

Порядок разработки уставных документов в ВС СССР в годы Гражданской войны и в межвоенный период (1918—1941)*

Полковник Ю.Г. ШУШКАНОВ

*Генерал-лейтенант в отставке С.А. БОГДАНОВ,
доктор военных наук, профессор*

РЕВОЛЮЦИЯ в России, тяжелейшая гражданская война, общегосударственная, экономическая, военная реорганизация и последовавшие за ней существенные преобразования в структуре и функциональной деятельности кадровых воинских формирований внесли определенную специфику в уставотворческую деятельность органов военного управления новой Армии¹. Она определялась, в первую очередь, становлением военной теории, основанной на советской идеологии, а также значением и размахом проводимых в России военных реформ. Главными принципами, которыми руководствовались в развитии советских Вооруженных сил, в том числе и их уставной деятельности, стали принципы идейности, партийности, классового подхода. Вместе с тем основные принципы разработки уставных документов, накопленные за прошедшие столетия, продолжали жить².

В Красной Армии первым уставным документом стал «Полевой устав РККА (ч. 1. Маневренная война)», который был издан в 1918 году (утвержден ВЦИК 8 января 1919 года)³. В этом же году был издан «Временный полевой устав (корпус — полк)». В условиях Гражданской войны и военной интервенции в России (1917—1922) эти уставы знаменовали собой переход от действий отдельных отрядов и групп к действиям соединений и частей Красной Армии, от эшелонной войны к маневренной. Уставы определяли виды боевых действий, главным из которых считалось наступление, давали рекомендации по ширине полос и способам ведения боевых действий. Однако, многие из этих рекомендаций, заимствованные из «Устава полевой службы» 1912 года не могли быть использованы, так как наступление обычно велось по направлениям, а оборона носила не позиционный, а маневренный характер. В 1920 году был разработан «Краткий полевой устав»⁴, который учитывал специфику боевых действий в ходе Гражданской войны. Кроме того, в дополнение к уставам в первые годы Советской власти разрабатывается и издается ряд наставлений⁵: «Наставление по укреплению позиций», «Наставление по обучению молодых красноармейцев», «Наставление по строевому обучению конницы», «Наставление по газообороне» и др. Всеми этими уставными документами регламентировались формы и способы подготовки и ведения боевых действий подразделений, частей и соединений Красной Армии и Флота.

* Продолжение. Начало см.: Военная Мысль. 2006. № 7.

¹ Вооруженные Силы Советского Союза. Сборник документов, 1917—1958. М.: Госполитиздат, 1958. С. 47.

² Богданов С.А., Шушканов Ю.Г. Эволюция уставотворческой деятельности в армии Российского государства до 1917 года // Военная Мысль. 2006. № 7. С. 52—63.

³ Есаулов В.И. Новые уставы Красной Армии. Сборник статей. М.: Госполитиздат, 1939. С. 59—64.

⁴ Там же. С. 165—168.

⁵ Есаулов В.И. Новые уставы Красной Армии. Сборник статей. С. 173—182.

В ходе Гражданской войны были заложены и основы боевого применения военной авиации. Теоретические взгляды на ее боевое применение были сформулированы в «Полевом уставе РККА (ч. 1. Маневренная война)» и «Наставлении по боевому применению авиации» 1921 года. В этих документах раскрывались основные принципы использования авиации в операциях и в войне в целом, способы действий авиационных частей, вопросы организации взаимодействия с сухопутными войсками, управления и др.

В период проведения военной реформы (1924—1925) началась планомерная разработка уставов и наставлений, в ходе которой **впервые было сделано четкое разделение содержания боевого и полевого уставов и введено название «боевой устав»⁶**. В 1924 году был утвержден «Временный боевой устав бронесил РККА (ч. 1. Танки)», а в 1925 году — часть 2 («Бронепоезда») и часть 3 («Бронеавтомобили»).

Кроме того, сочетание нового, нарождающегося в военной теории, и исторического опыта, получило свое выражение и в организационной форме уставной деятельности. Для объединения всей военно-научной работы в Красной Армии, согласованности в деятельности Военно-исторического отдела с Военно-научным отделом Высшего военного редакционного совета, ведавшего изучением военно-стратегической литературы и Главной уставной редакцией, занимавшейся разработкой уставов, в феврале 1925 года на основании предложений помощника начальника Штаба РККА М.Н. Тухачевского и их обсуждений на заседаниях Президиума РВС СССР было создано Управление по исследованию и использованию опыта войны. Управление являлось военно-научным учреждением центрального аппарата Наркомвоенмора и находилось в ведении начальника Штаба РККА. Оно состояло из военно-исторического, военно-научного, уставного отделов и библиотечной части. В отечественной военной истории разработки уставных документов это было первое такое крупное по оргштатной численности (49 человек) штатное подразделение, созданное для решения военно-научных задач и уставотворчества.

В 1925 году Управлением по исследованию и использованию опыта войны, на основе опыта первой мировой и Гражданской войн, передовых отечественных теоретических разработок в области военного искусства, были разработаны «Временный полевой устав РККА (корпус—полк)» и первые боевые уставы пехоты и других родов войск, в которых были закреплены официальные взгляды на оперативно-тактические вопросы⁷.

В 1927—1928 годы вместо существовавшего временного руководства «Боевая служба пехоты» издан «Боевой устав пехоты» в двух частях, а в 1927—1929 годы — «Боевой устав конницы» в трех частях и «Боевой устав артиллерии РККА» в двух частях. В 1929 году вместо «Временного полевого устава РККА» был утвержден «Полевой устав РККА (корпус — полк)», а вместо «Временного боевого устава бронесил РККА» — «Боевой устав бронесил РККА» в трех частях. Эти уставные документы были проникнуты идеями маневренной войны, в них подробно излагались вопросы наступления, встречного боя, преследования, обеспечения. В специальных главах рассматривался ночной бой, действия зимой, бой в больших городах и в особых условиях.

В 1929—1930 годах были утверждены боевые уставы ВВС РККА и ВМФ РККА⁸, которые также заменили ранее разработанные временные уставы, наставления и руководства. В них наиболее полно был обобщен опыт Первой мировой и Гражданской войн и отражены изменения, происшедшие в вооруженных силах в результате военной реформы.

В ходе Первой мировой, а затем и Гражданской войн в России, когда на поля сражений вышли многочисленные армии, появились фронтовые объединения и так

⁶ Есаулов В.И. Новые уставы Красной Армии. Сборник статей. С. 195—211.

⁷ Вооруженные Силы Советского Союза. Сборник документов, 1917—1958. М.: Госполитиздат, 1958. С. 114.

⁸ Сикорский В. Будущая война. М.: Воениздат, 1936. С. 240.

называемое единое генеральное сражение распалось на ряд отдельных сражений (операций), проводимых объединениями на широком фронте, наиболее отчетливое выражение получило новое явление в военном искусстве — операция. Установившееся деление теории военного искусства на теорию стратегии и теорию тактики уже не соответствовало коренным изменениям, происшедшим в способах ведения войны, а рамки боевых (полевых) уставов не вмещали всей специфики возникающих в связи с этим проблем подготовки войск и штабов. Чтобы достичь единства взглядов и поставить разработку теории операций на научную основу, в середине 20-х годов XX века вопросы подготовки и ведения фронтовых и армейских операций советской военной мыслью были выделены в самостоятельный раздел, получивший название «оперативное искусство»⁹. В статьях, докладах, лекциях и выступлениях, прежде всего А.А. Свечина, М.В. Фрунзе, М.Н. Тухачевского было дано толкование основ оперативного искусства Красной Армии.

Взгляды на подготовку и ведение операций армиями и фронтами были изложены в наставлении «Высшее командование»¹⁰ (официальное руководство для командующих и полевых управлений армий и фронтов, утвержденное М.В. Фрунзе в мае 1924 года. **Это был первый в мире уставной документ по ведению операций.**

В последующем основные положения наставления были конкретизированы и расширены в труде «Армейская операция. Работа командования и полевого управления» (1926), разработанном М.Н. Тухачевским, Н.Е. Варфоломеевым и Е.А. Шиловским на опыте командно-штабных учений и игр, а также с учетом рекомендаций крупных военно-научных конференций. Большой вклад в развитие оперативного искусства внес В.К. Триандафиллов своей работой «Характер операций современных армий», которая была опубликована в 1929 году¹¹. В том же году вышел в свет новый Полевой устав, который отражал соответствующий уровень материальной обеспеченности войск и большое внимание уделял вопросам боевого применения танков и авиации. В нем же нашли отражение некоторые идеи разработанной в дальнейшем **теории глубокой операции.**

В 1931 году В.К. Триандафиллов представил Штабу РККА доклад «Основные вопросы тактики и оперативного искусства в связи с реконструкцией армии», в котором в виде тезисов были изложены основные взгляды на характер глубокого боя и операции. После широкого обсуждения его в кругу высшего командного состава начальник Штаба РККА А.И. Егоров и оперативное управление под руководством И.П. Обылова завершили дело, начатое В.К. Триандафилловым. Они подготовили тезисы доклада «Тактика и оперативное искусство РККА на новом этапе»¹², которые были заслушаны и обсуждены 20 апреля и 20 мая 1932 года в РВС СССР. На основе положений доклада, отзывов и замечаний, поступивших с мест, были разработаны «Временные указания по организации глубокого боя», которые в феврале 1933 года после утверждения наркомом по военным и морским делам были направлены в войска как официальное руководство.

Положения доклада выкристаллизовывались в ходе жарких научных дискуссий 20—30-х годов, ряда научных конференций и совещаний руководящего состава, командно-штабных учений. Основные идеи были обобщены работниками Штаба РККА и в качестве официального документа утверждены наркомом обороны. Штаб РККА, учтя замечания руководства военных округов и проведя практическую проверку ряда положений на учениях в войсках, издал «Инструкцию по глубокому бою», которая была утверждена наркомом обороны СССР 9 марта 1935 года¹³.

⁹ Фрунзе М.В. Избранные произведения. С. 254.

¹⁰ Там же. С. 255.

¹¹ Вопросы стратегии и оперативного искусства в советских военных трудах (1917—1940 гг.). М.: Воениздат, 1965. С. 208—211.

¹² Триандафиллов В.К. Характер операций современных армий. М.: Воениздат, 1937. С. 13.

¹³ Егоров А.И. Тактика и оперативное искусство на новом этапе// Военно-исторический журнал. 1963. № 10. С. 35.

Основные положения теории глубокого боя и операции нашли последовательное отражение во «Временном полевом уставе (корпус — полк)» 1936 года (ПУ-36), проекте Полевого устава 1940 года (ПУ-40). Основные положения устава прошли практическую проверку на различных учениях и маневрах в Киевском и Белорусском военных округах, в боях в районе озера Хасан, на реке Халхин-Гол и в Советско-финляндской войне (1939—1940). Показательной в этом отношении была военно-стратегическая игра, проведенная Генштабом по плану оперативной подготовки с командующими войсками приграничных округов 19—25 апреля 1936 года. Она преследовала цель проверить правильность оперативных предположений, связанных со складывающейся стратегической обстановкой на западной границе. Вопросы, нерешенные в 1936 году, были проиграны и исследованы на очередной военной игре в 1937 году в Военной академии Генерального штаба по теме «Армейская наступательная операция в начальный период войны».

Новые взгляды на применение ВВС в войне нашли отражение в полевых уставах (ПУ-36, ПУ-40), во Временной инструкции по самостоятельным действиям ВВС 1936 года, а также в боевых уставах родов авиации 1940 года. Большое внимание в этих документах было уделено проблеме завоевания господства в воздухе и применения авиации во фронтовых наступательных операциях. Была разработана теория воздушной операции, которую предполагалось проводить с различными целями. Большой вклад в развитие уставных документов ВВС предвоенного периода внесли П.П. Ионов, А.Н. Лапчинский, А.В. Сергеев, Б.Л. Теплинский, В.В. Хрипин.

В предшествовавшие Второй мировой войне годы, с созданием океанского и развитием подводного флота, военными теоретиками и практиками активно ведутся исследования новых форм и способов ведения боевых действий на море, направлений развития сил флота. Заметный вклад в разработку этих вопросов внесли Б.Б. Жерве («Основы военно-морской стратегии»), Л.Г. Гончаров («Курс морской тактики. Артиллерия») и М.А. Петров («Морская тактика»). В 1937 году издаются: «Боевой устав Морских сил РККА», «Боевой устав ВВС РККА», в 1938 году — «Боевой устав пехоты (ч. 1)», «Боевой устав артиллерии», в 1939 году — «Наставление по боевой деятельности подводных лодок», в 1940 году — «Боевой устав истребительной авиации», «Боевой устав бомбардировочной авиации», «Временное наставление по ведению морских операций»¹⁴. Наибольший вклад в разработку этих уставных документов внесли А.П. Александров, В.А. Белли, И.С. Исаков, В.А. Петровский, С.П. Савицкий.

Однако волна репрессий 1937—1938 годов отрицательно сказалась на уставотворческой деятельности. Многие видные военные теоретики были репрессированы, а их разработки изъяты из обращения. В воспоминаниях маршала Советского Союза М.В. Захарова утверждается, что уставы и ряд наставлений были изъяты под тем предлогом, что они в основном писались лицами, которые были посажены в тюрьмы или расстреляны.

Очередной всплеск уставотворческой деятельности пришелся на 1939—1940 годы, вызванный главным образом начавшейся Второй мировой войной и войной с Финляндией¹⁵. В Генеральном штабе изучался опыт этих войн и с учетом его генерал А.М. Василевский вместе с полковником В.В. Курасовым дорабатывали «Полевой устав» 1940 года. Завершалось редактирование «Устава тыла». Начальник Генерального штаба К.А. Мерецков лично занимался разработкой проекта наставления «Полевая служба штабов». К началу 1941 года были заново разработаны боевые уставы и наставления для ВМФ. Одновременно, по заданию наркома обороны, командующие и начальники штабов военных округов готовили научные доклады по оперативно-теоретическим вопросам, связанным с характером современной вооруженной борьбы. На расширенном заседании Главного

¹⁴ Иссерсон Г.С. Эволюция оперативного искусства. М.: Воениздат, 1937. С. 79.

¹⁵ Жуков Г.К. Воспоминания и размышления. М.: Издательство АПН, 1970. С. 216.

военного совета 23—31 декабря 1940 года, а затем на январской 1941 года оперативной игре в Генеральном штабе подверглись детальному обсуждению и проигрышу актуальные проблемы военного искусства.

С учетом полученного опыта в теорию ведения боевых действий был внесен ряд изменений, которые были учтены в проекте «Полевого устава (корпус — полк)» 1941 года. Кроме того, в начале 1941 года разрабатывается ряд наставлений, в которых нашел отражение опыт боевых действий РККА в 1939—1940 годы, например, «Наставление по действиям войск зимой» и др. .

Таким образом, уставотворческая деятельность Штаба РККА в годы Гражданской войны и в межвоенный период обогатила методику разработки, апробации и ввода в действие уставных документов рядом новых моментов. Среди них — широкие научные дискуссии и конференции по актуальным проблемам развития военного искусства. Это давало возможность наряду с руководящим составом РККА привлекать к проработке обсуждаемых вопросов широкий круг специалистов. Уставные положения являлись своеобразным итогом этих дискуссий, конференций, игр, учений, совещаний и практических проверок, сгустком всего разумного и передового. В них нашел отражение опыт Советско-финляндской и начавшейся Второй мировой войн.

Положениями разработанных уставных документов были охвачены все виды военных действий и все формирования РККА и ВМФ. Генеральный штаб стал играть ведущую роль в разработке важнейших уставных документов. Однако репрессии 1937—1938 годов нанесли уставотворчеству огромный урон, вследствие чего в РККА так и не удалось сформировать целостную систему уставных документов. Несмотря на активизацию уставной работы в 1940—1941 годы, восстановить к июню 1941 года накопленные в этой сфере навыки не удалось. Не хватало опытных кадров, а в армии и ВМФ практически не существовало какой-либо строгой системы уставной деятельности.

Морская авиация отечественного ВМФ: 1938—1945 гг.

*Полковник В.Л. ГЕРАСИМОВ,
кандидат исторических наук*

ОКОНЧАТЕЛЬНОЕ выделение морской авиации из Военно-воздушных сил (ВВС) РККА произошло на рубеже 1937—1938 годов с образованием Наркомата Военно-Морского Флота СССР и включением авиации флота в состав ВМФ. Полностью устранить негативные последствия многолетнего пребывания морской авиации в составе ВВС РККА (1920—1935, 1937) к началу войны не удалось, но положительные сдвиги были очевидны.

Первую проверку в составе Военно-Морского Флота морская авиация прошла в ходе Советско-финляндской войны (1939—1940), в которой приняли участие авиаторы Балтийского и Северного флотов. К началу войны только в составе военно-воздушных сил Балтфлота насчитывалось 469 боевых летательных аппаратов: 246 истребителей, 111 бомбардировщиков, 102 разведчика и 10 самолетов-корректировщиков¹. Это значительно превышало количество всех самолетов ВВС Финляндии². По возможностям театра примене-

¹ Авиация Российского флота / Под ред В.Г. Дейнеки. СПб.: Судостроение, 1996. С. 53.

² Тиркельтауб С.В., Степаков В.Н. Против Финляндии. Советская морская авиация на Балтике в войне 1939—1940 годов. СПб.: БСК, 2000. С. 17.

ние финской сухопутной авиации было весьма ограничено, поэтому большую часть ВВС противника составляла гидроавиация, входившая в состав военно-морских воздушных сил Финляндии³.

В итоге авиация ВМФ СССР в ходе «зимней» войны приобрела необходимый боевой опыт. «За период боевых действий балтийские авиаторы сделали 16 663 боевых вылета, из них 881 ночной, сбросили на объекты противника 2600 бомб. В воздушных боях и на аэродромах уничтожили 65 самолетов, потопили и повредили 35 транспортов и боевых кораблей противника»⁴. Большое значение для дальнейшего строительства и развития морской авиации имело совещание высшего руководящего состава ВМФ СССР, состоявшееся в конце 1940 года. На нем достаточно много внимания было уделено авиации флота. С докладами и сообщениями по проблематике «Опыт использования авиации в современной войне» выступили заместитель начальника по научной и учебной работе Военно-морской академии (ВМА) им. К.Е. Ворошилова капитан 1 ранга В.А. Петровский, начальник ВВС ВМФ генерал-лейтенант авиации С.Ф. Жаворонков, начальник командно-авиационного факультета полковник А.М. Шугинин, начальник оперативного отдела управления ВВС ВМФ полковник Н.Г. Колесников, преподаватели ВМА, должностные лица авиации ВМФ, а также исполняющий обязанности заместителя начальника Главного Морского штаба контр-адмирал В.А. Алафузов⁵.

Состояние ВВС флотов к началу Великой Отечественной войны можно рассмотреть на примере военно-воздушных сил Балтийского флота. По сравнению с ВВС европейских флотов больше всего боевых самолетов насчитывалось именно в ВВС Балтийского флота — 659⁶ (табл.).

№ п/п	Название самолета (тип летательного аппарата)	Общее количество ЛА	Количество исправных ЛА	Количество неисправных ЛА
1	Торпедоносец ДБ-3ф	35	29	6
2	Торпедоносец ДБ-3г	3	0	3
3	Бомбардировщик ДБ-3	46	42	4
4	Бомбардировщик АР-2	18	15	3
5	Бомбардировщик СБ	78	68	10
	Итого самолетов бомбардировочной и минно-торпедной авиации	180	154	26
6	Истребитель МиГ-1	6	6	0
7	Истребитель МиГ-3	7	6	1
8	Истребитель И-15	37	32	5
9	Истребитель И-16	185	163	22
10	Истребитель И-153	96	90	6
	Итого самолетов истребительной авиации	331	297	34
11	Разведчик Че-2	5	5	0
12	Разведчик КОР-1	6	6	0
13	Разведчик Р-5	12	8	4
14	Разведчик МБР-2	125	107	18
	Итого самолетов разведывательной авиации	148	126	22
	Всего самолетов в ВВС КБФ	659	577	82

³ Советско-финляндская война 1939—1940 гг. на море. В 2-х частях. Часть 1. В 3-х кн. М.-Л.: Военмориздат, 1945. Ч. 1. Кн. 1. С. 26.

⁴ Авиация Российского флота. С. 54.

⁵ Русский архив: Великая Отечественная: Накануне войны: Материалы совещаний высшего руководящего состава ВМФ СССР в конце 1940 года. М.: ТЕРРА, 1997. С. 88—151.

⁶ На Черноморском флоте в то время было 625 машин, а в ВВС Северного флота — 116 самолетов. См.: Жумагай В.И. Сборник дидактических материалов по курсу истории военно-морского искусства. М.: Гуманитарная академия Вооруженных Сил, 1992. С. 49.

Но не только большим количеством самолетов характеризовались ВВС БФ к началу войны. В первую очередь необходимо рассмотреть организационные формирования морской авиации Балтики на тот момент времени. ВВС Балтийского флота состояли из управления, строевых соединений и частей морской авиации, структур тыла. Соединениями являлись авиационные бригады, а частями — отдельный авиационный полк; авиационные полки и отдельная Краснознаменная авиационная эскадрилья в составе авиационных бригад; отдельные авиационные эскадрильи. В составе авиационного тыла имелись авиационные базы, также являвшиеся воинскими частями.

В состав управления ВВС КБФ* входили штаб, тыл, инженерно-авиационная служба и политический отдел. Основным рабочим органом управления являлся штаб, организационно состоящий из оперативного, организационно-мобилизационного, разведывательного отделов и ряда служб. Ядром ВВС Балтики являлись три авиационных соединения — авиационные бригады: 8, 61 и 10-я. 8-я бомбардировочная авиационная бригада включала в свой состав 1-й минно-торпедный и 57-й бомбардировочный авиационные полки. 61-я истребительная авиационная бригада состояла из двух истребительных авиационных полков — 5-го и 13-го и 13-й отдельной Краснознаменной авиационной эскадрильи. 10-я смешанная авиационная бригада имела в составе 13-й и 71-й истребительные авиационные полки и 73-й бомбардировочный авиационный полк.

8-я бомбардировочная авиационная бригада базировалась на аэродромах Ленинградской области — Беззаботное, Котлы, Копорье, Клопицы. Базирование 61-й истребительной авиационной бригады осуществлялось на аэродромы в районе Ленинграда — Низино, Липово, Куммолово и Купля. 10-я смешанная авиационная бригада базировалась на аэродромы Таллин, Ханко, Пернов и Керстово. 15-й отдельный морской разведывательный полк свои подразделения базировал на аэродромы: Выборг, Ораниенбаум, Вейно и Горы Валдай. 71-я отдельная бомбардировочная авиационная эскадрилья размещалась на аэродроме Копорье. 15, 41, 43, 44, 58 и 81-я морские отдельные разведывательные авиационные эскадрильи базировались на аэродромы Прибалтики.

Строевые части морской авиации в достаточной степени были укомплектованы летным и инженерно-техническим составом. Так, например, в 8-й бомбардировочной авиационной бригаде на начало войны было 115 летчиков, из которых 19 летали ночью⁷. Большие трудности были в управлении соединениями и частями ВВС КБФ. Электролинейную связь управление ВВС флота имело только с 10-й смешанной авиационной бригадой, базировавшейся на территории Эстонии. С остальными организационными структурами авиации Балтики проводочной связи не было. Управление из Таллина двумя другими авиационными бригадами и 15-м отдельным полком, которые располагались в районе Ленинграда и Ленинградской области, приходилось осуществлять по радио или через специальные самолеты связи.

К началу Великой Отечественной войны в составе тыла военно-воздушных сил Балтфлота было пять авиационных баз, два авиационных склада и четыре склада боеприпасов. Материально-техническое обеспечение летных частей осуществлялось через авиационные базы⁸. К положительным сторонам состояния ВВС Балтийского флота к началу Великой Отечественной войны необходимо отнести следующие: наличие своей авиации, которой еще три с половиной года тому назад в составе КБФ не было; наличие в составе ВВС КБФ всех существующих на тот момент родов морской авиации; боевой опыт у большей части летного состава; высокий процент исправности парка боевой

* К началу войны управление ВВС Краснознаменного Балтийского флота располагалось в Таллине.

⁷ Боевая деятельность авиации ВМФ в Великой Отечественной войне Советского Союза 1941-1945 гг. Часть II. Военно-воздушные силы Краснознаменного Балтийского флота в Великой Отечественной войне. М.: Военное издательство, 1963. С. 8.

⁸ Там же. С. 19.

авиационной техники (87,5 %); укомплектованность частей морской авиации инженерно-техническим составом на 100 %; опыт взаимодействия с ВВС Ленинградского военного округа; достаточно развитая аэродромная сеть; осуществление доподготовки летного и технического состава в организационных структурах ВВС флота.

Наряду с положительными моментами в состоянии балтийской авиации к началу войны имел место и целый ряд недостатков: большое количество в составе ВВС Балтики истребителей (50,2%) и недостаточный процент бомбардировочной и минно-морпедной авиации (27,3 %); большое количество устаревшей авиационной техники; удаленность места расположения управления ВВС флота от главных ударных сил; трудности в осуществлении управления; недостаточное количество тыловых структур; малое количество летного состава, подготовленного к действиям в ночных условиях; незавершенность строительства аэродромной сети на территории Эстонской республики; слабое оборудование ТВД в радионавигационном отношении.

Несмотря на все трудности и недостатки, морская авиация Балтики к лету 1941 года представляла собой боеспособное авиационное объединение в составе Краснознаменного Балтийского флота. В дальнейшем, уже в годы войны, шло активное устранение этих характерных для всей отечественной морской авиации того времени недостатков.

В предвоенные годы продолжалось дальнейшее развитие авиации Военно-Морского Флота. При этом имели место и просчеты в строительстве морской авиации. В статье адмирала флота В.И. Куроедова «Опыт войн и перспективы развития и применения ВМФ в будущих войнах и конфликтах» отмечалось: «Таким образом, уставными документами, действовавшими в то время, на первое место выдвигались задачи, которые флот решал самостоятельно. В соответствии с этими установками велась подготовка сил, разрабатывались планы их применения. Самостоятельные действия сил флота были поставлены на первое место и в разработанной Генеральным штабом Красной Армии директиве наркома обороны СССР от 14 октября 1940 года, на основе которой готовились оперативные планы флотов на 1941 год. Эти принципы были закреплены Наставлением по ведению морских операций (НМО-40), но в целом, как показал опыт войны, оказались недостаточно обоснованными... Нельзя не отметить, что многие задачи имели стратегические масштабы и являлись невыполнимыми. Варианты неблагоприятного развития событий на приморских направлениях вообще не рассматривались, поэтому перед флотом оборонительные задачи не ставились»⁹.

Недостаточное обоснование ряда предвоенных документов в полной мере относилось и к морской авиации, в частности к применению в войне на море авианесущих кораблей. Командование Военно-Морским Флотом проявило в этом вопросе редкую недалекость. «Признавая право авианесущих кораблей на существование, оно не смогло правильно оценить их быстро возрастающее влияние на ход и исход военных действий на море. Хуже всего то, что это отражалось не только на практике военно-морского строительства, но и на теории. В вопросах, касающихся боевого применения морской авиации, наши теоретики долгие годы топтались на месте»¹⁰. В 1937 году флот получил Временный Боевой устав Морских сил РККА (БУ МС 37), где предназначение и роль морской авиации в действиях на море оценивались в основном верно, но, как и прежде, ни слова внимания не было уделено корабельной, не говоря уже о палубной, авиации¹¹.

⁹ Куроедов В.И. Опыт войн и перспективы развития и применения ВМФ в будущих войнах и конфликтах // Военная Мысль. 2005. № 5. С. 33

¹⁰ Родионов Б.И., Монаков М.С. Авианосцы: История и перспективы. М.: Воениздат, 2004. С. 41.

¹¹ Там же. С. 41—42.

Упомянутый устав, фактически признав морскую авиацию в качестве одного из родов сил флота, отвел ей все же вспомогательную роль. «Морская авиация способна к нанесению мощных бомбовых и минно-торпедных ударов по кораблям флота, по морским сообщениям (коммуникациям) противника и его морским и воздушным базам, выполняемых как самостоятельно, так и во взаимодействии с кораблями, средствами береговой обороны и с приданной сухопутной авиацией... Морская авиация является главным разведывательным средством на море, способна к несению охранной, дозорной службы, к корректировке огня кораблей, к наведению подводных и надводных кораблей на противника и к применению мин и химических средств борьбы»¹². **Война опровергла положения многих руководящих документов, а морская авиация в итоге превратилась в главную ударную силу флота.**

К началу Великой Отечественной войны была создана четкая структура авиации флота, включавшая в свой состав управление ВВС ВМФ, части центрального подчинения и военно-воздушные силы флотов и флотилий; определены основные рода авиации ВМФ — бомбардировочная и минно-торпедная авиация, истребительная авиация, разведывательная авиация. Бомбардировочная и минно-торпедная авиация была представлена самолетами СБ, ДБ-3ф (Ил-4), ДБ-3, АР-2, на вооружении истребительной авиации состояли МиГ-1, МиГ-3, И-153, И-15, И-16, разведывательные — Че-2, КОР-1, Р-5, МБР-2.

К 22 июня 1941 года ВВС флотов организационно включали бригады, отдельные авиаполки и авиационные эскадрильи. В авиации флотов насчитывалось 2580 самолетов, при этом 1183 крылатые машины входили в состав дальневосточной морской авиации. Кроме того, морские самолеты имелись в составе отдельных военных флотилий — Амурской, Каспийской и Пинской. Всего в составе трех самостоятельных флотилий насчитывалось 23 самолета-разведчика¹³. Истребители составляли 51,32 %, разведчики — 25,34 %, а бомбардировщики и торпедоносцы — 23,34 % от численности самолетного парка действующих флотов соответственно¹⁴.

Морская авиация вступила в войну, находясь на стадии совершенствования организационно-штатной структуры и технического перевооружения. Штурмовики, пикирующие бомбардировщики, противолодочные самолеты в ее составе полностью отсутствовали, недостаточным было и количество торпедоносцев.

В начальный период войны минно-торпедная и бомбардировочная авиация Балтийского флота использовалась армейским командованием, которое понесло большие потери своей авиации, в основном на сухопутном театре. Очень тяжелым для ВВС Балтики выдался день 30 июня 1941 года. Только 1-й минно-торпедный авиационный полк потерял в бою под Двинском 13 боевых машин и 10 летных экипажей. В тот день экипаж бомбардировщика младшего лейтенанта П.С. Игашева впервые в истории авиации совершил двойной таран: сначала таранил в воздухе «мессершмитт», а затем направил подбитую крылатую машину в колонну немецких танков. Только спустя 54 года подвиг экипажа был оценен по достоинству. Указом Президента России от 6 июля 1995 года № 679 звание Героя России было присвоено младшему лейтенанту П.С. Игашеву, лейтенанту Д.Г. Парфенову, младшему лейтенанту А.М. Хохлачеву, краснофлотцу В.Л. Новикову¹⁵.

¹² Временный Боевой устав Морских сил РККА (БУ МС 37). М.-Л. Государственное Военное издательство Наркомата обороны Союза ССР, 1937. С. 15—16.

¹³ Жума т и й В.И. Сборник дидактических материалов по курсу истории военноморского искусства. С. 49.

¹⁴ За м ч а л о в А.Н. История военноморского искусства: Советское военноморское искусство в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. Л.: Военноморская академия, 1987. С. 306.

¹⁵ Герои Российской Федерации, удостоенные звания за мужество и героизм, проявленные в борьбе с немецко-фашистскими захватчиками в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. // Кавалер. 2002. № 6. С. 114.

Количество самолетовылетов по задачам, решаемым авиацией ВМФ, в 1941 году распределилось следующим образом: действия против сухопутных войск и наземных объектов — 45 %, прикрытие военно-морских баз (ВМБ), кораблей и судов в море — 38 %, ведение воздушной разведки — 13 %, удары по кораблям и судам в море и базах — 4 % самолетовылетов¹⁶.

Решение несвойственных задач и наличие устаревшего парка авиационной техники, уступавшей по своим тактико-техническим характеристикам самолетам противника, были основными причинами значительных потерь авиации ВМФ в начале войны, несмотря на достаточно хорошую подготовку ее летного состава. Однако именно опыт первых, самых тяжелых месяцев войны показал, что необходима корректировка некоторых теоретических положений по использованию оперативно-тактических возможностей морской авиации в войне и ликвидация ряда организационных недостатков в общей структуре авиации флота.

Говоря о начале Великой Отечественной войны, необходимо вспомнить об одном историческом факте, имевшем огромное, в том числе и международное, значение. В конце июля 1941 года у адмирала Н.Г. Кузнецова и генерал-лейтенанта авиации С.Ф. Жаворонкова возникла идея бомбардировки Берлина силами морской авиации. В результате детальной проработки вопроса выбор пал на 1-й минно-торпедный авиационный полк ВВС Балтийского флота. В это время полк принял опытный летчик и командир полковник Е.Н. Преображенский. Именно он и возглавил особую группу, собранную из всех пяти авиационных эскадрилий полка, которая в начале августа 1941 года перебазировалась на один из самых больших островов Моонзундского архипелага — остров Саарему (Эзель). Именно с аэродрома Кагул острова Эзель тактический радиус самолетов ДБ-3ф обеспечивал возможность нанесения ударов с воздуха по Берлину.

После первого пробного разведывательного полета по маршруту группы из пяти ДБ-3ф под командованием капитана А.Я. Ефремова было принято окончательное решение на бомбардировку столицы Третьего рейха. Вечером 7 августа одна за другой взлетели тринадцать максимально груженных крылатых машин. Флагманом шел Е.Н. Преображенский, вторую группу вел В.А. Гречишников, третью возглавлял А.Я. Ефремов. В том историческом вылете над Берлином участвовало пять самолетов полка, остальные экипажи отбомбились по запасным целям. О неожиданности действий морских авиаторов говорит тот факт, что наутро немецкие радиостанции сообщили в эфир о попытке 150 самолетов Великобритании прорваться к Берлину. Англичане ответили так: «Германское сообщение о бомбежке Берлина загадочно, так как в ночь с 7 на 8 августа английская авиация со своих аэродромов не поднималась ввиду неблагоприятных метеоусловий»¹⁷.

После первого налета на Берлин появился приказ наркома обороны СССР И.В. Сталина от 8 августа 1941 года № 0265: «В ночь с 7 на 8 августа группа самолетов Балтийского флота произвела разведывательный полет в Германию и бомбила город Берлин. 5 самолетов сбросили бомбы над центром Берлина, а остальные на предместьях города. В результате бомбежки возникли пожары и наблюдались взрывы»¹⁸.

Затем последовал второй вылет, третий... 13 августа 1941 года указом Президиума Верховного Совета СССР звания Героя Советского Союза были удостоены полковник Е.И. Преображенский, капитаны В.А. Гречишников, А.Я. Ефремов, М.Н. Плоткин и П.И. Хохлов. Их имена стали известны всей стране. Особой популярностью пользовался командир полка. Это о нем позже на страницах ежедневной газеты ВВС Балтфлота «Летчик Балтики» было написано: «С тех пор столица Германии уже не решалась зажигать по вечерам свет на

¹⁶ Кузнецов Г.А. Морская авиация в войне на море // Морской сборник. 1988. № 8. С. 23.

¹⁷ Алексин В.И. Мы бомбили столицу «третьего рейха» в 41-м // Независимое военное обозрение. 1998. 28 августа — 3 сентября.

¹⁸ Герасимов В.Л. Советские морские летчики первыми потушили огни Берлина // Военно-исторический журнал. 2001. № 8. С. 26.

своих улицах. Бомбы Преображенского были первыми предвестниками неумолимого поражения. Он первым потушил огни Берлина»¹⁹. Всего балтийскими летчиками на столицу Германии было совершено восемь налетов, последний из которых состоялся 4 сентября 1941 года. Авиационная группа выполнила 86 самолетовылетов, при этом 33 самолета (что составило 38 %) дошли до цели и бомбили Берлин. Остальные по разным причинам нанесли бомбовые удары по Штеттину, Кольбергу, Мемелю, Виндаме, Данцигу, Либаве. В результате налетов в Берлине было зарегистрировано 32 очага пожара. За период бомбовых ударов по Берлину наши потери составили 18 самолетов и 7 экипажей²⁰.

Официальным признанием заслуг морской авиации в тяжелый 1941 год стало присвоение четырем полкам гвардейского звания. Советская морская гвардия родилась 18 января 1942 года. Именно в тот день в газете «Красный флот» — органе Народного комиссариата ВМФ — был опубликован приказ наркома ВМФ Н.Г. Кузнецова № 10, в котором говорилось: «За проявленную отвагу в воздушных боях с немецкими захватчиками, за стойкость, мужество, дисциплину и организованность, за героизм личного состава указанные полки преобразовать в гвардейские полки, а именно: 1-й минно-торпедный авиационный полк — в 1-й гвардейский минно-торпедный авиационный полк, командир полка Герой Советского Союза полковник Преображенский Е.Н.; 72-й смешанный авиационный полк — во 2-й гвардейский смешанный авиационный полк, командир полка капитан Туманов И.К.; 5-й истребительный авиационный полк — в 3-й гвардейский истребительный авиационный полк, командир полка Герой Советского Союза майор Кондратьев П.В.; 13-й истребительный авиационный полк — в 4-й гвардейский истребительный авиационный полк, командир полка майор Михайлов Б. И.».

Качественные и количественные изменения парка летательных аппаратов авиации ВМФ в годы войны произошли благодаря поступлению на флоты новой авиационной техники. В 1942 году 80 % предприятий авиапромышленности, перебазировавшихся с началом войны в восточные районы страны, сумели наладить технологический цикл производства самолетов и ускоренными темпами начали осуществлять их поставку в действующие части. Всего к окончанию Великой Отечественной войны авиация ВМФ получила 14 новых типов боевых самолетов, которые по ряду ТТХ превосходили зарубежные летательные аппараты того времени. «К тому же на флоты, начиная с 1942 года, из США и Великобритании по ленд-лизу стали поступать самолеты-истребители «Харрикейн», «Киттихаук», «Аэрокобра» и «Спитфайер», бомбардировщики «Бостон-А-20 ж» и самолеты-амфибии «Каталина»²¹.

Основной недостаток в организации морской авиации в начале войны состоял в том, что структура летных частей — полков — оказалась нежизнеспособной в военное время. В силу своей громоздкости (авиационный полк состоял из пяти эскадрилий и насчитывал 60—80 самолетов) они были недостаточно маневренными и трудноуправляемыми. Уже к концу 1941 года авиаполки включали в свой состав по три авиационные эскадрильи, по 10—13 самолетов каждая. Были сокращены и соответственно реорганизованы отдельные эскадрильи. Кроме этого, в дальнейшем организация ВВС флотов совершенствовалась в направлении отделения тыловых органов (авиабаз, ремонтных мастерских и т. д.) от боевых частей и соединений с подчинением их заместителю командующего ВВС флота по тылу. В результате такой организационной перестройки повысилась маневренность летных частей и качество управления всеми организационно-штатными структурами ВВС флотов. Для охраны конвоев в зоне ответственности Северного флота и общего усиления ВВС СФ Ставка Верховного Главноко-

¹⁹ Он первым потушил огни Берлина // Летчик Балтики. 1946. 18 января.

²⁰ Боевая деятельность авиации ВМФ в Великой Отечественной войне Советского Союза 1941—1945 гг.: Ч. 2. Военно-воздушные силы Краснознаменного Балтийского флота в Великой Отечественной войне. М.: Воениздат, 1963. С. 120.

²¹ Де й н е к а В.Г. Наша морская авиация / Морской сборник. 1996. № 7. С. 10.

мандования из своего резерва направила в оперативное подчинение командующего североморской авиацией Особую морскую авиационную группу (ОМАГ). «На Северный флот в конце июня — начале июля 1942 года прибыло пять авиационных полков этой группы (35-й авиационный полк дальних бомбардировщиков на самолетах ДБ-3ф; 28-й и 29-й авиационные полки пикирующих бомбардировщиков — самолеты Пе-2; 20-й и 255-й истребительные авиаполки, имевшие на вооружении самолеты Як-1 и ЛаГГ-3). Все они ранее участвовали в боях на других флотах»²². ОМАГ просуществовала до ноября 1942 года. Там же, на севере, произошли и структурные изменения в организации истребительной авиации, которая практически разделилась на пунктовую, предназначенную для противовоздушной обороны (ПВО) ВМБ и коммуникаций, и на авиацию сопровождения ударной авиации.

В ходе ожесточенных боев зародилась и получила развитие тактика штурмовых действий авиации. В начале войны в качестве штурмовиков использовались торпедоносцы, бомбардировщики и истребители. Первые подразделения штурмовой авиации начали создаваться в авиации ВМФ на Балтийском и Черноморском флотах в августе 1941 года. Весной 1943 года штурмовики появились и на Северном флоте. В итоге на всех флотах были сформированы штурмовые авиационные организационные структуры.

В первом периоде Великой Отечественной войны авиация ВМФ способствовала длительной и упорной обороне Таллина, Ленинграда, Кронштадта, Севастополя и Одессы, Заполярья и Кавказа, Ханко и Моонзундского архипелага, Керченского полуострова и Крыма.

Второй период Великой Отечественной войны (19 ноября 1942 года — конец 1943 года) характеризуется в первую очередь тем, что морская авиация по урону, нанесенному противнику силами советского ВМФ, вышла на первое место и в дальнейшем до конца войны удерживала лидирующее положение среди родов Военно-Морского Флота. С начала 1943 года результативность боевого применения авиации ВМФ на коммуникациях противника непрерывно возрастала. В 1943 году был сделан значительный шаг в строительстве морской авиации — состоялся перевод ВВС флотов с бригадной на дивизионную организацию. Создание авиационных дивизий вместо авиабригад в большей степени соответствовало велению времени и повышало управляемость ВВС флота по схеме: дивизия — полк — эскадрилья.

В 1943 году морская авиация приняла участие в трех крупных операциях. ВВС Балтийского флота совместно с 13-й и 14-й воздушными армиями с 12 по 30 января 1943 года участвовали в прорыве блокады Ленинграда. В двух наступательных операциях — Северо-Кавказской (с 1 января по 4 февраля 1943 года) и Новороссийско-Таманской (10 сентября — 9 октября 1943 года) — весомый вклад в успех внесли авиаторы-черноморцы. Среди первых в ВМФ удостоенных почетных наименований соединений и частей была и 11-я штурмовая авиадивизия Черноморского флота, ставшая Новороссийской.

На протяжении третьего периода Великой Отечественной войны (1 января 1944 года — 9 мая 1945 года) морская авиация в составе ВМФ приняла участие в девяти стратегических наступательных операциях. К концу войны в авиации ВМФ самолетов, находившихся на вооружении с 1941 года, было всего лишь 3,3 %, а новых отечественных — 78,7 %, в то время как на начало войны около 87 % самолетов представляли собой устаревшие машины²³.

В третьем периоде Великой Отечественной войны основными целями морской авиации стали корабли и суда противника в море и портах. При этом количество самолетовылетов для осуществления ударов по ним составили 35 % от общего

²² Бойко В.С. Крылья Северного флота. Мурманск: Мурманское книжное издательство, 1976. С. 127.

²³ Павлович Н.Б. Развитие тактики Военно-Морского Флота. М.: Воениздат, 1990. С. 212.

числа самолетовылетов против 4 % в 1941 году. Против транспортов и кораблей противника самолетовылетов в 1944 году было сделано в 3,3 раза больше, чем за 1941—1943 годы., а по сухопутным войскам противника — в 4 раза меньше²⁴.

Произошли изменения и в количественном соотношении между родами авиации ВМФ. К началу 1945 года ВВС ВМФ в своем составе насчитывали 35 % ударной авиации (10 % торпедоносцев, 8 % бомбардировщиков, 17 % штурмовиков), 50 % истребителей и 15 % разведчиков. И если по сравнению с началом войны истребительная авиация свою составляющую на флотах почти сохранила, то парк разведывательной авиации уменьшился на 10 %, а ударной авиация, наоборот, увеличился более чем на 11 %. В зависимости от места действия имелись некоторые специфические особенности в распределении родов морской авиации по флотам. Так, на Севере преобладали торпедоносцы и разведсамолеты и отсутствовали бомбардировщики, эффективность применения которых в условиях Заполярья была невысокой. На Балтийском флоте было больше штурмовиков, а в черноморской авиации — бомбардировщиков.

Именно на завершающем этапе Великой Отечественной войны сложный и разнообразный характер задач, стоявших перед авиацией флота, привел к дальнейшему развитию тактики боевого применения, усилению специализации и наиболее целесообразному и эффективному ее использованию по предназначению. Разведывательная авиация применялась для ведения воздушной разведки кораблей и конвоев непосредственно в море, а также военно-морских баз, портов, аэродромов, для поиска и уничтожения подводных лодок. Минно-торпедная и бомбардировочная авиация использовалась для нанесения ударов по кораблям и конвоям в море, по промышленным центрам, базам, портам и наземным объектам. Штурмовая авиация действовала по кораблям, транспортам и конвоям, жизненно важным объектам и зенитным средствам в базах и портах, по наземным целям и аэродромам. Истребительная авиация обеспечивала действия ударной и разведывательной авиации, прикрывала свои надводные силы в море, морские базы, порты и войска фронта. Основные усилия морской авиации в 1944—1945 годах были сосредоточены на действиях по морским сообщениям и на обеспечении фланга в наступательных операциях войск приморских фронтов.

По результатам боевых действий в годы Великой Отечественной войны морская авиация стала главной ударной силой флота. Морские летчики совершили более 350 тыс. самолетовылетов, потопили 792 и повредили около 700 кораблей и транспортов противника, в воздушных боях и на аэродромах уничтожили более 5500 вражеских самолетов²⁵.

В феврале 1945 года на Ялтинской конференции руководителей СССР, США и Великобритании был решен вопрос о вступлении Советского Союза в войну с Японией через два-три месяца после завершения разгрома фашистской Германии. 8 августа 1945 года СССР объявил войну Японии, а 9 августа советские войска начали военные действия на Дальнем Востоке. В войне против милитаристической Японии участвовала и авиация Тихоокеанского флота. В Советско-японской войне (1945.) приняли участие два крупных авиационных оперативных объединения авиации ВМФ — военно-воздушные силы Тихоокеанского флота и военно-воздушные силы Северной Тихоокеанской флотилии (СТОФ). ВВС флотилии в специальном отношении замыкались на командующего ВВС ТОФ, а в оперативном плане подчинялись командующему Северной Тихоокеанской флотилией.

К началу ведения боевых действий авиация флота насчитывала 1495 летательных аппарата. ВВС ТОФ и ВВС СТОФ в общей сложности состояли из 29 авиационных полков, часть которых организационно входила в авиадивизии,

²⁴ Басов А.В. Флот в Великой Отечественной войне 1941—1945 гг.: Опыт оперативно-стратегического применения. М.: Наука, 1980. С. 186.

²⁵ Капитанец И.М. Сильный флот — сильная Россия. М.: Вече, 2006. С. 258.

остальные являлись отдельными воинскими частями. Кроме этого было 9 отдельных авиационных эскадрилий. Уже в ходе войны продолжалось пополнение самолетного парка тихоокеанской авиации авиаполками с других флотов. Так с Севера прибыли 36-й минно-торпедный и 27-й истребительный авиационные полки, а с Черноморского флота — 43-й истребительный полк.

Авиация противника на приморском направлении имела 469 самолетов. Преимущество флотской авиации, кроме численного и качественного превосходства, заключалось еще и в высоком уровне морального состояния личного состава, обусловленного победой в Великой Отечественной войне. Высокой была и общая укомплектованность частей тихоокеанской авиации, которая к началу войны с Японией составляла 96 %. Боевые действия морской авиации являлись составной частью операций, проводимых Тихоокеанским флотом, флотилией и войсками 1-го и 2-го Дальневосточных фронтов, действовавших на приморском направлении, в Северной Корее и на острове Сахалин.

Боевая деятельность морской авиации в августе 1945 года осуществлялась по следующим основным направлениям: ведение воздушной разведки; массированные воздушные удары по портам противника; боевая деятельность на морских сообщениях; обеспечение десантных операций, проводимых флотом; противовоздушная оборона ВМБ и конвоев на переходе морем.

Особенностью воздушной разведки являлось то, что за период войны разведывательная авиация флота не встретила со стороны противника сильного противодействия. Эта особенность конечно же способствовала успешному выполнению самолетами-разведчиками боевых заданий. Бомбардировочной и штурмовой авиацией флота наиболее продолжительные по времени массированные удары наносились по крупным торговым портам и ВМБ: Расин, Сейсин, Юкки. В результате ударов морских авиаторов с воздуха в портах Юкки и Расин были потоплены и повреждены восемь транспортов, танкер и пассажирский пароход.

Активные действия авиации Тихоокеанского флота по обеспечению десантных операций способствовали быстрому овладению портами Юкки, Расин, Сейсин, Оденцин и Гензан. Воздушные бомбовые удары по железнодорожным узлам, мостам и перегонам широко применялись в период проведения Сейсинской десантной операции. При ударах с воздуха по железнодорожному перегону на участке Тумынь—Сейсин особо отличилась 12-я штурмовая авиадивизия. При авиационном обеспечении десантов на западном побережье Сахалина эффективно действовали части ВВС СТОФ. ПВО военно-морских баз осуществлялась в тесном взаимодействии авиации флота с частями противовоздушной обороны. Положительным являлось то, что ПВО ТОФ возглавлял генерал-майор авиации В.В. Суворов, подчинявшийся командующему ВВС флота.

Всего за время войны с Японией «военно-воздушные силы Тихоокеанского флота совершили 4724 самолетовылета, потопили свыше тридцати транспортов, два эсминца, четыре танкера. Всего — 55 кораблей и около 70 мелких судов. Авиаторы уничтожили с воздуха десятки железнодорожных эшелонов, складов с оружием, огневых точек, причалов и других объектов»²⁶.

За отвагу и героизм 15 авиаторов-тихоокеанцев были удостоены звания Героя Советского Союза, а восемь авиационных полков приказами народного комиссара Военно-Морского Флота от 23, 26 и 28 августа 1945 года были преобразованы в гвардейские. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 14 сентября 1945 года за образцовое выполнение боевых заданий командования три авиадивизии и четыре авиаполка ВВС флота были награждены орденом Красного Знамени. На следующий день был подписан приказ Верховного Главнокомандующего № 0501, согласно которому почетные наиме-

²⁶ Чевычелов М.Е. Тихоокеанские соколы. Владивосток: Дальневосточное книжное издательство, 1984. С. 107.

нования «Сахалинский», «Юкинский», «Порт-Артурский» были присвоены пяти авиационным полкам, а Расинской, Сейсинской и Рананской стали соответственно 12-я штурмовая, 10-я пикировочная и 2-я минно-торпедная авиационные дивизии.

«Боевые действия на Дальнем Востоке по своей продолжительности были кратковременными, но по размаху и силе нанесенного удара по противнику сыграли решающее значение в деле окончательного разгрома империалистической Японии. Личный состав ВВС флота в этой войне проявил настойчивость и героизм, решая поставленные задачи в тесном взаимодействии с кораблями и частями Тихоокеанского флота»²⁷. Успешные действия авиации Тихоокеанского флота в войне с Японией были логическим подтверждением значительной роли морской авиации по обеспечению всех операций флота и оказанию помощи сухопутным войскам в 1941—1945 годах.

Эффективное воплощение в повседневной деятельности авиации ВМФ СССР опыта строительства накануне войны, боевого опыта Великой Отечественной и Советско-японской войн позволило за сравнительно небольшой исторический период — с середины 50-х годов до середины 70-х годов — пройти путь от концепции построения до практического создания отечественной морской авиации, отвечающей всем требованиям одного из основных родов сил океанского Военно-Морского Флота.

²⁷ Боевая деятельность авиации ВМФ в Великой Отечественной войне Советского Союза 1941—1945 гг.: Ч. 4. Военно-воздушные силы Тихоокеанского флота в Великой Отечественной войне. М.: Воениздат, 1963. С. 126.

Учредитель: Министерство обороны Российской Федерации
Регистрационный № 01974 от 30.12.1992 г.

В подготовке номера принимали участие:
Научные редакторы: В.В. Заборский, В.Н. Каранкевич, Д.В. Козин, Ю.М. Корольков,
В.В. Передреев, В.М. Прилуцкий, А.Г. Цымбалов
Литературные редакторы: Н.В. Ефремова, С.Г. Коленко, О.Н. Чупшева
Заместитель ответственного секретаря Э.В. Павленко
Компьютерная верстка: Э.В. Павленко, С.А. Кочетов

Перепечатка материалов допускается только с письменного разрешения редакции

Сдано в набор 14.10.06
Формат 70x108 1/16

5 усл. печ. л.

Печать офсетная

Допечатная подготовка — Редакционно-издательский центр МО РФ

Подписано к печати 27.10.06

Бумага газетная

11,9 усл. кр.-отт.

Заказ №

7,4 уч.-изд. л.

Тираж экз.

Отпечатано в типографии 4-го филиала Воениздата