Военно-воздушные силы во время ВОВ

Согласно широким теоретическим изысканиям межвоенных лет, важность военно-воздушных сил в современной войне должна была значительно возрасти. На советскую военную теорию сильно повлияли западные теоретические разработки о природе будущей войны, отмечавшие возросшее влияние воздушной мощи на исход войны. Теоретические работы Альберта Дуэ о стратегическом использовании воздушной мощи против экономики и населения страны были переведены на русский язык и пристально изучались советскими военными теоретиками.

Советские военные теоретики 1930-х годов создали схожие концепции «глубокого боя» и «глубокой операции»; они отчетливо осознавали вертикальное измерение войны и тот факт, что успех сухопутной военной мощи основывается на достижении и сохранении превосходства в воздухе. Поэтому широкий спектр межвоенных теоретиков вроде М.Н. Тухачевского и В.К. Триандафилова включал в свои расчеты воздушную мощь, а такие советские авторы, как А.Н. Лапчинский, А.С. Алгазин и С.А. Меженинов, много писали о роли и задаче воздушной мощи в современной войне. Поэтому к июню 1941 года ВВС Красной Армии заняли место рядом с сухопутными войсками и флотом как один из трех советских родов войск.

Основываясь на здоровом теоретическом фундаменте в отношении использования воздушной мощи, Советы в конце 1930-х годов стремительно двигались к созданию промышленной базы, способной производить широкий спектр специфических типов самолетов, а также к организации войсковой структуры для эффективного применения этих самолетов на войне. К 1940 году 40 процентов советского военного бюджета отводилось на ВВС, а число самолетостроительных заводов возросло на 75 процентов. В результате к июню 1941 года советская авиапромышленность удвоила выпуск своей продукции и произвела 22 685 боевых самолетов.

В то время как производство самолетов все возрастало, советские авиаконструкторские бюро (КБ) выставили на летное поле совершенно новое поколение самолетов, в том числе истребители Як-1, МиГ-3 и ЛаГТ-3, пикирующий бомбардировщик Пе-2 и штурмовик Ил-2. Серийное производство этих новых самолетов началось в конце 1940 года, когда заводы произвели 96 самолетов (20 МиГ-3,64 Яг-1 и 12 Пе-2). К 1 июня 1941 года со сборочных конвейеров сошли еще 2653 самолета, но это составляло только 48 процентов плана. Они присоединились к и так уже большому воздушному флоту из самолетов более старых конструкций. Полное производство новых самолетов и полное оснащение ими реформированной структуры советских ВВС должно было быть завершено к лету 1942 года.

Как и в случае с механизированными войсками, изучение Советами военного опыта в конце 1930-х годов, особенно боев Гражданской войны в Испании, на Халхин-Голе и в Финляндии, побудили советских военных теоретиков модифицировать свои взгляды на полезность стратегической и оперативной воздушной мощи. Усиление воздушной мощи явно позволяло ВВС решать более крупные оперативно-стратегические задачи. На первом месте среди этих задач стояла поддержка операций сухопутных сил и достижение превосходства в воздухе. От ВВС также ожидали прикрытия своей мобилизации, приведения в расстройство мобилизации противника, уничтожения скоплений неприятельских войск и ключевых политико-административных и военно-экономических центров. Теоретически ВВС могли действовать независимо или же в тесном контакте с сухопутными войсками и флотом.

Опыт советских летчиков и самолетов во время Гражданской войны в Испании подчеркнул необходимость реформы советской авиации. Бои в Испании ярко продемонстрировали слабость советских самолетов в боях с их немецкими противниками. Даже немецкие бомбардировщики превосходили И-16 и И-153 в огневой мощи и маневренности. Примерно у 90 процентов советских истребителей имелись на вооружении только пулеметы, тогда как на немецких самолетах устанавливали пулеметы и пушки. И совсем не по случайному совпадению советская программа конструирования более новых современных самолетов началась вскоре после окончания этой войны.

Во время Финской войны Советы применяли свою воздушную мощь главным образом для поддержки сухопутных войск, которые пытались прорвать сильно укрепленные оборонительные линии. В борьбе с незначительными финскими ВВС с их 114 самолетами атак против авиации противника не требовалось. Хотя немцы на Западе централизованно применяли воздушную мощь для поражения стратегических целей и поддержки сухопутных армий с невероятной эффективностью, советское руководство не прореагировало на этот опыт. Вместо этого оно наоборот, децентрализовало бомбардировочную авиацию дальнего радиуса действия и предоставило большую часть ее воздушной мощи в распоряжение командующих фронтами и армиями. По новой схеме применения ВВС задача приобретения воздушного превосходства должна была достигаться скорее в воздушных боях с авиасоединениями противника, нежели борьбой с неприятельскими аэродромами, которые считались слишком трудными целями для эффективных налетов. Как покажет июнь 1941 года, это лишило командование советских ВВС возможности эффективно среагировать на внезапное немецкое нападение и буквально подставило их для стремительного уничтожения по частям.

В соответствии с этими изменениями в доктрине НКО осенью 1940 года принял решение о создании более многочисленных сил истребительной авиации за счет бомбардировщиков. В октябре 1940 года соотношение бомбардировщиков и истребителей составляло примерно 57 процентов к 43 процентам, и планы увеличения ВВС Красной армии отражали это соотношение. Однако между октябрем и ноябрем 1940 года нарком обороны запустил новую программу, которая сместила приоритет в формировании частей ВВС с бомбардировщиков на истребители. По ноябрьской программе, которую предполагалось выполнить к 31 декабря 1941 года, соотношение менялось на 60 к 40 в пользу истребителей. Эта программа ставила целью увеличить число авиаполков с 249 до 323, а число самолетов — с 19 977 до 20 607. Схожие изменения НКО сделал и в программе подготовке летчиков, по которой предполагалось к 1 января 1942 году более чем удвоить число летчиков и других служащих в авиации.

К лету 1941 года из-за этого смещения приоритетов и того факта, что истребители производить дешевле, прежнее соотношение сменилось на обратное — 53 к 41 в пользу истребителей. В декабре 1940 года на совещании в Москве командующих Красной Армии, начальник Главного управления ВВС Красной Армии генерал-лейтенант П.В. Рычагов и командующий ВВС Прибалтийского особого военного округа генерал-лейтенант Г.П. Кравченко посвятили свои доклады задачам ВВС. Их речи и другие советские теоретические разработки обращались главным образом к теме поддержке наступательных операций. Другим задачам уделялось гораздо меньше внимания. Один анализ отмечал:

«Степень практической разработки задач к началу войны была недостаточной. Многие оценки ожидаемых результатов действий авиации были преувеличенными и не имели под собой научной основы. Уровень взаимодействия с войсками, особенно на тактическом уровне, был низок. Положение еще больше усугублялось отсутствием связи, управления и соответствующей информации».

Словом, опыт показывал, что требовалось сделать больший упор на роль воздушной поддержки сухопутных войск, особенно тактической. Поэтому в ноябре 1940 года, после роспуска годом раньше механизированных корпусов, Советы положили на полку ранее существовавшие планы выставить на летное поле отдельные воздушные армии бомбардировочной авиации дальнего радиуса действия, способной вести независимые воздушные операции. Вместо этого было создано 5 авиакорпусов и 3 отдельных авиадивизии дальнебомбардировочной авиации, подчиненных командующим военными округами для поддержки боевых действий сухопутных войск. Оставшиеся 61 дивизия бомбардировочной, истребительной и смешанной авиации тоже осталась в роли поддержки сухопутных войск.

Структура, боевая техника и управление

Накануне войны советские сухопутные войска поддерживались фронтовой и войсковой авиацией. Первая, подчиненная в мирное время командующим западными приграничными военными округами, была сведена в две основных группы: фронтовую и армейскую. Фронтовая группа состояла из подчиненных непосредственно военным округам бомбардировочных, истребительных и, в некоторых случаях, смешанных авиадивизий, а также отдельных полков воздушной разведки. Авиация, подчиненная армии, состояла из одной-двух смешанных авиадивизий и эскадрилий связи и разведки. Смешанные авиадивизии, в которые входили пять авиаполков бомбардировщиков, истребителей или штурмовиков, должны были выполнять задачи, поставленные командующим армией. Войсковая же авиация, подчиненная стрелковым и механизированным корпусам, состояла из отдельных авиаэскадрилий, в каждую из которых входили самолеты разведки, корректировки артогня и связи.

К июню 1941 года в западных приграничных военных округах находилось 22 авиадивизии, в том числе 5 дивизий бомбардировочной, 8 — истребительной (включая 4 формируемые) и 19 — смешанной авиации (см. таблицу 1.4). Учитывая это общее число, фронтовая авиация составляла 40,5 процента ВВС Красной Армии, а армейская авиация — 43,7 процента.

Всего в советских ВВС, то есть в дальнебомбардировочной авиации (ДВА) и военных округах (исключая самолеты ПВО, летных училищ и школ) имелось 15 599 самолетов. Из них 53,4 процента составляли истребители, 41,2 процента — бомбардировщики, 3,2 процента — разведчики и 0,2 процента — штурмовики разных марок. 80 процентов этих машин были устаревших марок, вроде истребителей И-15, И-15-бис и И-16, бомбардировщиков СБ, ТБ-3 и ДБ-3 и разведчиков Р-5. Немецкая разведка во время Финской войны сделала правильный вывод, что эти советские самолеты старых марок были «неэффективны против незначительных финских ВВС». Когда в 1941 году в войска начали поступать новые модели самолетов, множественность типов и модификаций (20 типов и 70 модифицированных версий), вкупе с более чем 86 типами бомб, сильно усложнили организацию авиасоединений и их материально-техническое обеспечение. Это весьма затруднило эффективное использование самолетов в военное время.

В то время как промышленность набирала обороты для более широкого серийного производства самолетов новых марок, НКО усиленно пытался обучить требуемые кадры для управления этими самолетами и руководить растущим числом требуемых соединений и частей. С 1939 по лето 1941 года общее число военнослужащих ВВС возросло втрое, дойдя до 476 000 человек. За тот же период число летных училищ увеличилось с 32 до 111, включая более 60 летных школ. 25 февраля 1941 года постановлением Центрального Комитета «О реорганизации военно-воздушных сил Красной Армии» было решено сформировать к лету 1942 года 106 новых авиаполков вдобавок к 242 уже существующим.

К июню 1941 года стали очевидны трудности введения этой новой программы, поэтому было сформировано лишь 19 новых авиаполков. Одновременно советское командование стремилось увеличить сеть аэродромов для размещения запланированных новых авиасоединений. Каждому новому полку из 63 самолетов требовались для нормальных операций три аэродрома. Учитывая число запланированных полков, это означало, что к 1 мая 1941 года одним только западным военным округам требовалось 592 новых аэродрома. Поэтому для ускорения строительства новых аэродромов и переоборудования старых в более современные авиабазы, Советы сформировали 100 новых строительных батальонов численностью в 25 ООО бойцов.

К 31 декабря 1941 года эти новые строительные войска соорудили в западных военных округах 480 новых аэродромов. Это, в свою очередь, потребовало массового перемещения самолетов на временные аэродромы, пока шло строительство новых и реконструкция старых. В итоге это привело к сильному скоплению самолетов на небольшом количестве аэродромов и увеличило их уязвимость для вражеского нападения. В итоге новая программа строительства также не достигла своих целей, лишь увеличив хаос с развертыванием ВВС накануне войны.

Накануне войны из-за спешки с этой программой перебазирования и ее частичного осуществления два полка во многих случаях делили один аэродром, создавая плотность до 150 самолетов на один аэродром и громадную уязвимость для вражеской атаки. Многие полки базировались на аэродромах, расположенных слишком близко к границе — даже в пределах досягаемости вражеской артиллерии. Например, 9-я смешанная авиадивизия Западного фронта с 358 самолетами (из них 233 новых) была развернута на аэродромах в 12-40 километрах от границы. Зачастую из-за неурядиц в руководстве не использовались все наличные аэродромы — так, командующий Западным особым военным округом задействовал лишь малую долю из своих 382 аэродромов.

Увеличение ВВС и сети аэродромов требовало также переформирования и увеличения структуры тылов ВВС. Существующая структура подходила для поддержания требований мирного времени ВВС 1940 года. В этой структуре у каждой авиачасти был свой собственный орган службы тыла — авиапарк. Когда бы ни перебазировали полк, его авиапарк тоже должен был переезжать с ним. Пока полк и его авиапарк совершали этот отнимающий немалое временя переезд, часть оказывалась небоеспособной."

В апреле 1941 года ВВС ввели новую «автономную» систему тылов, создав «районы авиационного базирования» (РАБ), каждый из которых был связан с определенной авиационной частью или соединением. Каждый РАБ состоял из двух-трех авиабаз, на которых, в свою очередь, находилось четыре-пять батальонов аэродромного обслуживания. Предполагалось, что каждый РАБ способен обслужить свою собственную плюс две-три дополнительных авиадивизии в своем районе ответственности, а каждый батальон аэродромного обслуживания мог обслужить один авиаполк. Вся эта система создавалась в преддверии массового увеличения авиационных соединений и частей. Однако к 22 июня 1941 года было создано только 8 из 54 запланированных РАБ, да и эти новые структуры оказались сформированы лишь частично — у них имелся лишь 28,1 процент требуемой техники.

Не стоит говорить, что система управления ВВС оставалась неэффективной. Не была создана единая система командных постов, а штабы для связи друг с другом полагались в основном на проводную сеть. Эта система была лишена мобильности и гибкости и могла быть приведена в расстройство диверсионными акциями противника, как и доказали первые же дни войны. Как и во всей структуре войск, авиации не хватало подготовленных связистов и техники связи, особенно раций. Радиосвязь была редкой и ненадежной, а там, где радиостанции все же имелись, зачастую ими не умели правильно пользоваться.

Подготовка и тактика кадров и частей

Резкое расширение структуры ВВС, добавление к арсеналу вооружений сложных новых самолетов и рост вспомогательной инфраструктуры вызвали необходимость в подготовке тысяч новых летчиков, штабных офицеров и техников. То обстоятельство, что развертывание баз подготовки кадров отставало от других программ развертывания ВВС, вызвало временное снижение боеготовности существующих частей, многим опытным кадрам из которых поручили помогать формировать новые части. Вдобавок выставленное на летное поле новое вооружение требовало создания новых программ подготовки и переподготовки существующих офицеров и техников для новых самолетов.

Фактически общая боеспособность ВВС страдала до тех пор, пока к лету 1942 года не была сформирована новая структура подготовки кадров. И все это накладывалось на системные проблемы, начавшиеся в 1937 году после чистки командиров высшего и среднего звена и продолжавшиеся до самого начала войны. Как и в сухопутных войсках, это ускорило повышение в чинах менее квалифицированных офицеров, занимающих должности, которым они пока не соответствовали — а их самих заменяли еще менее опытные офицеры.

Резкая текучесть кадров на самом верху структуры ВВС была характерной для всего периода после чисток в Красной Армии и в целом мало способствовала командной и кадровой стабильности на нижних уровнях. В результате соединениями и частями ВВС командовали офицеры, не имевшие достаточного опыта. За четыре предшествующих войне года в ВВС сменилось четверо командующих. Все четверо — командарм первого ранга Я. И. Алкснис, генерал-полковник А. Д. Локтионов и генерал-лейтенанты Я. В. Смушкевич и П. В. Рычагов — погибли в лагерях НКВД как враги народа. В апреле 1941 года командующим ВВС был назначен генерал-лейтенант авиации П. Ф. Жигарев, он уцелел только для того, чтобы пережить катастрофу 22 июня.

В еще более губительной степени тот же ослабляющий эффект неопытности ощущался в нижних эшелонах ВВС:

«Большинство летных экипажей не имело боевого опыта. Стремительный рост ВС привел к выдвижению большого числа молодых командиров на всех уровнях организационной структуры ВС. К июню 1941 года более 43 процента командиров авиасоединений командовали ими меньше шести месяцев, 65 процентов командиров на всех уровнях занимали свои посты меньше года, а 91 процента—меньше полутора лет. Прибывшим в линейные части молодым летным экипажам, особенно поступившим в результате ускоренного выпуска из авиаучилищ, все еще требовалась серьезная подготовка».

Все это отрицательно сказывалось на боеготовности ВВС. Например, зимой 1940/1941 года доклад НКО констатировал: «Боевая подготовка военно-воздушных сил Красной Армии неудовлетворительна. Летно-технический состав плохо освоил новую технику». Проведенная в марте-апреле Главным управлением ВВС проверка боевой подготовки в западных военных округах эхом отражала эти предыдущие наблюдения. Проверяющие отметили, что вдобавок к плохой летной подготовке летчики даже не умели выполнять маневры, ведя пулеметный огонь по наземным целям. Боеготовность частей была низкой, а техника содержалась просто ужасающе. Например, в зимний период среднее число летных часов пилота находилось в диапазоне от 18 часов для пилотов в Прибалтийском особом военном округе до 6 часов в Киевском особом военном округе.' Зимой в военных округах не происходило практически никаких совместных учений сухопутных войск и ВВС, а Главный штаб ВВС практически не проводил никаких учений — ни по отработке связи с аэродромом, ни командно-штабных.

Впоследствии 8 мая 1941 года Главный военный совет заслушал доклад заместителя наркома Мерецкова и начальника Главного управления ВВС Красной Армии Жигарева, который подытожил недостатки подготовки в зимний период. Итоговое постановление отмечало:

«В целом боевая подготовка, хотя и улучшилась по сравнению с 1940 годом, по-прежнему не отвечает современным оперативным и боевым требованиям и характеризуется неспособностью выполнять задачи, поставленные приказом наркома обороны за № 30».

Отражая абсолютную точность этих и других последующих докладов, 919 (12,9 процентов) самолетов в западных приграничных военных округах находились на 22 июня 1941 года в неисправном состоянии. При общем числе в 7133 самолетов обученные экипажи имелись только для 5 937 из них. Что еще хуже — хотя новые самолеты составляли 14 процентов от общего количества, имелось лишь 208 экипажей, способных летать на этих новых машинах.

Таким образом, в июне 1941 года большинство офицеров и техников ВВС Красной Армии были лишь частично обученными и не имели опыта. К июню 1941 года более 91 процента командиров соединений находились на своих постах менее шести месяцев. 65 процентов всех офицеров служили на своих постах менее года и 43 процента прослужили менее полутора лет. Особенно резко это сказалось на летчиках, выпуск которых из летных училищ часто бывал ускоренным.

Трудности в подготовке летчиков усложнялись и наличием большого числа устаревших самолетов, препятствующих развитию современной воздушной тактики. Устаревшие самолеты летали медленно и неповоротливо, и даже более новый деревянный ЛаГГ-3, хотя и выделявшийся прочностью, отличался тихоходностью и плохой маневренностью. По словам одного аналитика, «низкое качество ЛаГГ-3 быстро стяжало ему в представлении многих советских летчиков-истребителей репутацию гарантированной гибели. Его полированная оболочка (дерево, пропитанное особой полимерной смолой) дала повод расшифровывать сокращение ЛаГГ-3 как „лакированный гарантированный гроб". Аналог ЛаГГ-3, немецкий истребитель «Мессершмитт» Mf 109G, во всех отношениях превосходил его.

Тактически советские истребители действовали плотными построениями — звеньями из трех самолетов, которые были куда менее гибкими, чем более свободные построения их противников в два-четыре самолета. В целом тактика советских истребителей была, согласно анализу одного командира советских ВВС, «осторожной и негибкой, ограниченной большей частью горизонтальным маневром и лишенной взаимодействия с сухопутной армией». Тактика бомбардировщиков была немногим лучше в том плане, что они демонстрировали заметное отсутствие осторожности, учитывая устарелость и тихоходность их самолетов:

«С первых же минут бомбардировщики бросали в бой в большом числе для замедления немецкого наступления, особенно на переправах через реки... Все эти бомбардировщики были тихоходными, с ограниченной дальностью и грузоподъемностью, и крайне уязвимыми для немецких перехватчиков и противовоздушных частей.

Советские бомбардировщики обычно летали, построившись „клином" или „линией "... Чтобы снизить потери и максимизировать свою защитную огневую мощь, бомбардировщики стали летать очень плотными построениями. Несмотря на эти корректировки тактики, летом 1941 года бомбардировщики ВС понесли очень большие потери».

Подготовка к войне

Советский Союз принял амбициозную и форсированную программу одновременного увеличения, реформирования и перестройки ВВС Красной Армии, а также создания промышленной и экономической базы для обеспечения воздушных сил в случае войны. Нет никаких сомнений в том, что такая программа была необходима. Единственная проблема заключались в том, что, осуществляя эту программу, Советский Союз подвергал себя огромному риску. По сути, он должен был выиграть гонку между реформой и войной. Поражение в этом состязании поставило бы вооруженные силы страны в крайне невыгодное положение. Правительство пошло на этот риск, считая, что сможет избежать войны, по крайней мере, до лета 1942 года.

В итоге к началу войны эта реформа создала воздушные силы численностью свыше 15000 самолетов, входивших в дальнюю бомбардировочную авиацию и авиацию военных округов. Все эти силы были сведены в 5 корпусов и 3 дивизии ДВА, а также 61 истребительную, бомбардировочную и смешанную авиадивизию, опирающиеся на частично реформированную структуру материально-технического обеспечения.

Каждый корпус дальнебомбардировочной авиации состоял из двух дивизий. Эти и другие дивизии считались основным тактическим соединением в ВВС и состояли из 3-4, а иногда 5-6 полков с общим числом до 350 самолетов. Истребительные, бомбардировочные и смешанные полки насчитывали 4-5 эскадрилий по 12-15 самолетов в каждой — за исключением полков тяжелых бомбардировщиков, которые насчитывали по 40 самолетов. Каждая эскадрилья делилась на звенья из 3 самолетов при общем числе в 63 самолета на полк.

Авиационные дивизии и разведывательные авиаполки придавались военным округам, а в военное время — фронтам. Обычно авиация округа состояла из 1-2 смешанных авиадивизий и 2 эскадрилий (связи и разведки), которые поддерживали каждую передовую армию. Смешанная авиадивизия, в которую входило 3-5 полков бомбардировщиков, истребителей или штурмовиков, подчинялась командующему общевойсковой армией и выполняла поставленные им задачи. Войсковая авиация включала в себя отдельные эскадрильи связи, разведки и корректировки артогня, распределенные по одной на корпус.

По очевидным стратегическим причинам основная масса советской воздушной мощи в июне 1941 года была сосредоточена в западных приграничных военных округах. Однако из 7133 самолетов, имевшихся в этих пяти округах, только 1448 (20 процентов) составляли машины новых моделей (более точное распределение самолетов см. в таблице 7.3). Из этих самолетов 2481 были сосредоточены на Северо-Западном (Прибалтийском) направлении, 1789 — на западном (Минско-Смоленском) направлении и 2863 — на юго-западном (Киевском) направлении.

Большинство истребителей (77 процентов) относилось к старым и устаревающим моделям — И-15, И-15бис, И-153 и И-16. Большинство (886) новых истребителей были марки МиГ-3, лишенные пушек и менее маневренные на средних высотах, нежели их немецкие аналоги. Бомбардировочные дивизии в приграничных военных округах были главным образом (на 94 процента) оснащены бомбардировщиками СБ старой конструкции, а более новые машины Пе-2 только начали поступать в войска. В полках штурмовой авиации стояли на вооружении самолеты И-15бис, И-153 и Р-5, которые не подходили для роли штурмовиков, и лишь горстка новых штурмовиков Ил-2.

Немногим лучше обстояли дела и в дальнебомбардировочной авиации. Девять дивизий ДВА общим числом в 29 авиаполков размещались на европейской территории Советского Союза в Новгородской, Смоленской, Курской и Запорожской областях. Из имевшихся в них 1399 самолетов около 16 процентов составляли старые машины ТБ-3, 24 процента — ДБ-3 с плохим бомбовым запасом, а 60 процентов — ДБ-Зф (Ил-4). Кроме того, на экспериментальной основе этим частям были приданы новые бомбардировщики ТБ-7 (Пе-8).

В дополнение к описанным силам приграничных округов и ДБА у Советов на западе имелось 1445 самолетов из состава Северного, Балтийского и Черноморского флотов — в основном истребителей и бомбардировщиков.

Таким образом, общее число самолетов в западных приграничных военных округах, дальнебомбардировочной авиации и ВВС трех флотов составляло 9917 машин. Однако по различным причинам не все из них можно было использовать в боевых действиях. Во-первых, авиация ВМФ предназначалась в первую очередь для защиты интересов флота — в частности, обороны баз. Эти самолеты могли взаимодействовать с авиацией военных округов только при особых обстоятельствах. Во-вторых, что еще важнее, многие из имеющихся самолетов не годились для боев. Из 8472 машин ВВС округов и дальнебомбардировочной авиации на 22 июня ВВС округов 1090 (13 процентов) по разным причинам находились в ремонте, а из 7133 самолетов западных округов 919 (12,9 процентов) не были боеготовы. Одна директива НКО, анализируя учебные занятия зимой 1940/41 года, констатировала: «Боевая подготовка ВС Красной Армии неудовлетворительна. Летно-технический состав слабо владеет мастерством эксплуатации новой техники».

В-третьих, для этих 7133 самолетов в западных приграничных военных округах имелось лишь 5937 обученных летных экипажей, а 1196 машин оставались без экипажей. Если учитывать дальнебомбардировочную авиацию, то на 8472 самолетов только 1285 экипажей умели летать днем при трудных метеоусловиях, а еще 6385 экипажей — днем при средних метеоусловиях. 1192 экипажей могли летать ночью при нормальных метеоусловиях, и лишь 23 умели летать ночью при плохой погоде, наконец, лишь 208 экипажей были обучены летать на новых самолетах, то есть хотя бы поднимать их в воздух. Фактически 15 из 35 перевооруженных полков имели меньше половины требуемой им по штату боевой техники.

Сравнение численности ВВС Красной Армии и Германии на 22 июня 1941 года нельзя делать только на основе абсолютного числа самолетов. При таком подходе соотношение будет 9917 к 4275 или 2,3:1 в пользу Советов, то есть явное советское превосходство. Если учесть отсутствующие летные экипажи и неисправные самолеты, то данное соотношение падает до 1,8:1, все еще оставаясь существенным советским преимуществом.

Однако советское численное преимущество значительно нивелировалось другими факторами. Самым важным из них было заметное превосходство в качестве немецких самолетов и подготовленных экипажей. По летно-боевым характеристикам и огневой мощи немецкие машины намного опережали большинство своих советских аналогов. Более того, приобретенный немецкими пилотами и экипажами в предшествующих боях богатый опыт оказывал решающее воздействие на исход тактических воздушных схваток.

Это немецкое качественное превосходство умножалось еще и организационными преимуществами. В то время как советские соединения и части были распределены по военным округам (фронтам) и армиям, то есть не могли действовать сосредоточенно, немецкие воздушные части были сконцентрированы в воздушных флотах численностью до 1000 самолетов в каждом. Поэтому советские воздушные силы действовали вразнобой, тогда как немцы оказывали массированное воздействие на противника сосредоточенными силами в ключевых местах и в самые критические моменты. Более того, немецкие воздушные части за два года предшествующих боев научились взаимодействовать друг с другом и с сухопутными войсками. С другой стороны, когда требовалось, они могли эффективно выполнять и независимые задачи.

В 1941 году НКО предпринял меры для улучшения подготовки военно-воздушных сил приграничных военных округов, но многие из этих мер были сведены на нет официальной советской политикой, стремящейся ни в коем случае не провоцировать немцев, пусть и ценой собственной боеготовности. С 1 января по 2 июня НКО увеличил число авиаполков в западном регионе со 116 до 130, а численность самолетов — на 1 ООО. Вдобавок часть военно-воздушных сил в приграничных округах (в том числе 16 звеньев истребителей в Западном особом военном округе) была приведена в стояние повышенной боевой готовности. Однако в тот же период немцам позволяли без всякого советского противодействия осуществлять частые разведывательные полеты над советской территорией на глубину до 350 километров. Было зарегистрировано более 150 таких полетов.'

19 июня 1941 года, когда резко возросло число признаков скорого нападения, НКО приказал командующим военными округами замаскировать аэродромы, рассредоточить и спрятать самолеты. Приказ этот был повторен в ночь на 22 июня. Этот последний приказ пришел с запозданием — как раз тогда, когда немецкие самолеты уже наносили удар.

Таким образом, в отношении долгосрочных программ подготовки и краткосрочных мер готовности исполненные благих намерений советские усилия потерпели полную неудачу. Программы реорганизации и увеличения ВВС, строительства новых аэродромов, создания новых систем базирования, материально-технического обеспечения и подготовки новых экипажей были масштабными и верными. Однако они не оказались своевременными. Предположение о том, что мир продер- жится как минимум до 1942 года, не оправдалось, а немецкое нападение произошло в наихудший момент из возможных — когда советские ВВС находились в самом разгаре структурной перестройки. Паралич в политическом руководстве СССР сделал авиацию особенно уязвимой перед внезапным нападением.

Боеготовность на практике

Советские полевые донесения запечатлели серьезность первых потерь и неготовность ВВС справиться с внезапным немецким нападением. Первое оперативное донесение Северо-Западного фронта, датированное 22:00 часами 22 июня, отмечало, что воздушные атаки противника уничтожили 56 советских самолетов в воздухе и 32 — на самих аэродромах. Сопутствующее донесение, отправленное фронтом в НКО, повысило оценку потерь до 100 самолетов, объявив, что противник достиг превосходства в воздухе. В нем выражалось сожаление, что «неготовность аэродромов создает тяжелую ситуацию для военно-воздушных сил фронта». Через считанные часы после нападения повторяющиеся одно за другим донесения жаловались на отсутствие связи с воздушными соединениями. Счет потерям нарастал с каждым днем до катастрофических масштабов.

26 июня командующий Северо-Западным фронтом генерал-полковник Кузнецов оценил потери так:

«Военно-воздушные силы фронта понесли тяжелые потери [вследствие] малого количества аэродромов. В данное время эффективно поддерживать, прикрывать наземные войска и наносить удары по противнику не способны.

Экипажей сохранено 75%. Потери материальной части 80%.

Прошу усилить фронт тремя смешанными авиационными дивизиями. Пополнить части военно-воздушных сил фронта материальной частью в первую очередь и летным составом».

Лишенный адекватной воздушной поддержки, Северо-Западный фронт продолжал отступать через Прибалтику под сильным давлением немцев. К 4 июля причиненный военно-воздушным силам фронта ущерб стал явственно очевиден из присланного из штаба фронта в Генштаб донесения о боевом и численном составе войск фронта, оценивающего численность боевой техники фронта следующим образом: 6-я смешанная авиадивизия — 69 самолетов; 7-я смешанная авиадивизия—26 самолетов (2 И-16, 19 И-15бис, 2 И-153 и 3 СБ); 8-я авиадивизия — 29 самолетов (14 МиГ-3, 8 И-153, 1 И-16, 6 И-15бис) и 57-я смешанная авиадивизия — 29 самолетов (6 И-16, 18 И-153, 5 СБ). За 12 дней с начала военных действий уцелело 153 самолета из первоначального числа в 887 пригодных к боевым действиям машин в смешанных авиадивизиях фронта!

21 июня 1942 года генерал-майор авиации Д. Ф. Кондратюк, тогдашний командующий 6-й воздушной армии, подготовил ретроспективный отчет о воздушных боях на Северо-Западном фронте в первые дни войны. В этом отчете он подробно разобрал численность боевой техники пяти смешанных авиадивизий фронта (4-й, 6-й, 7-й, 8-й и 57-й) и проанализировал трудности, с которыми столкнулись эти дивизии. Начинался отчет Кондратюка с позитивной ноты: «Существующая организация Военно-воздушных cm Красной Армии в основном оправдала себя для мирного времени, несмотря на некоторые организационные недостатки, которые выявились входе войны». Затем Кондратюк упомянул конкретные слабости. Он отметил нехватку аэродромов и тот факт, что строительство шло практически на всех аэродромах — 21 постоянном и 49 временных. Несмотря на попытки замаскировать самолеты, немецкие нарушители воздушной границы свели эту работу на нет. Далее отчет упомянул следующие проблемы:

• Концентрация самолетов на существующих аэродромах и отсутствие аэродромов в оперативной глубине, что увеличивало уязвимость для немецкого нападения.

• Близость аэродромов к границе и плохое планирование, разбрасывание и перебазирование самолетов.

• Наличие большого количества старых самолетов и техники.

• Неумение летчиков работать ночью и при плохой погоде.

• Плохая подготовка летчиков

• Слабая работа штабов и отсутствие взаимодействия между родами войск.

• Плохая радио- и телефонная связь.

• Полное отсутствие возможности разведки.

• Незавершенность базовых реформ и неадекватное планирование мобилизации материально-технического обеспечения. В заключение Кондратюк писал:

«Год войны показал, что организация Военно-воздушных сил Красной Армии в некоторых ее звеньях не отвечала требованиям войны. В частности, авиационные полки четырехэскадрильного состава были громоздкими. Полк базировался на двух-трех аэродромах, терял оперативное руководство над своими подразделениями, организация штабов не обеспечивала боевого управления с двух-трех точек.

Организация авиационных дивизий мирного времени в основном оправдала себя и на военное время... Необходимо отметить, что частая реорганизация авиации отрицательно сказывалась на боевой сплоченности частей.

Нападение на Советский Союз произошло в период реорганизации частей. Части еще не были сколочены. Многие части переучивались на новой материальной части, да к тому же за пределами округа.

Отсутствие четкого плана по использованию Военно-воздушных сил на случай войны привело к потере значительного числа самолетов и летного состава.

Не было отработано управление по радио и скрытое управление».

Военно-воздушные силы Западного фронта понесли в первые часы и дни войны еще более тяжелый ущерб. Немцы начали военные действия с опустошительных атак на всю сеть аэродромов Западного особого военного округа, а немецкие диверсионные группы перерезали наземные линии связи. В результате доклады о потерях поступали чрезвычайно медленно, если вообще поступали, и командующие верхнего уровня могли лишь представлять себе, какая бойня творилась на аэродромах и в небесах. Однако представлялось очевидным, что немцы учинили настоящее побоище на советских аэродромах и достигли полного и подавляющего превосходства в воздухе. После такой катастрофы командующий авиацией фронта И.И. Копец покончил с собой — избежав тем самым судьбы командующего фронтом Д.Г. Павлова, расстрелянного по приказу Сталина.

Первый внятный анализ положения военно-воздушных сил Западного фронта появился 31 декабря 1941 года. Написанный командующим ВВС Западного фронта генерал-лейтенантом авиации Н.Ф. Науменко, этот доклад содержит в первых двух разделах пусть и пугающий, но объективный анализ, который высвечивает ситуацию, описывая действия советских ВВС в первые восемь дней боев:

«...к 15 апреля 1941 года боевую готовность частей Военно-воздушных сил Западного особого военного округа можно охарактеризовать следующим: истребители — небоеспособны (в воздухе почти не стреляли и воздушных боев не вели); бомбардировщики — ограниченно боеспособны (мало бомбили, мало стреляли, мало летали на маршрутные полеты). Разведывательной авиации округ не имел, так как имеющиеся восемь корпусных авиаэскадрилий получили шесть самолетов Р-зет и приступили к переучиванию.

313- й и 314-й разведывательные полки были полностью укомплектованы молодым летным составом, но материальной части не имели.

314- й разведывательный авиационный полк начал получать самолеты ЯК-2 и ЯК-4 в апреле месяце и к началу войны имел лишь шесть экипажей, только что вылетавших на ЯК-4.

Штурмовиков округ вовсе не имел. 215-й штурмовой авиационный полк, только что сформированный, к началу войны имен двенадцать И-15 и подготавливал летчиков для перехода на ИЛ-2, которых округ в то время не имел».

Науменко отметил, что на вооружении всех авиадивизий стояли устаревшие самолеты — кроме 9-й смешанной, получившей 262 новых самолета МиГ-1 и МиГ-3. Но даже у этого соединения имелось лишь 140 летчиков, способных летать на этих новых самолетах, да и то их подготовка еще не была закончена: «Материальная часть к началу войны была не освоена, и дивизия имела ряд тяжелых катастроф в процессе ее освоения». Вдобавок 13-й авиаполк 9-й смешанной авиадивизии и 15-й авиаполк 11-й смешанной авиадивизии получили 42 самолета Пе-2. Таким образом, по словам Науменко, «с начала войны округ переживал период перевооружения на новую материальную часть, а интерес к старой материальной части заметно снизился. Все сверху донизу были охвачены скорейшим выпуском летчиков на новой материальной части».

Командующий ВВС фронта повторил жалобы своих коллег в других военных округах на критические проблемы базирования самолетов и уязвимости баз перед нападением противника. Он подчеркнул трудности с материально-техническим обеспечением при лишь частично введенной в действие системе РАБ. Несмотря на проводимые в округе в 1940 и 1941 годах оперативные игры, командиры штаба, по словам Науменко, «достаточного опыта не имели», а «последующий ход событий показал, что штаб военно-воздушных сил округа был сколочен не достаточно хорошо».

Науменко подробно изложил действия немцев до начала войны, констатировав:

«В результате действий германских диверсантов и польских белогвардейцев с 23:00 21.6.41 г. вся проволочная связь штаба военно-воздушных сил Западного особого военного округа со штабами дивизий и штабов дивизий со своими полками была прервана, и каждый аэродром был предоставлен самому себе.

В таких условиях началась Великая Отечественная война».

Затем он подытожил последствия отсутствия боеготовности ВВС. Ссылаясь на первоначальную численность самолетов Западного фронта в 1909 машин (куда входил и базирующийся у Смоленска корпус дальнебомбардировочной авиации), из них 1022 истребителей и 887 бомбардировщиков, Науменко описал воздействие первых восьми дней боев:

«Части Военно-воздушных сил Западного фронта вступили в войну с утра 22.6.41 г. День тот характеризуется большими потерями, понесенными авиацией фронта от налетов противника...

За день 22.6.41 авиацией противника были уничтожены на аэродромах и в воздушных боях 538 самолетов при 143 самолетах, потерянных противником. На следующий день потери сторон составляли 125 и 124 и к концу июня, т.е. за 8 дней войны наши потери составляли в целом 1163 самолета, потери противника 422.

К исходу 30.6.41 г военно-воздушные силы фронта имели истребителей 124 и бомбардировщиков 374, всего 479 самолетов, объединенных в семь дивизий».

Как и в случае с сухопутными войсками, самые большие по количеству техники и личного составаВВС имелись в Киевском особом военном округе. Несмотря на их численность, эти войска страдали от тех же трудностей, какие испытывали и другие фронты. Самый тщательный анализ боеготовности военно-воздушных сил округа накануне войны содержался в докладе, поданном 21 августа 1941 года генерал-лейтенантом авиации Ф. А. Астаховым командующему ВВС Красной Армии генерал-лейтенанту П. Ф. Жигареву. Доклад этот содержал подробную роспись организации, численности и боеготовности военно-воздушных сил Киевского особого военного округа накануне войны и обзор его боевых действий с начала войны.

По словам Астахова, 11 авиадивизий и 2 авиаполка округа (в число которых входила и одна приданная дивизия дальнебомбардировочной авиации) насчитывали в своем составе 1166 истребителей, 578 бомбардировщиков, 197 штурмовиков и 53 самолета-разведчика, а всего 2003 самолета. В их число входили 223 новых истребителя МиГ-3 и Як-1,231 новый бомбардировщик Пе-2, Як-2/4 и Су-2, а также 31 новый самолет-разведчик Як-44.1865 экипажей самолетов были подготовлены к боевым действиям днем в простых метеорологических условиях, 595 — к боевым действиям днем при сложных метеоусловиях, 361 — к боевым действиям ночью и 535 — к боевым действиям ночью при плохой погоде.

Большинство пилотов самолетов более старых марок были достаточно подготовлены к нормальным летным условиям, но менее готовы выполнять более сложные задания. С другой стороны, пилоты для самолетов новых моделей получили лишь начальную подготовку и не могли быть признаны готовыми к боям.

Боеготовность же всех ВВС фронта Астахов расценивал следующим образом:

«В целом Военно-воздушные силы Юго-Западного фронта к боевым действиям были подготовлены недостаточно по причинам:

а) При перевооружении частей Военно-воздушных сил Юго-Западного фронта на новую материальную часть некоторые старые сколоченные авиационные полки (52-й, 48-й ближнебомбардировочные авиационные полки и другие) к началу боевых действий не имели необходимого количества самолетов новых типов, а старая материальная часть у них была взята для новых формирований, в результате чего эти полки оказались перед началом войны в состоянии пониженной боеспособности;

б) Летный состав всех авиационных полков, перевооруженных на новую материальную часть в период, непосредственно предшествовавший войне, стрелковым и бомбардировочным вооружением самолетов новых типов не овладел, в результате чего в первые дни войны новая материальная часть использовались недостаточно эффективно;

в) Некоторые авиационные полки формирования 1940 г. (224-й, 225-й, 138-й ближнебомбардировочные авиационные полки и другие) были укомплектованы материальной частью только на 20-50% от штатной нормы, в результате чего их удельный вес в боевых действиях был незначителен;

г) Командирами авиационных дивизий и авиационных полков Военно-воздушных сил Юго-Западного фронта зимний период 1940-41 гг. очень слабо был использован для проведения боевой подготовки с полетами при снежном покрове аэродромов на колесах, в результате чего молодые летчики в своем подавляющим большинстве зимой летали очень мало и введены в строй не были, а период май-июнь (период напряженной летной работы) не обеспечил необходимой их подготовки к боевым действиям;

д) В частях Военно-воздушных сил Юго-Западного фронта до начала войны вопросы маскировки аэродромов и находящихся на них самолетов решены не были, противовоздушная оборона аэродромов была организована неудовлетворительно, что объясняется не только отсутствием необходимых маскировочных средств, некомплектом средств противовоздушной обороны, но и тем, что этим вопросам со стороны командиров всех степеней должного внимания не уделялось;

е) Отсутствие необходимой организованности и четкости в действиях летных и наземных частей Военно-воздушных сил фронта при отражении налетов авиации противника на наши аэродромы в первые три дня войны подтверждают, что боевая готовность частей Военно-воздушных сил Юго-Западного фронта была на низком уровне, и в этот ответственный период действия летных и наземных частей Военно-воздушных сил по боевой тревоге не соответствовали требованиям приказа Народного комиссара обороны СССР № 075-38 г. [приказа о введении состояния повышенной боеготовности]».

На взгляд Астахова, из-за этих и других проблем

«военно-воздушные силы Юго-Западного фронта в целом не были подготовлены к отражению внезапных налетов Военно-воздушных сил противника на наши аэродромы и к выходу из под удара... 22.6.41 г.»

В результате с 22 но 24 июня включительно немцы уничтожили 237 советских самолетов на слишком уязвимых аэродромах. Неисправная боевая техника и плохая боевая подготовка привели за период с 22 июня по 10 августа к потере еще 242 самолетов из-за аварий и катастроф, что составляло 13 процентов от общего числа потерь в самолетах (1861) за этот период.

Подобно советским механизированным войскам, ВВС Красной Армии были громадной организацией с внушительным боевым потенциалом. В июне 1941 года на летные поля поступала новая боевая техника, которая, если бы ей управляли подготовленные кадры, стала бы грозным противником для хваленых немецких Люфтваффе. Многопрофильная программа реформ в целом была хорошо продуманной и подходящей для создания первоклассных ВВС. К несчастью для Советов, время и обстоятельства превратили эти перспективы в трагедию для тысяч пилотов и экипажей.

Статистические данные

