

Оригинальная статья / Original article

<https://doi.org/10.21869/2223-1501-2021-11-6-201-212>



Проблемы советской военной авиации перед началом Великой Отечественной войны

В. И. Бирюлин¹ ✉, Д. В. Куделина¹, О. М. Ларин¹

¹ Юго-Западный государственный университет
ул. 50 лет Октября 94, г. Курск 305040, Российская Федерация

✉ e-mail: bir1956@mail.ru

Резюме

Актуальность. Настоящая статья представляет собой попытку анализа состояния советской военной авиации, в том числе и боевой подготовки, в предвоенное время и влияние этих факторов на военные действия в начальный период войны. Исследование причин неудач советских войск в этот период, особенно тяжелых потерь боевой авиации, проводилось во многих работах на протяжении большого периода времени, но в этих трудах в основном рассматривались вопросы, связанные с авиационной техникой. Состояние боевой подготовки и воинской дисциплины в авиационных частях и соединениях и влияние на их уровень субъективных факторов практически не рассматривается в данных работах, поэтому актуальность данной статьи не вызывает сомнений.

Цель статьи – раскрыть состояние советской военной авиации с учетом объективных и субъективных причин, уровня готовности ее к боевым действиям и выполнение различных мероприятий по их повышению в ходе общей подготовки СССР к войне.

Задачи: рассмотреть проблемы советской военной авиации с учетом состояния дисциплины и боевой подготовки, выявленные в различных военных конфликтах и советско-финской войне; оценить влияние рассмотренных причин на результаты боевых действий авиации в начальном периоде войны.

Методология. Статья основана на общих принципах историзма, научной объективности и системности. Помимо того, были использованы методы интерпретации, контент-анализа.

Результаты. Советско-финская война и военные конфликты второй половины 30-х годов прошлого века выявили большие недостатки в подготовке и вооружении авиации Красной армии. Эти недостатки активно обсуждались на самом высшем уровне военного руководства. Чтобы устранить их, было принято много решений. Так, ускорилось создание новой авиационной техники, особенно истребителей. Была начата перестройка всей системы боевой подготовки, чтобы исправить недостатки и повысить готовность летного состава и командования авиационных частей и соединений. Но несмотря на принимаемые меры уровень общей готовности военной авиации не был доведен по разным причинам (в том числе и из-за дефицита времени) до нужного уровня, что в итоге и стало одной из главных причин трагических событий лета и осени 1941 года.

Вывод. Общее состояние советской военной авиации в рассматриваемый период определялось не только объективными факторами (например, уровнем развития авиационной промышленности), но также в значительной мере субъективными, личностными факторами.

Ключевые слова: военная авиация; воинская дисциплина; боевая подготовка; нарком обороны; летный состав; командный состав; приказ; боевые документы; боевые действия.

Конфликт интересов: Авторы декларируют отсутствие явных и потенциальных конфликтов интересов, связанных с публикацией настоящей статьи.

Для цитирования: Бирюлин В. И., Куделина Д. В., Ларин О. М. Проблемы советской военной авиации перед началом Великой Отечественной войны // Известия Юго-Западного государственного университета. Серия: История и право. 2021. Т. 11, № 6. С. 201–212. <https://doi.org/10.21869/2223-1501-2021-11-6-201-212>.

Поступила в редакцию 15.10.2021

Принята к публикации 24.11.2021

Опубликована 27.12.2021

© Бирюлин В. И., Куделина Д. В., Ларин О. М., 2021

Problems of the Soviet Military Aviation Before the Start of the Great Patriotic War

Vladimir I. Biryulin¹ ✉, Daria V. Kudelina¹, Oleg M. Larin¹

¹ Southwest State University
50 Let Oktyabrya str. 94, Kursk, 305040, Russian Federation

✉ e-mail: bir1956@mail.ru

Abstract

Relevance. This article is an attempt to analyze the state of the Soviet military aviation, including combat training, in the pre-war period and the influence of these factors on military operations in the initial period of the war. The study of the reasons for the failures of the Soviet troops during this period, especially the heavy losses of combat aviation, was carried out in many works over a long period of time, but these works mainly dealt with issues related to aviation technology. The state of combat training and military discipline in aviation units and formations and the influence of subjective factors on their level are practically not considered in these works. Therefore, the relevance of this article is beyond doubt.

The purpose of the article is to reveal the state of the Soviet military aviation, taking into account the objective and subjective reasons, the level of its readiness for combat operations and the implementation of various measures to improve them in the course of preparing the general preparation of the USSR for the war.

Objectives. To consider the problems of the Soviet military aviation, taking into account the state of discipline and combat training, identified in various military conflicts and the Soviet-Finnish war; to evaluate the considered reasons for the results of aviation combat operations in the initial period of the war.

Methodology. The article is based on the general principles of historicism, scientific objectivity and consistency. In addition, methods of interpretation and content analysis were used.

Results. The Soviet-Finnish war and military conflicts in the second half of the 30s of the last century revealed great shortcomings in the training and armament of the Red Army aviation. These shortcomings were actively discussed at the highest level of the military leadership. Many decisions were made to eliminate them. So, the creation of new aviation technology, especially fighters, has accelerated. The restructuring of the entire combat training system was begun in order to correct the shortcomings and increase the readiness of the flight personnel and the command of aviation units and formations. But, despite the measures taken, the level of general readiness of military aviation was not brought to the required level for various reasons (including due to lack of time), which ultimately became one of the main reasons for the tragic events of the summer and autumn of 1941.

Conclusion. The general state of the Soviet military aviation in the period under review was determined not only by the objective factors (for example, the level of the aviation industry development), but also largely by subjective, personal factors.

Keywords: military aviation; military discipline; combat training; people's commissar of defense; flight personnel; command personnel; order; combat documents; military operations.

Conflict of interest: The Authors declare the absence of obvious and potential conflicts of interest related to the publication of this article.

For citation: Biryulin V. I., Kudelina D. V., Larin O. M. Problems of the Soviet Military Aviation Before the Start of the Great Patriotic War. *Izvestiya Yugo-Zapadnogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya: Istoriya i pravo = Proceedings of the Southwest State University. Series: History and Law.* 2021; 11(6): 201–212. (In Russ.) <https://doi.org/10.21869/2223-1501-2021-11-6-201-212>.

Received 15.10.2021

Accepted 24.11.2021

Published 27.12.2021

Введение

Все дальше и дальше уходят в прошлое события Великой Отечественной войны. Но несмотря на это история этой

войны по-прежнему является предметом многочисленных исследований, дискуссий и споров. Большое внимание привлекает период начала войны, который изу-

чался и изучается авторами многих работ, как отечественных, так и зарубежных [1–7]. Такой интерес именно к этому временному отрезку объясняется в первую очередь тем, что неудачное развитие боевых действий на фронте оказалось совершенно не соответствующим довоенному общественному мнению и привело в конечном итоге к значительным человеческим потерям, разорению большой территории страны. Неудивительно, что вопросы исследования причин этих событий не теряют своей актуальности.

Существенное влияние на военные неудачи и поражения Красной армии в 1941 г. оказало возникшее с первых же дней войны превосходство немецкой авиации. Проведенные ранее исследования в качестве причин такого явления рассматривают либо решения высшего политического и военного руководства страны, либо чисто технические вопросы, связанные с авиационной техникой. Разумеется, эти причины сыграли свою негативную роль, но при этом в недостаточной мере изучаются вопросы, связанные с влиянием на эти события субъективных, человеческих факторов.

Методология

Статья основывается на общих принципах историзма, научной объективности и системности, предполагающих анализ состояния советской военной авиации по итогам советско-финской войны и военных конфликтов второй половины 30-х годов; мероприятий по устранению недостатков в этой области, предпринятых руководством страны; результатов выполнения этих мер к моменту начала войны; влияния субъективных, человеческих факторов как на технический уровень и боевую подготовку военной авиации, так и на результаты боевых действий в начальный период войны.

Свое применение в статье нашли методы интерпретации, контент-анализа.

Результаты и их обсуждение

Развитие советской авиации в предвоенные годы было, несомненно, одним из главных достижений Советского Союза за этот период времени. Дальние перелеты и другие результаты, в том числе и мировые рекорды, служили основой для создания общественного мнения о самом сильном и передовом воздушном флоте, особенно если учитывать, что в СССР была создана авиационная индустрия практически с нуля.

В работе [8, с. 53] указано, что с 1909 по 1917 г. в России появилось 20 небольших авиационных заводов, занимавшихся изготовлением самолетов в основном зарубежных конструкций и из импортных комплектующих деталей. Военное руководство страны прекрасно понимало значение авиации и среди первоочередных мероприятий пятилетнего плана (1926–1931 гг.) военного строительства было «максимально-возможное увеличение воздушного флота» [8, с. 66].

Эту точку зрения разделяло и высшее политическое руководство страны, и за сравнительно короткий промежуток времени в СССР была создана современная авиационная промышленность, которую вполне заслуженно доктор исторических наук А. С. Степанов назвал в своей работе [9, с. 94] гордостью отечественной военной экономики.

Повышенное внимание к развитию военной авиации легко подтверждается значениями финансовых средств, расходованных на авиапром, и другими показателями. Так в 1936 г. капитальные вложения в авиационную промышленность, являвшуюся в то время главком Народного комиссариата оборонной промышленности (НКОП), составили 499 млн рублей, а второе место по капитальным вложениям было у химического главка НКОП – 304 млн рублей [8, с. 97].

В 1939 г. уже самостоятельный Народный комиссариат авиационной промышленности (НКАП) по стоимости валовой продукции (5738,8 млн рублей)

превосходил остальные наркоматы, занятые выпуском военной продукции [8, с. 97]. По капитальным вложениям (1427 млн рублей) он лишь немного уступал Народному комиссариату боеприпасов, у которого они составляли 1525 млн рублей. Такая же картина была и в численности работников – 337,1 тыс. человек работали на производстве боеприпасов, а в НКАП работало 272,6 тыс. человек [8, с. 97]. Для сравнения можно привести оценку численности работников всей советской авиапромышленности в 1925 г. – чуть больше 5 тыс. сотрудников [10, с. 43].

Может показаться, что при таком внимании со стороны руководства страны никаких проблем, связанных с авиационной техникой, не должно было возникать. Но это было далеко не так. Бурный рост авиационной промышленности не мог не создавать проблем. В основной массе эти проблемы хорошо известны и освещены во многих работах, например [8–12]. Но данные работы практически не рассматривают влияние субъективного, человеческого фактора.

Легко понять, что боевая готовность авиационной техники определяется не только ее проектными тактико-техническими характеристиками, но также качеством изготовления. Опытные экземпляры того или иного самолета могут иметь просто прекрасные характеристики. Но если у серийных самолетов будут большие проблемы с качеством, то такая авиационная техника вряд ли сможет эффективно выполнять поставленные перед ней боевые задачи.

Обратимся к письму летчика-инженера И. П. Белозерова наркому обороны СССР К. Е. Ворошилову о неудовлетворительной работе авиазаводов [13]. Автор этого письма с удивительной смелостью не побоялся обратить внимание наркома обороны на большие недостатки в работе авиационной промышленности. В начале письма он отмечает, что наша авиационная промышленность, созданная

партией и страной, имеет, несомненно, крупные успехи и достижения.

Далее автор письма переходит к негативным явлениям в советской авиапромышленности и напрямую говорит: «Но эти положительные стороны ни на одну минуту не могут изгладить то безобразное отношение к людям, летающим на самолетах, которое сложилось у целого ряда крупных руководящих работников авиационных заводов... При любом безобразии хотят отыграться на конструкции, чертеже, на колхознике, “недавно” пришедшем на завод, на его некультурности (а сами не учат его этому), но только не на ответственности контрольного отдела, начальника цеха и директора» [13].

Разумеется, такой подход не мог не сказаться на качестве выпускаемой продукции. Поэтому автор продолжает на конкретных примерах: «20 апреля с. г. принимаю с завода № 21 самолет И-16 № 42133, нахожу наряду с другими дефектами люфт элеронов... Требую его устранения. Начальник контрольного отдела завода Белоусов и начальник сборочного цеха Абрамов отказываются его устранить, заявляя, что такой люфт нормальный...»

26 апреля при приемке на том же заводе самолета И-16 № 42144 прошу начальника цеха Абрамова поставить два шурупа для закрепления болтающегося зализа у стабилизатора. Он мне заявляет (хотя видит, что зализ болтается), что по чертежам в этом месте шурупов не ставят.

Как реагирует на все безобразие директор завода? Он стоит здесь же, на аэродроме, и просит военных летчиков... поскорее улететь из Горького!» [13].

Но не только у производителей наблюдалось такое отношение к своим обязанностям. Можно сказать, что не отставали от них и конструкторы. Про них автор данного письма говорит следующее: «Конструктивных дефектов еще много. Их наши зазнавшиеся конструкторы

торы с большим трудом, а самое главное, чересчур долго устраняют. Если итальянской фирме “Маркети” требуется [для того, чтобы] сконструировать, рассчитать и построить моторную установку для самолета всего лишь две недели, то наши заводы потратят на “согласование” и “увязывание”, да на совещания и заседания месяца, а то еще и больше» [13].

Приводя и другие примеры сложившегося в авиапроме отношения к своему делу, автор отмечает: «Пять-семь лет назад самолету, пришедшему с завода, верили, как большевику. Что сделано на заводе, так уж не подведет!.. А теперь, наоборот, раз машина пришла с завода, надо все снять, проверить, промыть. Самолет только через 20-30 часов работы (над аэродромом) после прибытия с завода считается исправным к дальнейшим перелетам и длительным полетам» [13].

Автор письма говорит о совершенно ненормальной ситуации. Боевой самолет не доведен до исправного состояния в заводских условиях и его должны перебирать и дорабатывать для приведения в исправное состояние в строевых авиационных частях, где заведомо хуже технические возможности по сравнению с авиазаводами.

Большое количество дефектов в выпускаемых самолетах И-16 (вряд ли и на других типах самолетов было лучше положение с качеством) отмечают и авторы книги «Ишак» против мессера. Испытание войной в небе Испании», например, смещение бензобаков, поломки ручек, вырывание шурупов и заклепок, обрыв валов [14, с.63].

Нельзя сказать, что эти факты были не известны руководителям промышленности. Так, в выступлении наркома тяжелой промышленности С. Орджоникидзе 11 марта 1936 г. на отраслевой конференции авиационной промышленности о качестве работы (тогда авиапром входил в Наркомат тяжелой промышленности. — *Авт.*) приводились такие негативные факты: «Надо прямо сказать, что в про-

шлом году наша авиация работала из рук вон плохо... Когда военные летчики нападают и очень резко нападают на нашу авиапромышленность, мы очень часто обижаемся, говорим, что к нам придираются... У нас нет дисциплины. У нас нет производственной дисциплины... Директора наших авиазаводов... работают они хуже других директоров, ...они менее дисциплинированы, чем директора других предприятий... Нет достаточной организованности» [15].

Разумеется, такие негативные факторы не могли не сказаться на развитии боевой авиации СССР. Авторы исследований по истории советской авиации отмечают, что в середине 30-х годов XX века в ее развитии возникли значительные сложности, в том числе из-за отмеченных выше факторов. Не будет большой ошибкой назвать такое положение стагнацией.

Данное положение было известно высшему военному руководству. И оно понимало, что это может привести к большим проблемам в случае начала боевых действий. Начальник военных воздушных сил РККА, командарм 2-го ранга Я. И. Алкснис в своей докладной записке наркому обороны СССР К. Е. Ворошилову сообщал, что весь парк боевых самолетов на 1 декабря 1936 г. составляет 6246 самолетов [16]. На первый взгляд внушительная цифра, но как указано в этой записке: «Из наличного на 1 декабря 1936 г. самолетного парка по своим максимальным горизонтальным скоростям современными смогут считаться на 1938 г. только 966 самолетов» [16].

Получается, что всего через год после составления данного документа только одна шестая часть всего состава боевых самолетов может по скоростным характеристикам не уступать иностранной военной авиации. Поэтому для срочного исправления такой негативной ситуации автор докладной записки предлагал пересмотреть планы выпуска авиатехники, чтобы «иметь на 1 января 1938 г. в составе ВВС, как минимум, 8835 вполне со-

временных сухопутных боевых самолетов, как это определено решением правительства» [16].

Далее рассмотрим обсуждение авиационной техники на Главном военном совете Красной армии с целью обобщения опыта финской кампании в апреле-мае 1940 г. В настоящее время материалы работы этого совета рассекречены и опубликованы [17].

Перейдем к краткому рассмотрению материалов по обсуждению авиационного вооружения. Для участников этого обсуждения указываются воинские звания и занимаемые должности на момент проведения данного совета. Остановимся на фрагментах наиболее характерных выступлений.

Начальник Главного управления авиационного снабжения РККА, комдив Алексеев: «По истребителям мы сильно отстали в скоростях и в дальностях. Мы имеем скорость 470 км, дальность 560 км, 45–60 минут в воздухе, т. е. меньше в 2 раза чем за границей» [17, с. 216].

Заместитель наркома авиационной промышленности Воронин: «Мы выпустили И-16 и И-153... Эти машины должны быть сходящими... Завод № 21 строит истребитель “Чайку” И-153 с мотором М-62... Эта машина все же стара» [17, с. 217].

Заместитель наркома обороны, командарм 2-го ранга Локтионов: «Нужно срочно заменить устаревшую “Чайку”... Мы отстаем по дальности, плетемся в хвосте у конструкторов» [17, с. 218–219].

Командарм 1-го ранга, начальник Генерального штаба Красной армии Шапошников: «Нам нужен истребитель со скоростью 650–700 км, даже я бы пошел на эту скорость за счет маневренности, дальностью 1500 км, и с высотой 12000 м... Конструктора работают плохо... Доводка – это кустарщина... Конструктора должны тщательно отрабатывать чертежи и больше шевелить мозгами» [17, с. 219].

Народный комиссар обороны, Маршал Советского Союза Ворошилов: «Правительством принимались все меры,

чтобы заинтересовать конструкторов. Им платили за каждую машину 1,5 млн руб., т. е. в 1,5 раза больше, чем стоит самолет» [17, с. 219].

Начальник ВВС 9-й армии, комдив Рычагов: «Моторы, которые мы имеем, мало надежны. Самолетные ресурсы наших моторов 100 ч, а следовательно, работать можем не более 70–80 ч. Нужны моторы с летными ресурсами не менее 300 ч.» [17, с. 230].

Заместитель наркома обороны, армейский комиссар 1-го ранга Мехлис: «А конструктора все-таки за жирели» [17, с. 230].

Командарм 2-го ранга Павлов: «Не заболели конструктора, а саботажничают» [17, с. 230].

Нарком авиационной промышленности Шахурин: «Поликарпова, Архангельского и Ильюшина перехвалили. Между отдельными конструкторами и летчиками существовала спайка, которая мешала двигать вперед самолетостроение» [17, с. 230].

По этим выступлениям ясно видно, что большие проблемы в советском авиационном производстве существовали по-прежнему. Так же как автор вышеприведенного письма к наркому обороны СССР [13], выступающие отмечали наличие негативных субъективных факторов у конструкторов авиационной техники. Эти факторы не могли не сказаться на состоянии дел в советской военной авиации, что привело к значительному отставанию в предвоенный период времени, когда с наибольшей остротой требовалось быстрое развитие, чтобы в случае начала военных действий не оказаться с устаревшей техникой.

Для примера влияния субъективных факторов несколько подробнее рассмотрим самолет И-153, или «Чайка». Приведенные выше фрагменты выступлений свидетельствуют, что данный самолет, созданный конструктором Поликарповым, весной 1940 г. уже фактически был устаревшим. Обратимся к источникам

для более подробного ознакомления с ним.

Самолет И-153, имеющий схему биплана, был построен в 1938 г., в октябре этого же года прошел государственные испытания и после устранения выявленных недостатков этот самолет был запущен в серию [11, с. 142]. Принятие этого самолета на вооружение советских ВВС трудно объяснить объективными причинами, пожалуй, здесь следует снова обратиться к приведенным выше словам наркома обороны Ворошилова о материальной заинтересованности конструкторов.

Тем более удивительным этот факт становится в свете того, что по данным, приведенным в [9, с. 422], в мировой авиации уже произошел отказ от самолетов-истребителей, имеющих схему биплана. Самое позднее снятие бипланов с вооружения и переход на монопланы было в морской авиации США [9, с. 422], и этот процесс полностью завершился к июню 1941 г.

В СССР, как ни странно, это было, за период с 1 октября 1939 г. по 1 июня 1940 г. происходил рост численности бипланов и удельный их вес достиг 45,2% [9, с. 422]. Производство бипланов И-153 продолжалось весь 1940 г. и этот год самолетов этого типа было построено 2362, а монопланов – 2294, из которых доля также устаревшего И-16 составила 2110 самолета 494 с [9, с. 494].

В декабре 1940 г. состоялось большое совещание высшего руководящего состава РККА, рассмотревшее ряд вопросов военного строительства [17]. Обратимся к материалам этого совещания для изучения мнения высокого военного руководства об авиационной технике.

Начальник Главного управления ВВС Красной армии генерал-лейтенант авиации Рычагов так говорил на этом совещании: «Анализируя основные показатели сегодняшних самолетов, мы приходим к выводу, что летно-технические данные непрерывно растут... Вооружение

истребителя за последние пять лет по количеству пулеметов увеличилось в два-три раза... Растет калибр самого оружия: 7,6-мм пулемет вытесняется 12,7-мм, а 20-мм пушка – 23–37-мм... Тенденции в развитии самолетостроения идут сейчас по линии дальнейшего увеличения скорости: истребителя до 750 км в час... За счет увеличения скорости, высотности и скороподъемности самолет становится более мощным и более маневренным» [17, с. 173].

Хорошо видно, что на фоне приведенных цифр характеристики самолета И-153 выглядят очень скромно, если не сказать больше. Но несмотря на это данный самолет выпускался в довольно больших количествах с 1939 по 1940 г.

Выпуск устаревшей авиатехники и медленный переход к современным самолетам послужили одной из главных причин крайне негативных последствий для Красной армии в начальный период войны. Так, в Западном особом военном округе на 1 июня 1941 г. из общего числа 1043 самолетов-истребителей было 269 бипланов И-153 [18, с. 248–249.] В Прибалтийском военном округе это соотношение составило 364/744, а в Киевском особом военном округе – 515/1341.

Перейдем теперь к анализу предвоенного состояния ВВС Красной армии, в частности, как обстояло дело с добросовестным исполнением своих служебных обязанностей военнослужащими данного рода войск. Для этого анализа используем приказы народного комиссара обороны СССР [19].

Приказ №113 от 11 декабря 1938 г. «О боевой и политической подготовке войск на 1939 учебный год» [19, с. 67] среди главных недостатков в армии и в ВВС особенно приводит высокую аварийность и большое количество чрезвычайных происшествий. С течением времени острота этой проблемы не снижалась, а наоборот, возрастала.

Совсем скоро был издан приказ №070 от 4 июня 1939 г. «О мерах по

предотвращению аварийности в частях военно-воздушных сил РККА». Данный приказ прямо говорил, что число летных происшествий в 1939 г. достигло чрезвычайных размеров [19, с. 102] и что за конец 1938 и первые месяцы 1939 г. в авариях погибло 5 летчиков Героев Советского Союза, а за период с 1 января до 15 мая 1939 г. погибло 70 человек личного состава ВВС.

Среди причин в первую очередь назывались – недисциплинированность и разболтанность или невнимательное и недопустимо халатное отношение к своим обязанностям летно-подъемного и технического состава [19, с. 102]. Также в этом приказе признавалось, что среди летчиков наблюдается чванство и зазнайство и нередко большие, а за ними и малые начальники считают, что инструкции, уставы, наставления и положения написаны не для них, что они уже переросли эти наставления и приказы, что для них закон не писан [19, с. 105].

Перечисление данных причин показывает, что во многом причины большой аварийности в советской военной авиации носили субъективный характер и при должном отношении к своим обязанностям количество летных происшествий было бы намного меньше.

Через год с небольшим уже новым народным комиссаром обороны СССР Маршалом Советского Союза Тимошенко был издан приказ №0200 от 28 августа 1940 г. «О задачах ВВС Красной армии в связи с большой аварийностью» [19, с. 105]. Этот приказ подводил итоги проверки 28 авиационных полков различных военных округов.

В тексте приказа приводится перечисление выявленных причин аварийности и других недостатков [19, с. 171–172]. На первом месте в этом перечне находится чрезвычайно низкая дисциплина, расхлябанность и неорганизованность в частях ВВС Красной армии. Неудивитель-

но, что в таких условиях постановка учебно-боевой подготовки во многих полках была неудовлетворительной. Подготовка летчиков и техников находилась на низком уровне, в том числе отмечено слабое знание материальной части, что приводило к плохому ее состоянию и обслуживанию, в частности вылету без горючего, с неснятыми струбцинками (зажимами, блокирующими движение управляющих поверхностей самолетов или рулей высоты и направления, что необходимо на стоянке для предотвращения самопроизвольного движения этих частей самолетов под действием ветра).

Приведенные документы не отражают общее состояние ВВС Красной армии. Для получения более полной картины обратимся к акту приема Наркомата обороны СССР С. К. Тимошенко от К. Е. Ворошилова. Эта передача дел от прежнего наркома к новому состоялась согласно Постановлению Совета Народных Комиссаров СССР от 8 мая 1940 г. № 690 [19, с. 298–309].

В этом акте была дана негативная оценка текущего состояния ВВС и отмечено, что материальная часть ВВС Красной армии в своем развитии за последние три года отстает по важнейшим показателям от авиации передовых армий других стран. Не было проявлено высшим военным руководством как Наркомата обороны, так и управления ВВС должной инициативы и настойчивости по внедрению современных типов самолетов. Отмечено также, что отработка новых самолетов, испытание и доводка их проходит крайне медленно.

Разумеется, были и объективные причины такого положения дел в советской военной авиации. Например, быстрый рост авиапрома требовал большого количества квалифицированных работников, оснащения создаваемых авиазаводов современным производственным

оборудованием, внедрения высоких технологий, особенно в моторостроении.

Но все же сильное влияние на сложившееся положение дел оказали причины субъективного характера. Конечно, сложно сказать, как бы происходило развитие советской военной авиации при надлежащем исполнении своих должностных обязанностей на всех уровнях, как в авиационной промышленности, так и ВВС, а также в каком положении они подошли бы к началу Великой Отечественной войны и как бы все это сказало на ходе боевых действий.

Для оценки реального положения дел обратимся к отчету командующего ВВС Западного фронта за 1941 г. о состоянии ВВС фронта и боевых действий [20, с.127–131]. Уровень боевой подготовки к 15 апреля 1941 г. в этом документе оценивается так: «Истребители – небоеспособны (в воздухе почти не стреляли и воздушных боев не вели); бомбардировщики – ограниченно боеспособны (мало бомбили, мало стреляли, мало летали на маршрутные полеты)» [20, с. 127].

Разумеется, такая картина была не во всех частях ВВС Красной армии, иначе вряд ли бы удалось переломить превосходство немецкой авиации. Были и настоящие авиационные командиры, и отличные летчики, которые даже на устаревшей технике добивались успехов. Лучше всего об этом сказано в очерке «Советские истребители в Великой Отечественной войне», опубликованном в книге М. Спика «Асы союзников»: «Многие летчики РККА, благодаря прочным навыкам в пилотировании... навязывали противнику и собственные, довольно жесткие и бескомпромиссные методы боя, выжимая из устаревших И-16 и

И-153 все, что было возможно» [21, с. 274].

Остается только сожалеть, что они встретили врага не на современной технике, а на устаревших машинах. Но, несмотря на это, они не дали возможности немецкой авиации действовать, не встречая сопротивления, приближая своими успехами в воздухе перелом и победу в Великой Отечественной войне.

Выводы

В ходе военного строительства в 20–30-е годы XX века руководство СССР уделяло большое внимание развитию советской военной авиации. В этом направлении были достигнуты неоспоримые успехи, особенно если учитывать, с каких стартовых позиций начиналось это развитие. Тем более оглушительными оказались хорошо известные итоги первых дней войны и огромные потери авиационной техники, как в воздушных боях, так и на земле.

При рассмотрении причин данных поражений обычно рассматривается авиационная техника, неудачные действия командования и т. д. Но влияние субъективных, личностных факторов на эти события зачастую либо не рассматривается совсем, либо анализируется не в полной мере.

Приведенные в статье факты показывают значительную роль данных факторов в сложившемся положении. Сложно ожидать высокого уровня боевой подготовки в авиационных частях, где состояние дисциплины (самый что ни на есть личностный фактор) находилось на недопустимо низком уровне.

Список литературы

1. Драбкин А. В., Исаев А. В. 22 июня. Черный день календаря. М.: Яуза: Эксмо, 2008. 384 с.
2. Исаев А. В. Вторжение. 22 июня 1941 года. М.: Яуза-каталог, 2019. 464 с.

3. Гланц Д. Колосс поверженный. Красная Армия в 1941 г. / пер. с англ. В. Федоров. М.: Яуза: Эксмо, 2008. 544 с.
4. Ефимов Н. Н., Бондаренко А. Ю. Горькое лето 41-го. М.: Вече, 2011. 416 с.
5. Некрич А. М. 1941. 22 июня. М.: Памятники исторической мысли, 1995. 178 с.
6. Лопуховский Л., Кавалерчик Б. Июнь. 1941 г. Запрограммированное поражение. М.: Яуза: Эксмо, 2010. 736 с.
7. Кершоу Р. 1941 год глазами немцев. Березовые кресты вместо железных. М.: Яуза: Эксмо, 2010. 660 с.
8. Симонов Н. С. Военно-промышленный комплекс СССР в 1920–1950 годы: темпы экономического роста, структура, организация производства и управление. М.: Российская политическая энциклопедия, 1996. 336 с.
9. Степанов А. С. Развитие советской авиации в предвоенный период (1938 год – первая половина 1941 года). М.: Русский фонд содействия образованию и науке, 2009. 44 с.
10. Мухин М. Ю. Авиапромышленность СССР в 1921–1941 годах. М.: Наука, 2006. 320 с.
11. Бюшгенс Г. С. Самолетостроение в СССР, 1917–1945 гг.: в 2 кн. М.: ЦАГИ, 1992-1994.
12. Шумихин В. С. Советская военная авиация 1917–1941 г. М.: Наука, 1986. 284 с.
13. Письмо летчика-инженера И. П. Белозерова наркому обороны СССР К. Е. Ворошилову о неудовлетворительной работе авиазаводов // Становление оборонно-промышленного комплекса СССР (1933–1937). М., 2011. С. 393–396.
14. Дегтев Д. М., Борисов Ю. С., Зубов Д. В. «Ишак» против мессера. Испытание войной в небе Испании. 1936–1939. М.: Центрполиграф, 2012. 255 с.
15. Выступление наркома тяжелой промышленности СССР С. Орджоникидзе на отраслевой конференции авиационной промышленности о качестве работы в 1935 г. // Становление оборонно-промышленного комплекса СССР (1933–1937). М., 2011. С. 502–508.
16. Докладная записка начальника военно-воздушных сил РККА Я. И. Алксниса наркому обороны СССР К. Е. Ворошилову о состоянии материальной части ВВС РККА на 1 декабря 1936 г. и плане заказов на 1937 г. // Становление оборонно-промышленного комплекса СССР (1933–1937). М., 2011. С. 197–200.
17. Русский архив: Великая Отечественная: Накануне войны: материалы совещания высшего руководящего состава РККА. Т. 12(1). М.: ТЕРРА, 1993. 408 с.
18. Боевой и численный состав вооруженных сил СССР в период Великой Отечественной войны (1941–1945 гг.) // Статистический сборник №1 (22 июня 1941 г.). М.: Институт военной истории Министерства обороны Российской Федерации, 1994. 334 с.
19. Русский архив: Великая Отечественная: Приказы народного комиссара обороны СССР. Т. 13 (2–1). М.: ТЕРРА, 1994. 368 с.
20. Сборник боевых документов ВОВ. Выпуск № 35. М.: Воениздат, 1959. 206 с.
21. Спик М. Асы союзников / пер. с англ. А. А. Жеребилова. Смоленск: Русич, 2000. 464 с.

References

1. Drabkin A. V., Isaev A. V. 22 iyunya. Chernyj den' kalendarya [June 22. Black day of the calendar]. Moscow, Yauza Publ., Eksmo Publ., 2008. 384 p.
2. Isaev A. V. Vtorzhenie. 22 iyunya 1941 goda [Invasion. June 22, 1941.]. Moscow, Yauza-katalog Publ., 2019. 464 p.
3. Glanc D. Koloss poverzhennyj. Krasnaya Armiya v 1941 g. [The colossus is defeated. The Red Army in 1941]. Moscow, Yauza Publ., Eksmo Publ., 2008. 544 p.
4. Efimov N. N., Bondarenko A. Yu. Gor'koe leto 41-go [The bitter summer of the 41st.]. Moscow, Vechе Publ., 2011. 416 p.
5. Nekrich A. M. 1941. 22 iyunya [June 22. Monuments of historical thought]. Moscow, Pamyatniki istoricheskoy mysli, 1995. 178 p.

6. Lopuhovskij L., Kavalerchik B. Iyun'. 1941 g. Zaprogrammirovannoe porazhenie [June. 1941 Programmed defeat]. Moscow, Yauza Publ., Eksmo Publ., 2010. 736 p.

7. Kershov R. 1941 god glazami nemcev. Berezovye kresty vmesto zheleznyh [1941 through the eyes of the Germans. Birch crosses instead of iron ones]. Moscow, Yauza Publ., Eksmo Publ., 2010. 660 p.

8. Simonov N. S. Voенно-promyshlennyy kompleks SSSR v 1920–1950 gody: tempy ekonomicheskogo rosta, struktura, organizaciya proizvodstva i upravlenie [The military-industrial complex of the USSR in 1920-1950: the pace of economic growth, structure, organization of production and management]. Moscow, Rossijskaya politicheskaya enciklopediya Publ., 1996. 336 p.

9. Stepanov A. S. Razvitie sovetskoj aviacii v predvoennyj period (1938 god – pervaya polovina 1941 goda) [The development of Soviet aviation in the pre-war period (1938 – the first half of 1941)]. Moscow, Russkij fond sodejstviya obrazovaniyu i nauke Publ., 2009. 44 p.

10. Muhin M. Yu. Aviapromyshlennost' SSSR v 1921–1941 godah [Aviation industry of the USSR in 1921-1941]. Moscow, Nauka Publ., 2006. 320 p.

11. Byushgens G. S. Samoletostroenie v SSSR, 1917–1945 gg. [Aircraft construction in the USSR, 1917-1945]. Moscow, CAGI Publ., 1992-1994.

12. Shumihin V. S. Sovetskaya voennaya aviaciya 1917–1941 g. [Soviet military aviation 1917-1941]. Moscow, Nauka Publ., 1986. 284 p.

13. Pis'mo letchika-inzhenera I. P. Belozerova narkomu oborony SSSR K. E. Voroshilovu o neudovletvoritel'noj rabote aviazavodov [The letter of the pilot-engineer I. P. Belozerov to the People's Commissar of Defense of the USSR K. E. Voroshilov about the unsatisfactory work of aircraft factories]. Stanovlenie oboronno-promyshlennogo kompleksa SSSR (1933–1937). [The formation of the military-industrial complex of the USSR (1933-1937)]. Moscow, 2011, pp. 393–396.

14. Degtev D. M., Borisov Yu. S., Zubov D. V. "Ishak" protiv messera. Ispytanie vojnoj v nebe Ispanii ["Ass" against Messer. The test of war in the skies of Spain]. 1936–1939. Moscow, Centrpoligraf Publ., 2012. 255 p.

15. Vystuplenie narkoma tyazhelej promyshlennosti SSSR S. Ordzhonikidze na otraslevoj konferencii aviacionnoj promyshlennosti o kachestve raboty v 1935 g. [Speech of the People's Commissar of Heavy Industry of the USSR S. Ordzhonikidze at the aviation industry industry conference on the quality of work in 1935]. Stanovlenie oboronno-promyshlennogo kompleksa SSSR (1933–1937) [Formation of the USSR military-industrial complex (1933-1937)]. Moscow, 2011, pp. 502–508.

16. Dokladnaya zapiska nachal'nika voенно-vozdushnyh sil RKKA Ya. I. Alksnisa narkomu oborony SSSR K. E. Voroshilovu o sostoyanii material'noj chasti VVS RKKA na 1 dekabrya 1936 g. i plane zakazov na 1937 g. [Memo of the Chief of the Red Army Air Force Ya. I. Alksnis to the People's Commissar of Defense of the USSR K. E. Voroshilov on the state of the material part of the Red Army Air Force on December 1, 1936 and the plan of orders for 1937]. Stanovlenie oboronno-promyshlennogo kompleksa SSSR (1933–1937) [Formation of the USSR military-industrial complex (1933-1937)]. Moscow, 2011, pp. 197-200.

17. Russkij arhiv: Velikaya Otechestvennaya: Nakanune vojny: materialy soveshchaniya vysshego rukovodyashchego sostava RKKA [Russian archive: The Great Patriotic War: On the eve of the war: materials of the meeting of the supreme leadership of the Red Army]. Vol. 12(1). Moscow, TERRA Publ., 1993. 408 p.

18. Boevoj i chislennyj sostav vooruzhennyh sil SSSR v period Velikoj Otechestvennoj vojny (1941–1945 gg.) [Combat and numerical composition of the Armed forces of the USSR during the Great Patriotic War (1941-1945)]. Statisticheskij sbornik №1 (22 iyunya 1941 g.) [Statistical Collection No. 1 (June 22, 1941)]. Moscow, Institut voенnoj istorii Ministerstva oborony Rossijskoj Federacii Publ., 1994. 334 p.

19. Russkij arhiv: Velikaya Otechestvennaya: Prikazy narodnogo komissara oborony SSSR [Russian Archive: The Great Patriotic War: Orders of the People's Commissar of Defense of the USSR]. Vol. 13 (2–1). Moscow, TERRA Publ., 1994. 368 p.

20. Sbornik boevykh dokumentov VOV [Collection of WWII combat documents]. Is. no. 35. Moscow, Voenizdat Publ., 1959. 206 p.
21. Spik M. *Asy soyuznikov* [Aces of the Allies]. Smolensk, Rusich Publ., 2000. 464 p.

Информация об авторах / Information about the Authors

Бирюлин Владимир Иванович, кандидат технических наук, доцент кафедры электроснабжения, Юго-Западный государственный университет, г. Курск, Российская Федерация,
e-mail: bir1956@mail.ru,
ORCID: 0000-0002-1681-184X,
Researcher ID: ABA-6330-2020

Vladimir I. Biryulin, Candidate of Engineering Sciences, Associate Professor of the Department of Power Supply, Southwest State University, Kursk, Russian Federation,
e-mail: bir1956@mail.ru,
ORCID: 0000-0002-1681-184X,
Researcher ID: ABA-6330-2020

Куделина Дарья Васильевна, кандидат технических наук, доцент кафедры электроснабжения, Юго-Западный государственный университет, г. Курск, Российская Федерация,
e-mail: mary_joy@mail.ru,
ORCID: 0000-0003-2304-9547,
Researcher ID: O-6973-2017

Daria V. Kudelina, Candidate of Engineering Sciences, Associate Professor of the Department of Power Supply, Southwest State University, Kursk, Russian Federation,
e-mail: mary_joy@mail.ru,
ORCID: 0000-0003-2304-9547,
Researcher ID: O-6973-2017

Ларин Олег Михайлович, кандидат технических наук, доцент кафедры электроснабжения, Юго-Западный государственный университет, г. Курск, Российская Федерация,
e-mail: larin77@mail.ru,
ORCID: 0000-0002-6436-997X,
Researcher ID: F-1316-2019

Oleg M. Larin, Candidate of Engineering Sciences, Associate Professor of the Department of Power Supply, Southwest State University, Kursk, Russian Federation,
e-mail: larin77@mail.ru,
ORCID: 0000-0002-6436-997X,
Researcher ID: F-1316-2019