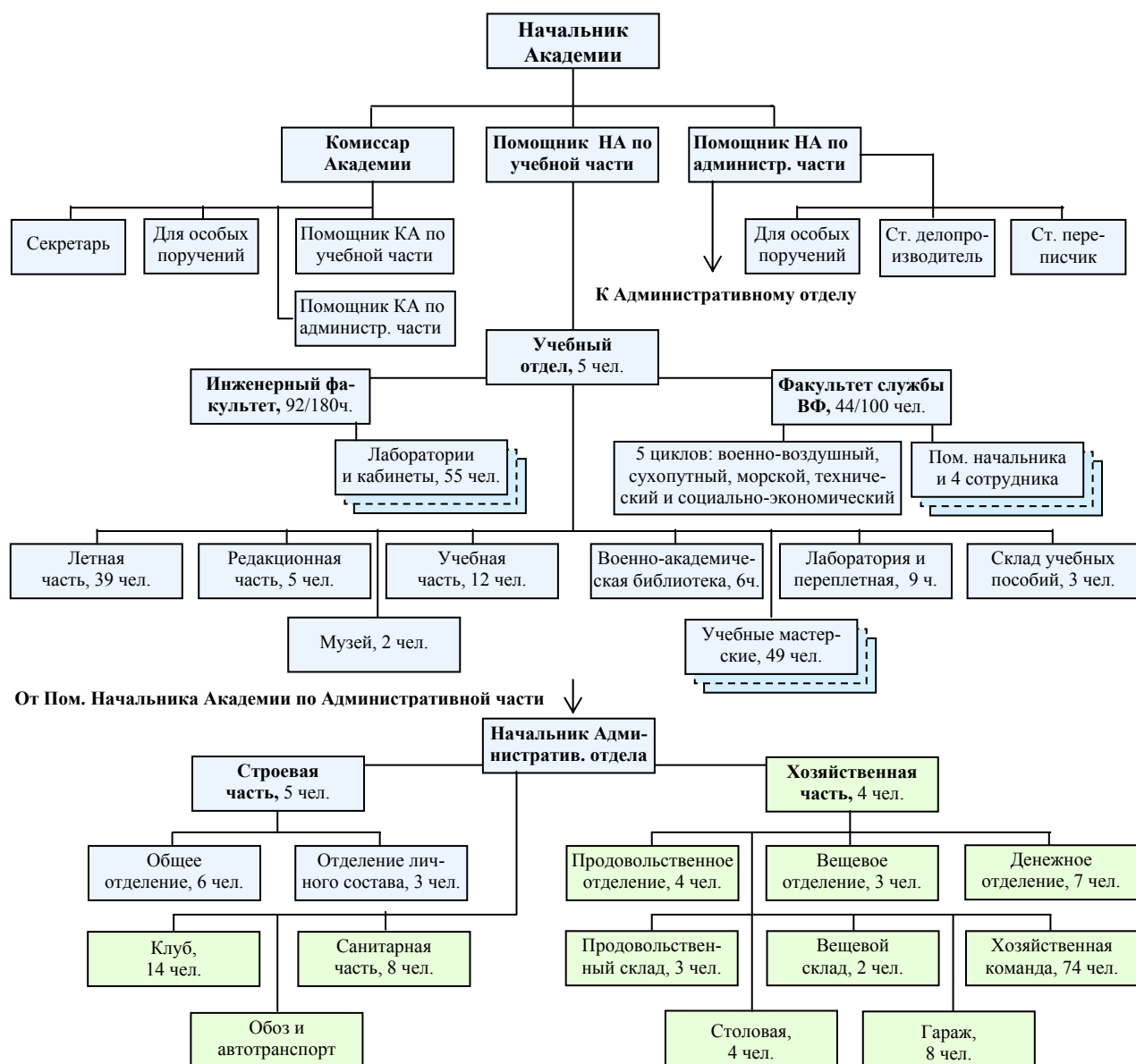
## Приложение Q

**Сеть школ по состоянию на 1 июня 1930 года (РГВА. Ф. 4. Оп. 1. Д. 1320. Л. 30)**

Наименование школ	Какие курсы имеют	Наименование выпускаемых специалистов	Кем комплектуются	Сроки обучения	Примечание
<b>Военно-теоретическая школа летчиков (Ленинград)</b>	1) Курсы сухопутных летчиков, 2) Курсы морлетов	Ученики-летчики для сухопутных летных школ, ученики-летчики для Морской школы летчиков	1) Военнослужащими 2) Лицами «со стороны» 1) Краснофлотцами 2) Лицами «со стороны»	1 г. 6 м. 1 г. 3 м.	
<b>1-я Военная школа летчиков (Севастополь)</b>	Курсы сухопутных летчиков	Летчики	Окончившими ВТШЛ	1 г. 6 м.	С 01.07.30 г. переводится на положение школы военных пилотов со сроком обучения 1 г.
<b>2-я Военная школа летчиков (Борисоглебск)</b>	Курсы сухопутных летчиков	Летчики	Окончившими ВТШЛ	1 г. 6 м.	С 01.07.30 г. новый прием: 192 курсанта будут проходить обучение по ЦИТ со сроком обучения 1 г.
<b>3-я Военная школа летчиков и летчиков-наблюдателей (Оренбург)</b>	1) Курсы сухопут. летчиков 2) Курсы летнабов 3) Курсы инстр-в по вооружению 4) Курсы техников по вооружению	1) Летчики 2) Летчики-наблюдатели 3) Инструкторы по вооружению 4) Техники по вооружению	1) Окончившими курс летчиков ОШЛИАТ 2) Командирами РККА 3) Летнабами строевых авиачастей 4) Военнослужащими, знакомыми с оружием	1 г. 6 м. 1 г. 6 м. 1 г.	Командиры РККА проходят предварительную стажировку при частях ВВС продолжительностью в 3 месяца
<b>7-я Военная школа летчиков (Сталинград)</b>	1) Теоретический и летный курс сухопутных летчиков	Летчики	1) Военнослужащими 2) Лицами «со стороны»	Теоретич. курс 1 г. 6 м., летный курс 1 г.	Школа начала работу с 01.01.30 г. В наст. время имеются только курсанты теор. курса. С 01.01.31 г. начнется летное обучение. 1-й выпуск - 01.01.32 г.
<b>Военная школа морских летчиков (Севастополь)</b>	1) Курсы морлетов, 2) Курсы морлетнабов	Морлеты, морлетнабы	1) Окончившими морское отделение ВТШЛ 2) Командирами РККФ	1 г. 1 г.	Командиры РККФ проходят предварительную стажировку при частях ВВС морей продолжительностью в 3 месяца
<b>Школа военных пилотов (Одесса)</b>	Курсы военных пилотов	Военные пилоты	1) Красноармейцами срочной службы 2) Окончившими граждан. школы авиации	1 г.	
<b>Военно-техническая школа ВВС (Ленинград)</b>	1) Курсы младших авиатехников	Авиатехники	1) Военнослужащими 2) Лицами «со стороны»	2 г.	
<b>Объединенная военная школа летчиков и авиатехников (Вольск)</b>	1) Курсы сухопутных летчиков 2) Курсы младших авиатехников	1) Ученики-летчики 2) Авиатехники	1) Военнослужащими 2) Лицами «со стороны» 1) Военнослужащими 2) Лицами «со стороны»	1 г. 6 м. 2 г.	
<b>Военная школа спецслужб ВВС (Москва)</b>	1) Курсы инструкторов спецслужб 2) Курсы техников спецслужб	1) Инструкторы по фото, аэронавигации, радио для строевых частей ВВС 2) Фотограмметристы фотолаборанты, радиотехники и др.	1) Летнабами 1) Военнослужащими 2) Лицами «со стороны»	6 м. 1 г. 6 м. 1 г. 1 г. 6 м. 1 г.	
<b>82-й МВО (Серпухов)</b>	Курсы военных пилотов	Военные пилоты			
<b>83-й УВО (Киев)</b>					
<b>84-й БВО (Смоленск)</b>					
<b>85-й ЛВО (Красног.)</b>					

## Приложение R

### Организационно-штатная структура Академии ВФ в январе 1924 г.



Составлено по материалам РГВА: Ф. 4. Оп. 3. Д. 83. Л. 709 – 712