

УДК 94(47)“1939/1941”+629.7

**СОВЕТСКО-ФИНСКАЯ ВОЙНА, УРОКИ ДЛЯ АВИАЦИИ
БЕЛОРУССКОГО ОСОБОГО ВОЕННОГО ОКРУГА****Д.Г. КИЕНКО***(Центр военной истории Беларуси Института истории НАН Беларуси, Минск)*

Советско-финский конфликт, в котором приняли участие авиачасти из состава Белорусского особого военного округа (БОВО) повлиял на многие аспекты авиационной составляющей округа, такие как аэродромное строительство, структура ВВС и частей обеспечения, опыт комсостава и летчиков.

Ключевые слова: авиация, аэродромы, авиаполки, перебазирование, опыт, применение авиации.

Введение. Ситуация с нехваткой аэродромов в 1940 – 1941 гг. в БОВО (ЗапОВО) и одновременным бурным ростом ВВС округа оказалась не новой, такую же ситуацию пережил Ленинградский военный округ в середине 30-х годов. Это обстоятельство стало одним из уроков Советско-Финской войны, со всей очевидностью показавшей, что аэродромная сеть ЛВО не позволяла полноценно использовать ВВС на всей окружной территории. Назревший кризис удалось решить экстренными мерами, предпринятыми в 1939 г., когда на территории ЛВО в течение года было построено 60 аэродромов [1]. Опыт организации аэродромного строительства в сжатые сроки на большом количестве объектов стал в 1941 г. основанием планирования подобного строительства в западных округах СССР и, в частности, ЗапОВО. Необходимость в новых аэродромах на западном ТВД подтвердилась в том числе и по результатам маневра силами авиации во время боевых действий на Карельском перешейке. Однако оказалось, что если возможно подготовить в короткие сроки летные поля и обеспечить инфраструктуру полевых аэродромов у границы с Финляндией, то строительство аэродромов с бетонированными взлетно-посадочными полосами в столь же короткие сроки – невозможно.

В ноябре 1939 г. накануне войны с Финляндией из БОВО в ЛВО для усиления авиагрупп 8-й и 9-й армий была направлена 16-я скоростная бомбардировочная авиабригада (16 сбавр) в составе 13-го, 18-го и 54-го скоростных бомбардировочных авиаполков (сбап). Однако отсутствие в полосе 9-й Армии подходящих аэродромов для самолетов СБ вынудило большую часть этих сил оставить в распоряжении ВВС фронта. При нем остались 13-й и 54-й сбап. Их прикрытие должны были обеспечивать истребители 54-й истребительной авиабригады (54 иабр) под командованием уроженца Беларуси А.А. Благовещенского. 18 сбап был направлен на усиление авиагруппы 8-й Армии. Командовал силами авиации на этом участке фронта командир 14-й авиационной бригады И.И. Копец, будущий командующий ВВС ЗапОВО. На севере авиагруппой 14-й Армии, представлявшей собой Мурманскую авиабригаду, в которую впоследствии попали некоторые части из БОВО, командовал еще один уроженец Беларуси – С.А. Красовский, ставший впоследствии генералом.

Основная часть. Первая неделя боев вскрыла недостатки управления и необходимость привлечения дополнительных сил и средств. После оптимизации в боевых условиях организационной структуры ВВС, из БОВО на фронт стали прибывать новые формирования. Это были как целые полки, так и сводные эскадрильи. Для их комплектования перед отправкой на фронт решением командования выбирались наиболее опытные экипажи и летчики. Так, на усиление ВВС 14-й Армии из БОВО прибыли две эскадрильи истребителей И-15бис. В период с 16 декабря по 1 января на северный участок фронта среди прочих пополнений из других округов прибыли две эскадрильи И-16 из состава 20-го иап БОВО. На аэродром Лодейное поле в состав ВВС 8-й Армии к 20 декабря прибыли 18-й сбап и 3-й тбап. Одна эскадрилья ТБ-3 из состава 3-го тбап в количестве шести самолетов оказалась оторванной от полка, она стала использоваться для подвоза горючего и снова вошла в состав полка только в конце декабря.

Авиачасти прибывали со своими авиабазами, поэтому их обслуживание не стало проблемой для командования ВВС фронта. Так, 135-я авиабаза, обслуживающая 18-й сбап, сосредоточилась в Лодейном поле за несколько дней до прибытия полка. В конце декабря из-под Смоленска прибыл 31 сбап, который свой первый боевой вылет совершил 5 января 1940 г. И только к началу января в состав ВВС 14-й армии прибыла его 5-я эскадрилья. Прибытие тыловых сил авиабаз проходило медленно, спасало положение лишь то, что фронт стоял на месте.

В конце декабря Ставка Главного Командования выделила для ВВС 8-й Армии дополнительные авиационные части, среди которых из БОВО были 4-й истребительный и 39-й скоростной бомбардировочной авиаполки (4 иап и 39 сбап). Следует отметить, что 4-й иап накануне убытия на фронт в декабре 1939 г. за семь дней до отправки был спешно перевооружен с И-16 на И-153 и И-15бис и переформирован. 3-я эскадрилья стала первой, 4-я – второй. Кроме того, для доукомплектования и компенсации в подготовке летного состава в его состав включили две эскадрильи: 4-ю аз из 35 иап (г. Бобруйск), которая стала 3-й, и 3-ю аз (на И-15бис) из 20 иап (г. Смоленск), которая стала 4-й. По прибытии выявились недостатки в организации связи и взаимодействия. Так, прибывший в 8-ю Армию в середине февраля 4-й иап не имел прямой связи с 75-й стрелковой дивизией, с которой должен был взаимодействовать [2]. Сосредоточение полка на аэродроме Суоярви продолжалось в течение месяца. За период войны 4-й иап совершил 2590 боевых вылетов, однако ни одного сбитого самолета зафиксировано не было. Свои потери составили пять самолетов и один летчик. Ввиду отсутствия противника в воздухе, опыта ведения воздушных боев личный состав не приобрел.

Для усиления авиации накануне наступления, намеченного на 11 февраля 1940 г. в состав 1-й легкобомбардировочной авиабригады из БОВО прибыл 43-й легкобомбардировочный авиаполк (43-й лбап), имевший в своем составе 63 самолета Р-З.

Таким образом, из авиационных частей БОВО на советско-финский фронт были отправлены полным составом или отдельными эскадрильями: два управления бригад, пять бомбардировочных полков и один легкомоббардировочный, два истребительных полка и четыре эскадрильи истребителей, одна эскадрилья разведчиков (таблица).

Таблица 1. – Полки и эскадрильи, убитые на советско-финский фронт из состава БОВО

Базирование накануне отбытия	Подчинение на фронте
Управление 18 сбавр	7 Армия
Управление 16 сбавр	ВВС фронта
13 сбап (Сеща)	ВВС фронта
18 сбап (Олсуфьево)	8 Армия
54 сбап (Шайковка)	ВВС фронта
31 сбап (Смоленск)	14 Армия
39 сбап (Старый Быхов)	8 Армия
3 тбап (Боровское)	8 Армия
43 лбап (Витебск)	7 Армия
15 иап (Улла)	Особая авиабригада
4 иап (Бобруйск)	8 Армия
Две эскадрильи И-15бис	14 Армия
Две эскадрильи И-16	14 Армия
4 драэ (Смоленск)	ВВС фронта

Источник: [6, с. 1–3; 7, с. 84–91; 8, с. 72].

Бомбардировочные части из БОВО активно использовались не только для ударов по наземным объектам противника, но и для оказания помощи попавшим в окружение советским войскам. Так, 16-й сбап регулярно выполнял вылеты для поддержки и снабжения блокированной 54-й стрелковой дивизии, совершив на сброс продовольствия и боеприпасов 91 самолето-вылет. Грузы, окруженным войскам, доставляли и самолеты ТБ-3 из 3-го тбап, выполнившие за все время не менее 78 транспортных вылетов, что составило около 30% всех своих самолето-вылетов. Для выполнения боевых задач на фронте 3-й тбап был распределен между армиями. Две эскадрильи полка предназначались для ВВС 9-й и 14-й Армий, еще одна эскадрилья осталась в распоряжении ВВС 7-й армии в качестве транспортной. Так, по состоянию на 4 января из 38 ТБ-3, числившихся в полку после убития самолетов в 14-ю Армию, в Лудейном поле базировалось только 25, остальные находились в Гдове, Старой Руссе, Сиверской и др.

Серьезным фактором, оказавшем влияние на действия авиации, были очень жесткие погодные условия и слабая организация перелетов. Как пример можно привести случай, когда в связи с тяжелым положением 139-й стрелковой дивизии в полосе действий 8-й Армии 20 декабря на аэродром Нурмолицы началась переброска 13-го сбап из состава 16-й авиабригады. Однако из-за плохой организации перелета и сложных метеоусловий на маршруте полк при перелете рассыпался, совершив посадки на разных аэродромах ЛВО. В полном составе он смог собраться только к середине января.

Прибывшие на фронт бомбардировочные бригады довольно быстро меняли свой состав. Так после прибытия на фронт 16 сбавр из нее Приказом штаба ВВС 8-й Армии 2 января изъяли 13-й и 18-й сбап, передав их состав 13-й авиабригаде, туда же включили 3-й тбап. Однако уже 7 января 13-й сбап из состава бригады был исключен (он базировался на аэродроме Бессовец, а к концу января перешел на аэродром Пески, т.е. на центральном направлении), вместо него в состав бригады вошел еще один перебросенный из БОВО полк – 39-й сбап.

Несмотря на то, что в составе авиации, участвовавшей в войне с Финляндией, удельный вес истребителей был довольно большим, оказалось, что наибольший боевой опыт из командированных частей БОВО получила бомбардировочная авиация. В отличие от истребителей она действовала целыми боевыми единицами – полками. Истребители же, привлеченные из БОВО, получили относительно меньший боевой опыт. С 28 февраля к боевым действиям против Финляндии в составе Особой авиабригады, находившейся на территории Эстонии, подключился 15-й истребительный авиаполк из БОВО. Полк был вооружен самыми современными на тот момент бипланами И-153, в наибольшей степени соответствовавшими концепции «маневренного истребителя». За свое непродолжительное пребывание на фронте 15-й иап успел выполнить 509 боевых вылетов, большая часть которых (346) пришлось на прикрытие взлета и посадки бомбардировщиков, 82 вылета было затрачено на их сопровождение, 52 – на атаку железнодорожных узлов и аэродрома Турку. В проведенных 4-х(!) воздушных боях летчики полка уничтожили один истребитель противника. Говорить о «большом опыте», полученном полком в ходе боевых действий в течение 12 дней до ее окончания, не приходится.

Наиболее эффективными были штурмовые действия истребителей по железнодорожным эшелонам. По находившимся в движении поездам применялись не только пулеметно-пушечный огонь, но и авиационные бомбы [1]. Этот опыт в дальнейшем развился в достаточно интенсивных тренировках истребительных частей ЗапОВО, в предвоенный период. Как пример можно привести 127-й иап из 11-й сад, в котором накануне войны отработывались атаки наземных целей с применением бортового вооружения и бомбометания. Вернувшиеся

в БВО (ЗапОВО) летчики-истребители довольно быстро получили повышение, заняв различные командные должности во вновь формируемых частях. К июню 1941 г. ни одного из полков, эскадрильи которых в полном составе участвовали в войне с Финляндией, в ЗапОВО не осталось. В истребительной авиации округа, в полках, к лету 1941 г. имелось по несколько летчиков, вернувшихся с фронта, таким образом «финский опыт» оказался «размыт». Истребительная авиация не располагала ни одним истребительным полком с «финским» опытом.

В большей степени оказался востребован опыт эксплуатации материальной части в зимних условиях, который пришелся как нельзя кстати в суровую зиму 1941 – 1942 гг.

В ходе советско-финской войны производился значительный маневр сил авиации из соседних военных округов. В отличие от переброски авиации, проведенной во время боев на р. Халхин-Гол летом 1939 г., перегруппировка сил на север страны заняла значительно большее время и сопровождалась большими небоевыми потерями. Так, при осуществлении перелетов из различных округов в ЛВО произошло 9 аварий и 5 катастроф. Длительность перебазирования обуславливалась сложностью организационной структуры авиационных соединений, т.к. в их состав входили части тыла ВВС, что делало их весьма громоздкими и малоподвижными. Для перевозки требовалось большое количество транспортных средств. Этот негативный опыт был учтен. В результате его анализа пришли к выводу о необходимости введения новой системы тылового обеспечения ВВС – системы районов авиационного базирования, которая стала формироваться в ЗапОВО весной 1941 г. Было принято правильное решение о реорганизации авиационного тыла и построении его по территориальному принципу. С этим, в дальнейшем, был тесно увязан вопрос аэродромного строительства в ЗапОВО. К практической реализации реформы тыла приступили только через год, в марте 1941 г., заканчивать ее пришлось уже в ходе начавшейся войны.

По результатам анализа применения авиации в войне с Финляндией, авиация ЗапОВО была разделена на войсковую, армейскую и фронтовую. От бригадной системы организации отказались и перешли к дивизионной. Однако, в то же время, были и серьезные упущения по результатам скоротечной войны. Так, например, в отчете о боевых действиях ВВС Северо-Западного фронта говорилось: «Базирование авиации близко к фронту и большими группами на одном аэродроме оправдывается лишь в условиях войны со слабым воздушным противником, но этого нельзя допустить в войне с противником, имеющим сильную авиацию». Возможно, при своевременном учете этого вывода потери советских ВВС в ЗапОВО не были бы столь катастрофичны, тем более, что характер действий немецкой авиации в 1941 г. не был для командования ВВС ЗапОВО секретом.

Для защиты от зенитного огня в войне с Финляндией бомбардировщики стали использовать «некруглые» высоты полета (1070 м, 1260 м и т.д.), что затрудняло работу зенитчикам. В результате принятых мер, например 60-й сбап от зенитного огня потерял только один самолет [3]. В то же время, анализируя журналы боевых действий авиационных полков 12-й и 13-й бад за июнь 1941 г. в Беларуси, эта «мелочь» при вылетах на цели не применялась. За два первых месяца войны из-за погоды авиация была вынуждена находиться на аэродромах 38 суток, еще 18 дней можно было летать лишь самым опытным и подготовленным экипажам [4, с. 304]. Навигационное оборудование самолетов, необходимое для полетов в облаках и ночью, либо вовсе отсутствовало, либо, при его наличии, не в полной мере было освоено летным составом. Это приводило к случаям потери ориентировки экипажами самолетов, вынужденным посадкам вне аэродрома и, как следствие, к срыву выполнения боевых задач и снижению боеспособности частей. По оценке руководства ВВС, советская авиация за время войны потеряла 494 самолета, причем боевые потери составили 261 самолет (53 %), а небоевые – катастрофы, связанные с отказом авиационной техники, потерей ориентировки, ошибками в технике пилотирования и т.д., – 233 (47%) [5].

После окончания боевых действий произошли возвращение и передислокация частей ВВС округа, а также их реформирование (рисунок).

По результатам войны «За образцовое выполнение боевых заданий Командования и проявленные при этом доблесть и мужество» орденом Красного Знамени были награждены три полка, имеющие отношение к ВВС Белорусского округа: 18-й сбап, 54-й сбап, убывшие на фронт из БОВО, и 24-й сбап, прибывший после войны в БОВО из Ленинградского военного округа.

Заключение. Таким образом, из частей ЗапОВО, побывавших на советско-финском фронте полным составом или отдельными эскадрильями, к 22 июня 1941 г. в округе находились: 3-й тяжелобомбардировочный, 43-й ближнебомбардировочный, 13-й, 16-й, 39-й и 24-й скоростные бомбардировочные, и ни одного истребительного авиационного полка. Для дальнейшего строительства ВВС ЗапОВО и совершенствования их военной организации огромное значение имел тот факт, что летный состав бомбардировочной авиации – в большей степени и истребительной – в меньшей получил опыт участия в боевых действиях. Полки бомбардировочной авиации, прошедшие «горнило» войны, оказались в первом эшелоне ВВС ЗапОВО, что является вполне логичным. Однако, по иронии судьбы, боевые вылеты сумели совершить только экипажи 39-го сбап, а летчики 16-го и 13-го сбап так и не применили свой опыт, так как их самолеты были потеряны на земле. Из истребительных частей ни один полк в ЗапОВО не остался. Летчики-истребители в 1941 г. на И-153 и И-16 были вынуждены вести воздушные бои с истребителями противника, в то время как с большим успехом эти типы самолетов применялись при атаке наземных целей. Опыт «зимней войны» начал реализовываться в большей степени в осенне-зимний период 1941 г., когда ввиду потерь в новой технике, авиация ВВС КА вынуждена была действовать на Московском и Ленинградском направлениях на той же старой технике в подобных погодных условиях, но, на этот раз уже не наступая, а останавливая противника.

Советско-финская война выявила недостатки в системе подготовки, техническом оснащении, организации ВВС РККА и продемонстрировала существенную недооценку сил финской авиации и некоторую переоценку возможностей авиации РККА.

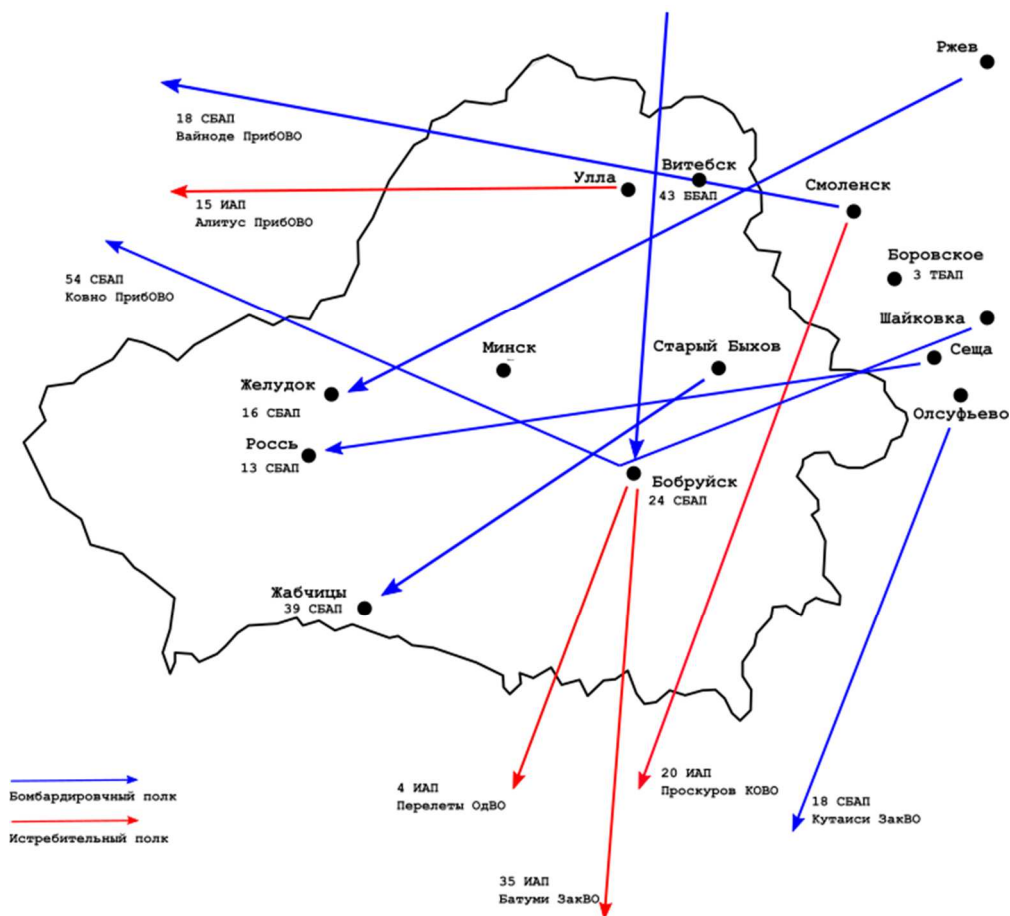


Рисунок. – Убытие и передислокация частей БОВО (ЗапОВО) с так называемым «финским опытом» в период с июня 1940 г. по май 1941 г.

ЛИТЕРАТУРА

1. Киселев, О. Боевой состав ВВС РККА в Зимней войне. Часть 1. [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://slon-76.livejournal.com/5822.html>. – Дата доступа : 10.06.2015.
2. Российский государственный военный архив (РГВА). – Ф. 34908. Оп. 12. Д. 1736. Л. 7.
3. РГВА – Ф. 34980. Оп. 6. Д. 372. Л. 29, 76.
4. РГВА. – Ф. 29. Оп. 42. Д. 50.
5. ВВС РККА [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www/winterwar.ru/suvvs.htm>. – Дата доступа: 10.01.2012.
6. Исторический очерк 54-го бомбардировочного авиационного Клинского Краснознаменного ордена Кутузова III степени полка, 301-й Гомельской бомбардировочной авиадивизии, 3-го Бобруйско-Берлинского бомбардировочного авиакорпуса // Бобруйский зональный государственный архив. – Ф. 366. Оп. 6. Д. 2.
7. Краснознаменный Белорусский военный округ / А.К. Сульянов [и др.] ; под общ. ред. Е.Ф. Ивановского. – М. : Воениздат, 1983. – 408 с.
8. Литвин, А.М. На той войне незначимой: советско-финляндская война и Беларусь (1939–1940) / А.М. Литвин. – Минск : Беларус. навука, 2010. – 656 с.

Поступила 27.12.2021

SOVIET-FINNISH WAR, LESSONS FOR AVIATION OF THE BELARUSIAN SPECIAL MILITARY DISTRICT

D. KIENKO

The Soviet-Finnish conflict, in which air units from the BOVO took part, influenced many aspects of the aviation component of the district, such as airfield construction, the structure of the air force and support units, the experience of command personnel and pilots.

Keywords: aviation, airfields, air regiments, redeployment, experience, use of aviation.