

УДК 94(358.4)(1-925.17/.19)"1935–1937"



Смирнов А.А.

Авиация Особой Краснознаменной Дальневосточной Армии накануне массовых репрессий в РККА

Смирнов Андрей Анатольевич, кандидат исторических наук, доцент, Московский архитектурный институт (государственная академия)

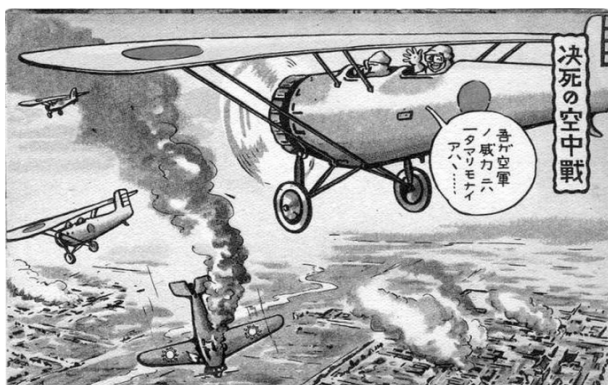
ORCID ID <https://orcid.org/0000-0002-8812-2541>

E-mail: andrey-a-smirnov@j-spacetime.com; andrey.stiel@yandex.ru

Статья посвящена военно-воздушным силам Особой Краснознаменной Дальневосточной армии (ВВС ОКДВА) в 1935 – первой половине 1937 гг. Показаны состав и особенности их самолетного парка; то, что летная, стрелковая, техническая и тактическая выучка ВВС ОКДВА была невысокой и причины этого невысокого уровня. Сделан вывод о том, что боевая выучка ВВС ОКДВА в канун массовых репрессий 1935–1937 гг. подтверждает тезис о слабой боевой выучке Красной Армии этого периода..

Ключевые слова: воздушные силы; Особая Краснознаменная Дальневосточная Армия; авиапарк; выучка пилотов; инспекторские проверки боевой подготовки; партийная работа; боеспособность.

В середине 30-х гг. Особая Краснознаменная Дальневосточная армия (ОКДВА) была не только третьим по мощи советским военным округом, но и той частью РККА, которая уже вела настоящие бои. Квантунская и Корейская армии японцев и войска японской марионетки – государства Маньчжоу-Го – то и дело вторгались из Маньчжурии в Приморье; только в 1936 г. части ОКДВА участвовали в конфликтах у погранзастав Сиянхэ (30 января – 1 февраля), Хунчун (25 марта), Пакшекори (11 октября) и Турий Рог (26–27 ноября). И отнюдь не как простой «роман о будущей войне» воспринимались написанные в 1933 г. строки японского военного специалиста Хараты:



Японские истребители «тип 91» (Nakajima 91) сбивают самолеты и бомбят города противника – пока еще Китая.
Японская открытка 1931 г.

«Над густыми лесами, в воздухе над оз[ером] Ханка разгорится невиданный на Дальнем Востоке воздушный бой. Дух захватывает, когда представишь себе картину, как красные самолеты <...> будут падать, объятые пламенем, в озеро; как наши истребители “91”, быстро снижаясь, станут истреблять укрывающиеся в лесах войска пр[отивни]ка»¹.

В 1933-м эти слова еще можно было счесть пропагандистским шапкозакидательством, но в 1935–1937 гг. они уже звучали серьезным предостережением советской стороне. Как раз с зимы 1934/35 гг. боевая подготовка японских ВВС в Маньчжурии и Корее стала гораздо более интенсивной, организованной и тщательной – и, как следствие, куда более результативной.

Так, весь летний сезон 1936 г. их истребительные авиачасти – перевооружившиеся уже с монопла-

¹ РГВА. Ф. 62. Оп. 3. Д. 31. Л. 24.

нов-парасолей «тип 91» (советское обозначение – И-91) на бипланы «тип 95» (И-95) – интенсивно тренировались в ведении воздушного боя. При этом внимание уделялось не только отработке фигур пилотажа, но и тактической стороне дела. Японские летчики целенаправленно стремились иметь преимущество в высоте, атаковать бомбардировщики в секторах, не простреливаемых огнем бортстрелков («мертвых конусах»), и осваивали передовую для 1936 г. тактику звена истребителей. Она предусматривала отказ от нерасчлененного V-образного боевого порядка – когда все три истребителя маневрировали и атаковали как одно целое (оба ведомых при этом вынуждены были следить не столько за противником, сколько за тем, чтобы не врезаться в машину ведущего). Два самолета японского звена заходили на бомбовоз с разных сторон (заставляя стрелков рассредоточивать оборонительный огонь), а третий, держась выше, прикрывал атаку и выход из нее. В СССР расчлененный боевой порядок звена истребителей не выходил тогда за рамки экспериментов... Отработке приемов борьбы с бомбардировщиками, подчеркивалось в авиационной разведсводке штаба ОКДВА от 7 января 1937 г., японцы уделяют «исключительное внимание» и отводят на это не менее 60% времени летных учений истребителей. С не меньшей тщательностью отработывали воздушную стрельбу. Требования курса стрельб японской истребительной авиации, констатировала та же сводка, «чрезвычайно высокие» и, «судя по тому, какое внимание стрельбам уделялось в течение лета, следует признать, что качество их выполнения хорошее». Огонь японские истребители открывали только с дистанции, не превышавшей 300 м, а для контроля результатов стрельбы использовались как трассирующие пули, так и фотокинопулеметы...

Пилоты бомбардировщиков – и легких одномоторных «тип 93» (советское обозначение – ЛБ-93) и легких двухмоторных «тип 93» (СБ-93) – в 1936 г. уже широко практиковались в бомбометании с пикирования и постоянно летали ночью и в усложненных метеоусловиях (правда, групповые полеты в непогоду отработаны еще не были). На частых совместных учениях с истребителями экипажи бомбардировщиков и разведчиков (последние применялись и как штурмовики) учились вести оборонительный воздушный бой. Отработывалось и оперативное использование ВВС. И в 1936-м, и зимой 1937-го японцы то и дело проводили в Маньчжурии учения по борьбе за превосходство в воздухе, главным содержанием которых была отработка ударов по аэродромам противника. А частые тренировки их пилотов в выходе на чужие, малознакомые и недостаточно оборудованные, аэродромы и в посадке на них облегчали выполнение авиачастями аэродромного маневра. Вообще, руководство японских ВВС ясно понимало ту часто забывавшуюся в нашей стране истину, которую сформулировал русский адмирал Г.И. Бутаков¹: «Бой – решающий получас, ради которого существует флот»... Боевая подготовка японской авиации, подчеркивалось в разведсводке от 7 января 1937 г., «проводится чрезвычайно настойчиво, не считаясь с потерями в матчасти и личном составе»².

Как же выглядела на этом фоне авиация ОКДВА?

После того, как 17 мая 1935 г. Забайкальская группа ОКДВА стала Забайкальским военным округом, в ВВС ОКДВА остались 209-я авиабригада (абр) в Приморье, 250-я абр в Приамурье, 26-я тяжелобомбардировочная авиабригада (тбавр) на стыке Приамурья и Приморья (под Хабаровском) и несколько отдельных авиаэскадрилий (аз) и авиаотрядов (ав). 1 марта 1936 г. 209-ю абр переименовали в 51-ю легкобомбардировочную авиабригаду (лбавр), 250-ю – в 50-ю штурмовую (шавр), а летом из 8-й штурмовой авиаэскадрильи (шаэ) и новых 31-й и 32-й шаэ в Приморье сформировали 48-ю шавр.

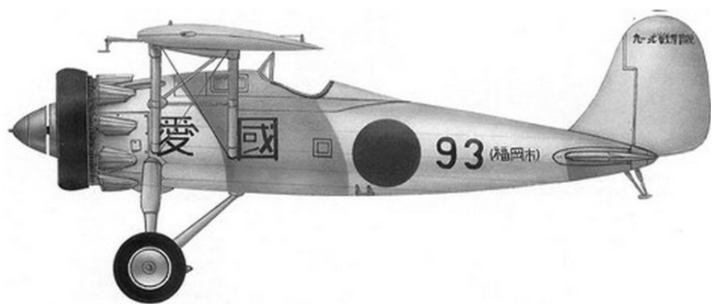
Помимо эскадрилий ударных самолетов, бригады (кроме 48-й) имели по одной истребительной, а 51-я лбавр и 50-я шавр фактически были смешанными: в 51-ю входила и штурмовая эскадрилья, а в 50-ю – легкобомбардировочная (лбаэ). Правда, в конце 1936 г. эту, 3-ю лбаэ переименовали в 3-ю шаэ, но вместо штурмовиков Р-5Ш или ССС с четырьмя крыльевыми пулеметами на ее вооружении еще и в феврале 1937 г. состояли легкие бомбардировщики Р-5ЛБ (именно так обозначалась в документах ОКДВА эта модификация Р-5) – которые могли использовать для штурмовки лишь синхронный и турельный пулеметы и несли меньше, чем штурмовики, мелких осколочных бомб.



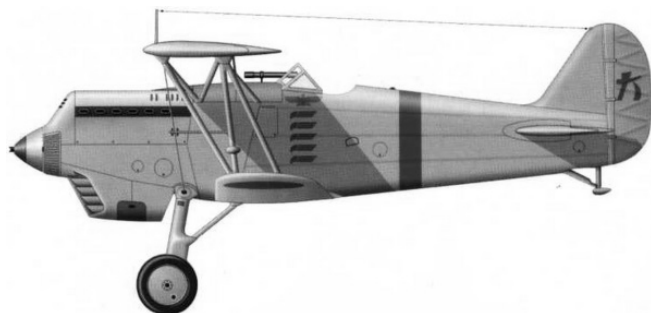
Атака японских истребителей Kawasaki Ki.10 (И-95)
С французского рисунка второй половины 1930-х гг.

¹ Григорий Иванович Бутаков (1820–1882) – флотоводец, генерал-адъютант, адмирал (1878), руководил боевой подготовкой первых эскадр парового броненосного флота.

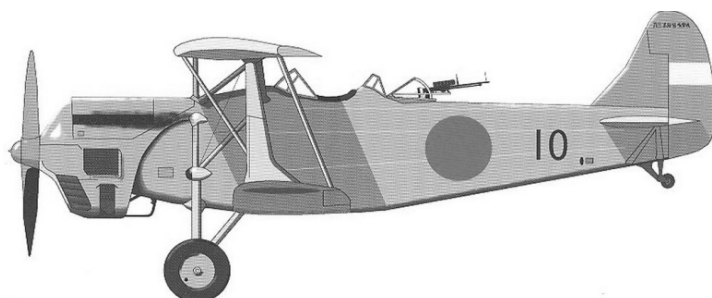
² РГВА. Ф. 33879. Оп. 1. Д. 168. Л. 152–153; Д. 514. Л. 36–40, 48.



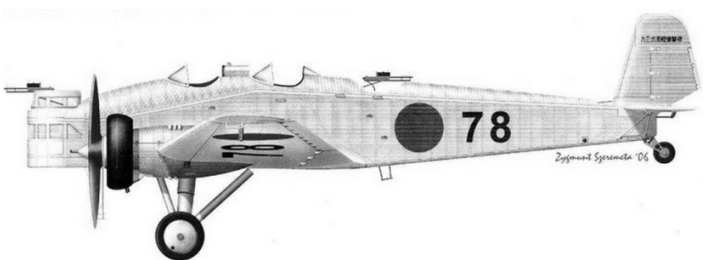
Японский истребитель «тип 91» (Nakajima 91, И-91):
боковая проекция и фото



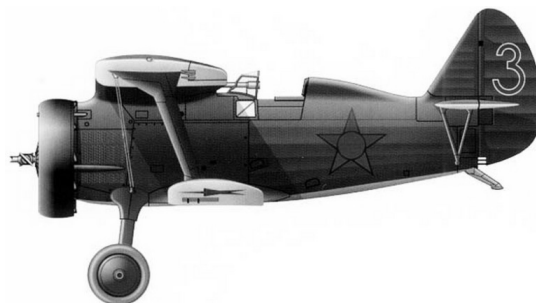
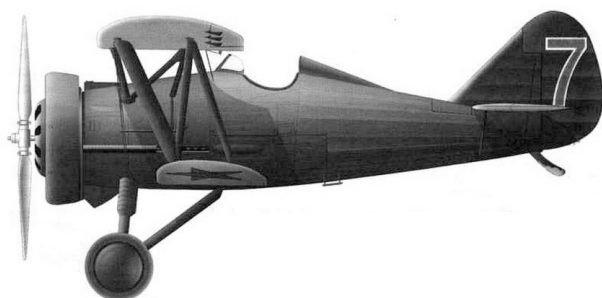
Японский истребитель «тип 95» (Kawasaki Ki.10, И-95):
боковая проекция и фото



Японский легкий бомбардировщик «тип 93» (Kawasaki Ki.3, ЛБ-93):
боковая проекция и фото



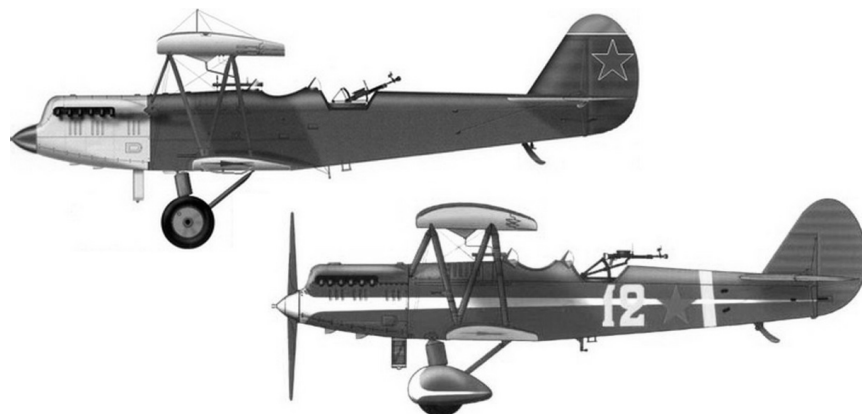
Японский средний бомбардировщик «тип 93» (Mitsubishi Ki.2, СБ-93):
боковая проекция и фото



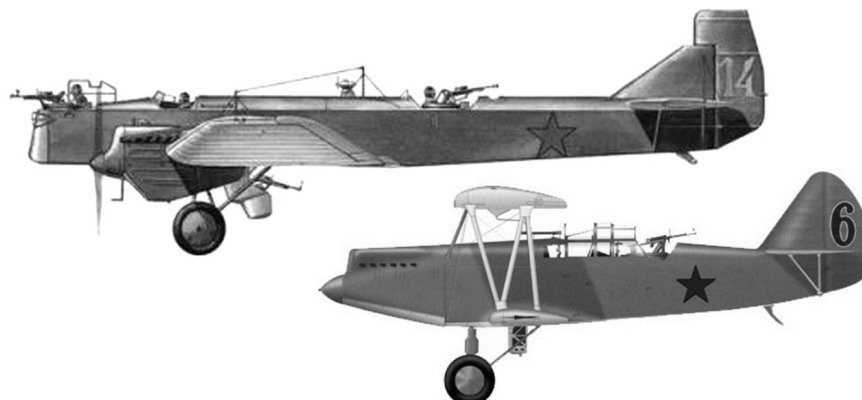
Советские истребители И-5 (слева) и И-15 (справа)



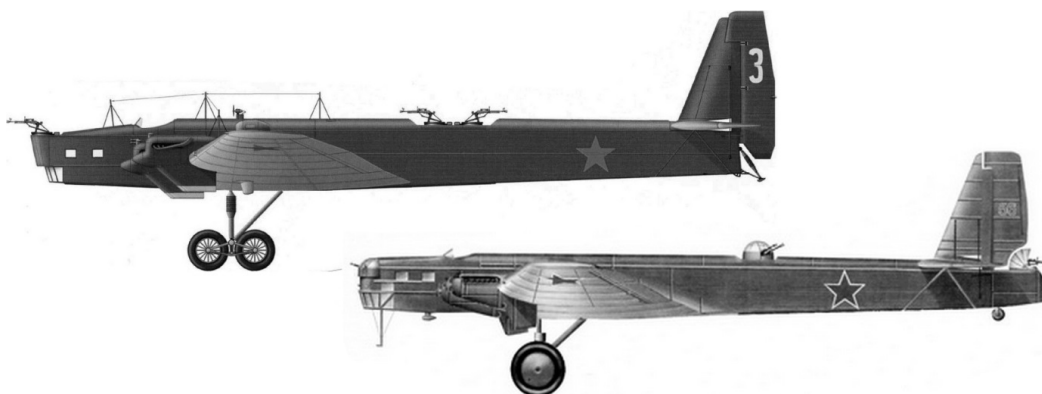
Советский истребитель И-16, типы 4 (слева) и 5 (справа)



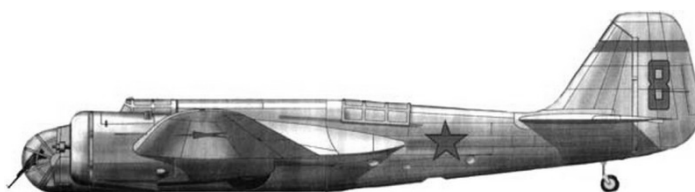
Советские штурмовики Р-5Ш (вверху) и ССС (внизу)



Советские самолеты-разведчики Р-6 (вверху) и Р-З (внизу)



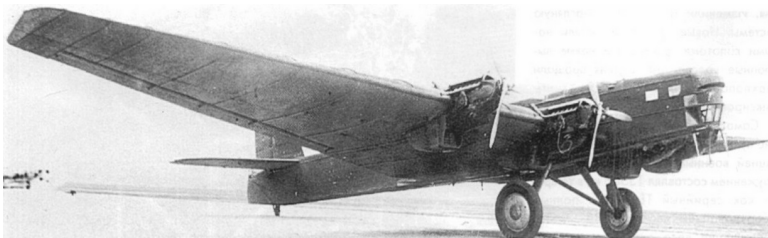
Советские тяжелые бомбардировщики ТБ-3М-17 (вверху) и ТБ-3РН (внизу)



Советский скоростной бомбардировщик СБ: боковая проекция и фото



Советские легкий бомбардировщик Р-5ЛБ (слева) и истребитель СССР (справа)



Советские тяжелые бомбардировщики ТБ-3М-17 (наверху) и ТБ-3РН (внизу)



Советские самолеты-разведчики Р-6 (наверху) и Р-З (внизу)

ательная авиаэскадрилья (драэ) в 1935 г. получила уже устаревшие двухмоторные Р-6, а приморская 12-я армейская разведывательная (раз) летом 1936 пересела с Р-5 на являвшиеся развитием этого последнего Р-З.

Основу авиапарка ВВС ОКДВА в 1935 – начале 1937 гг. составляли еще многоцелевые одномоторные деревополотняные бипланы – детище I мировой войны. Тактическая ударная авиация – численно преобладавшая в ВВС ОКДВА – до самого конца 1936-го летала исключительно на таких машинах: 28-я и 29-я лбаэ 209-й абр (51-й лбабр) и 3-я лбаэ (3-я шаэ) 250-й абр (50-й шабр) – на Р-5ЛБ, 30-я шаэ 209-й абр (51-й лбабр), 1-я и 2-я шаэ 250-й абр (50-й шабр) и 8-я и 32-я шаэ 48-й шабр – на Р-5Ш, а сформированная летом 1936 г. 31-я шаэ 48-й шабр – на СССР (модернизированный Р-5Ш)¹.

Согласно летним наметкам, в последнем квартале 1936 г. 51-я лбабр должна была получить технику нового поколения – двухмоторные скоростные бомбардировщики СБ – и с 1 января 1937 г. именоваться уже 51-й скоростной бомбардировочной (сбабр). Переименование состоялось в срок (28-я и 29-я лбаэ и 30-я шаэ стали соответственно 58-й, 59-й и 60-й сбаэ), но СБ к тому времени прибыли (в ноябре 1936) только в 30-ю шаэ, а в две другие эскадрильи – лишь весной 1937.

Зато одну из двух тяжелобомбардировочных авиаэскадрилий (тбаэ) 26-й тбабр – 103-ю – уже в июне 1936 г. укомплектовали последней модификацией самолета ТБ-3 – 11-ю кораблями с моторами М-34РН (в другой, 101-й тбаэ осталось 8 кораблей образца 1932 г. с моторами М-17)².

Приамурская 15-я дальнеразведыва-

¹ По В.Р. Котельникову, в 1935–1936 гг. на СССР в ОКДВА летали 32-я (с осени 1935-го) и 3-я (с 1936-го) шаэ (см.: Котельников В.Р. Легендарный Р-5 – авиаразведчик, истребитель, бомбардировщик, ракетносец, торпедоносец, летающий огнемет. М.: ВЭРО Пресс; Яуза; ЭКСМО, 2011. С. 67, 68). Но 32-я шаэ была сформирована только летом 1936 г., и еще на 29 января 1937 г. она была полностью укомплектована Р-5Ш, а 3-я шаэ – Р-5ЛБ. Самолетами же СССР на эту дату в ОКДВА была оснащена только 31-я шаэ (РГВА. Ф. 33879. Оп. 1. Д. 870. Л. 2–4).

² РГВА. Ф.33879. Оп. 1. Д. 870. Л. 2.



Советские истребители И-5 (слева) и И-15

Истребительная авиация ОКДВА к 1935 г. летала на бипланах И-5. С июля – августа 1935-го 1-я истребительная авиаэскадрилья (иаэ) 250-й абр и 20-я иаэ 209-й абр стали переходить на скоростные монопланы И-16 тип 4 (войсковое обозначение – И-16 М-22), а 31-я отдельная иаэ – на новые же бипланы И-15. В 20-й и 31-й иаэ освоение новой матчасти завершили к октябрю, в 1-й – позже¹. А весной 1936 г. И-5 сдали и последние две истребительные авиачасти ОКДВА: 26-я иаэ 26-й тбавр получила И-16 тип 5 (И-16 М-25), а 7-я отдельная иаэ – И-15. В итоге ОКДВА оказалась одним из двух военных округов, в которые попала бóльшая часть истребителей И-15. Эта прославившаяся в Испании машина так и не стала в РККА массовой, но в Киевском военном округе (КВО) и ОКДВА в 1936–1937 гг. она составляла до 40% парка истребительной авиации.



Советские истребители И-16, типы 4 (вверху) и 5 (внизу)

Воспоминания маршала авиации Г.В. Зимина – служившего в те годы в

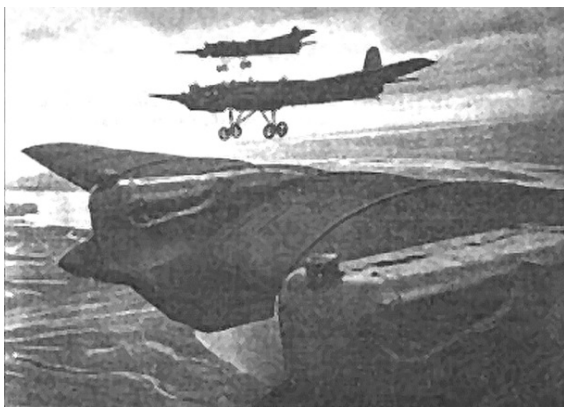
31-й иаэ, – как и положено мемуарам советских военачальников, повествуют о напряженной боевой учебе и достижениях в боевой подготовке... Летали на Дальнем Востоке действительно интенсивно; так, в авиачастях Приамурья в 1934/35 учебном году (учебный год в РККА начинался 1 ноября) общий налет превысил норму на 13%, а месячный налет пилотов ВВС ОКДВА в первой половине 1936-го составлял 10–15 часов². Но вот что касается достижений, то усомниться в них заставляет уже отчет воздушных сил Приморской группы ОКДВА за 1934/35 учебный год. Составители такого рода документов по определению стремятся приукрасить положение дел – а здесь они фактически признали слабость тактической выучки своей ударной авиации. Ведь за дежурной фразой о росте тактической подготовки идут признания в слабом знании авиаторами общевойскового боя, в «недостаточном учебном эффекте» от совместных учений с наземными войсками, в «слабой сколоченности и сработанности авиационных штабов, особенно для организации взаимодействия в подвижных формах боя», и нежелании авиационных командиров поддерживать связь с общевойсковыми...

Подозрительна и уклончивая оценка уровня воздушно-стрелковой и бомбардировочной выучки: «О качестве огневой подготовки можно судить по результатам инспекторских проверок частей. Ни одна часть неудовлетворительной оценки не получила. Были, наоборот, отличные результаты (29 ао и 8 аэ)³».

¹ Согласно мемуарам служившего в 1935–1938 гг. в 31-й иаэ Г.В. Зимина, с И-5 на И-15 эту часть перевооружили лишь в 1937 г. (см.: Зимин Г.В. Истребители. М.: Воениздат, 1988. С. 13–16). Однако отчет воздушных сил Приморской группы ОКДВА об итогах боевой подготовки за 1934/35 учебный год и приказы по этим силам однозначно указывают на 1935-й (РГВА. Ф. 33879. Оп. 1. Д. 574. Л. 49; Ф. 36393. Оп. 1. Д. 65. Л. 1–7).

² РГВА. Ф. 33879. Оп. 1. Д. 574. Л. 71; Д. 837. Л. 312.

³ Там же. Д. 574. Л. 50, 52–53.



Отряд ТБ-3 над Амуром. 1936 г.

Не проще ли было бы привести процент «пятерок», «четверок» и «троек»? И не потому ли его не привели, что большинство авиачастей Примгруппы не поднялись тут выше «тройки»?

В таком предположении нас укрепляют источники другого рода – материалы инспекторских проверок и разборов учений. Так, при инспектировании 27–29 мая 1935 г. командующим Примгруппой И.Ф. Федько 209-й абр одно из двух проверенных по бомбометанию звеньев 29-й лбаэ отбомбилось на «хорошо» – но второе цель не поразило. Звено той же эскадрильи, проверенное по воздушной стрельбе, задачу не выполнило – из 207 пуль, выпущенных летчиками-наблюдателями из турельных пулеметов по буксиру-

емому конусу, в цель попали только три. Все это, резонно отметили проверявшие, «указывает на неустойчивость в достижениях по стрелковой и бомбардировочной подготовке»¹.

Хуже того, вскрылось отсутствие у авиаторов ряда элементарных навыков. И в 29-й лбаэ, и в проверенной вместе с ней 30-й шаэ многие летнабы не смогли сбросить бомбы залпом в 4 штуки – и не только из-за неумелой подвески и регулировки бомб техниками (по вине которых многие бомбы при сбрасывании просто зависали), но и из-за ненадтренированности в работе бомбосбрасывателем.

О «неустойчивости в достижениях» говорили и результаты проверок, устроенных в ходе радиочучения воздушных сил Примгруппы 20–27 июля. В 29-й лбаэ бомбометание звеном было оценено на «хорошо», а стрельба трех летнабов по конусу – на «отлично». Так же отстрелялось и звено 28-й лбаэ – но из трех звеньев, проверенных там по бомбометанию, два получили «неуд» (и лишь одно – «хорошо»). Из четырех звеньев 30-й шаэ, наносивших бомбоштурмовой удар, одно поразило цель огнем и бомбами на «отлично», другое стреляло на «хорошо», но еще два цель просто не нашли (а по другой отстрелялись безрезультатно)... Стабильно хорошие результаты стрельбы в Примгруппе в 1935 г. показывала, похоже, только 8-я шаэ (а в первой половине года – и 7-я иаэ).

Годовой отчет об итогах боевой подготовки 18-го стрелкового корпуса (командиру которого подчинялись ВВС Приамурской группы ОКДВА) от 10 октября 1935 г. высвечивает и еще одну проблему. «Воздушные стрельбы и бомбометание», значится там, «оценены как хорошие». Но выше признается, что в 1-й иаэ воздушный бой даже на давно освоенных «аппаратах И-5» «отработан [только – А.С.] удовлетворительно», а у экипажей Р-5 «слаб еще оборонный огонь на встречных и пересекающихся курсах»². Иными словами, уровень воздушно-стрелковой выучки (каким бы он ни был в реальности) обесценивался недостаточной тактической выучкой пилотов и летнабов. Не так ли обстояли дела и в Приморской группе – о тактической выучке экипажей которой в 1935 году источники молчат?

О хорошей выучке авиаторов ОКДВА не свидетельствовали и проведенные в декабре 1935 г. в 209-й абр и 12-й раэ учебно-боевые тревоги – выявившие «слабую готовность авиачастей в условиях зимы. Все эскадрильи превысили сроки готовности, имея при этом недостаточно подготовленную матчасть самолетов и вооружения»³. В 12-й раэ моторы запускали вручную: стартер и амортизаторы были испорчены, а баллоны со сжатым воздухом – пусты. В 20-й иаэ исправным оказался лишь один стартер; в 29-й лбаэ и 12-й раэ отказали – из-за неграмотно наложенной смазки – и большинство пулеметов. Другие проверки того же месяца выявили,

- что запускать моторы сжатым воздухом в 209-й абр (за исключением 29-й лбаэ) вообще не умеют,
- что не привыкли там пользоваться и механическими средствами заправки машин горючим,
- что большинство «пускачей» неисправны не только в 20-й иаэ, но и в других частях,
- что в 30-й шаэ не работают и водомаслогрейки (без которых зимой нельзя было запустить стоявшие на Р-5 моторы водяного охлаждения М-17)...

Матчасть в ВВС ОКДВА вообще содержалась неудовлетворительно. Январские учебные тревоги в Примгруппе (в 8-й и 30-й шаэ) выявили большой процент небоготовых машин. Осмотрев 16 июня 1935 г. личные самолеты командиров 20-й и 31-й иаэ, 28-й лбаэ, 8-й шаэ и командира 209-й абр

¹ Там же. Ф. 36393. Оп. 1. Д. 4. Л. 82.

² Там же. Ф. 33879. Оп. 1. Д. 574. Л. 72.

³ Там же. Ф. 36393. Оп. 1. Д. 7. Л. 201.

В.Ю. Юнгмейстера, инспектор воздушных сил группы обнаружил, что все они, даже новехонький И-15 комэска-31, имеют по 4–6–7–11 дефектов. Значит, резонно заключили в штабе группы, и «остальные самолеты находятся не в лучшем состоянии»¹. Машины, выборочно проверенные в декабре в 209-й абр, оказались грязными и с нечищенными же моторами. Не на пустом месте должна была возникнуть и мысль, высказанная в начале 1936 г. красноармейцем 250-й абр Александровым:

«Если у всей РККА такая техника, как у нас, то мы скотимся [так в документе – А.С.] под откос»².

Неустойчивость достижений, которых удалось добиться некоторым частям и подразделениям ВВС ОКДВА в 1935 г., ярко выявилась в 1936-м. Приказ по ОКДВА № 0156 от 15 июля 1936 г. прямо констатировал «слабые успехи по воздушной стрельбе, бомбометанию» «и особенно по выполнению всякого рода авиационных тактических учений».

Составители приказа связывали это с безответственностью авиационных командиров и штабов – с «отсутствием должной наземной подготовки» к отработке учебных задач в воздухе и с тем, что в практике командирской учебы «из всех предметов наиболее запущены, заброшены, забыты – тактика авиации и общевоинская»³. А проведенный 8–12 августа в Приморской группе сбор начальников штабов эскадрилий и отдельных авиаотрядов и начальников 1-х (оперативных) отделений штабов авиабригад показал, что дело еще и в низкой квалификации. Ведь он выявил, что авиационных штабистов отличают не только «слабые навыки и знания по составлению штабной оперативной документации (боевой приказ, сводки <...> боевое донесение) и ведению оперативной рабочей карты», но и «низкий» «общий уровень знаний» по технике и боевому применению авиации – особенно по штурманскому делу, бомбометанию и радиосвязи⁴. Ту же картину вскрыла и инспекторская проверка боевой подготовки и общего состояния ВВС ОКДВА, проведенная 27 августа – 5 сентября 1936 г. комиссией помощника начальника Управления ВВС РККА по политической части корпусного комиссара М.Ф. Березкина. (Это совпадение оценок позволяет отвести как от дальневосточных, так и от московских проверяющих подозрения в излишней придирчивости).

Организация оперативно-тактической подготовки в ВВС ОКДВА, констатировалось в подведшем итоги проверки приказе наркома обороны № 0048 от 8 ноября 1936 г., неудовлетворительна. Летно-тактические учения проводятся в условиях, не имеющих ничего общего с настоящей войной: авиачасти пользуются только знакомыми аэродромами, бомбят и стреляют только на знакомых полигонах, все получаемые задания упрощены, о тренировках в усложненной обстановке нет и речи. Больше того, учения проходят в «безвоздушном пространстве» – задачи ставятся и выполняются без учета сложившейся обстановки! Тактическая подготовка вообще осуществляется по негодной методике: вместо практических занятий (военных игр и групповых упражнений) преобладают теоретические – лекции и читка вслух инструкций (а ведь на войне от командира потребуются не школярский ответ по материалу лекции и не воспроизведение текста инструкции, а принятие соответствующего обстановке решения и перевод его на язык приказов, распоряжений и команд). Непосредственная причина такого положения дел заключается в том, что организаторы боевой подготовки – авиационные штабы – не только увлеклись бумаготворчеством и оторвались от летной работы, но и вообще не подготовлены и не сколочены...

«Обучению воздушному бою, как правило, должного внимания не уделяется». То есть, в отличие от Квантунской армии, ОКДВА в 1936 г. располагала самолетами-истребителями, но не истребительной авиацией... То же можно сказать и об авиации тяжелобомбардировочной: оперативно-тактическая подготовка в 26-й тбав находилась на грани срыва, а тренировка по радиосвязи в воздухе вообще не осуществлялась.

Неудовлетворительно поставлена, продолжал приказ № 0048, и летная подготовка, особенно в истребительной и тяжелобомбардировочной авиации. Полеты в сложных условиях, в облаках, ночью, на полный радиус действия практикуются редко и бессистемно.

«Штурманская и бомбардировочная подготовка в большинстве частей» тоже «неудовлетворительна». И опять в силу прежде всего порочной методики – когда экипажи посылаются в воздух без должной наземной подготовки к выполнению задания, идут бомбить, не отработав подготовительные упражнения (в 51-й лбавр из-за этого не выполнялось каждое третье полетное задание), а задания сильно упрощаются. В штурманской подготовке практиковали сокращение маршрутов, а в бомбометании тренировались, как правило, в совершенно нежизненных условиях – только на своих, известных до мелочей, полигонах и без учета тактической обстановки⁵. В 50-й шавбр, рассказывал 15 октября 1936 г. на

¹ Там же. Л. 113.

² Там же. Ф. 33879. Оп. 1. Д. 178. Л. 228.

³ Там же. Д. 837. Л. 312.

⁴ Там же. Ф. 36393. Оп. 1. Д. 65. Л. 76.

⁵ Там же. Ф. 4. Оп. 15. Д. 8. Л. 135–136.

заседании Военного совета при наркомате обороны М.Ф. Березкин, «буквально потребовалось применить насилие над людьми, чтобы заставить выбросить мишенную обстановку в новый район». Однако вылетевшая туда 1-я шаэ цель найти не смогла, и для 2-й мишени пришлось-таки подсветить костром... Бомбоштурмовой удар 2-я шаэ нанесла, не использовав для скрытного подхода к цели гористый рельеф местности, а уходила от цели по прямой, не маневрируя – т.е. облегчая прицеливание зенитчикам...

«Что ценится в авиации? Количество пробоев и количество попаданий, – подчеркнул Березкин. – Считается, что, если я бомбил и попал, это все. А вот – как я попал, соблюдал ли я элементарнейшие тактические требования, это, я утверждаю со всей резкостью, в большинстве случаев не интересует авиационных командиров тех частей, где я был»¹ ...

Маневрирование группы ударных самолетов в ВВС ОКДВА вообще было не отработано, массированный бомбовый удар – тоже, ориентирование в воздухе отработали слабо. В 51-й лбавр нашлись экипажи, которые в 1936 г. вообще ни разу не бомбили...

То же и с воздушно-стрелковой подготовкой. За исключением 7-й иаэ, указывалось в приказе № 0048, групповые стрельбы отработаны неудовлетворительно, авиаторы «совершенно не умеют сочетать огонь с маневром». В ударной авиации не отработаны «наивыгоднейшие» с точки зрения обороны строи, а в 26-й тбавр воздушно-стрелковой подготовкой вообще занимались очень мало. Индивидуальные стрельбы в тактической ударной авиации проводятся опять-таки в тепличных условиях – с чересчур укороченных дистанций. В 51-й лбавр и 48-й шабр летнабы стреляли по конусам только чуть ли не в упор! То есть в реальном бою японские истребители – напряженно тренировавшиеся в воздушной стрельбе весь 1936 год! – смогли бы беспрепятственно подходить к Р-5 и СССР на излюбленные ими короткие дистанции...

Кстати, это сообщение московских инспекторов о занижении дистанций стрельбы – наряду с сообщением о том, что во всех дальневосточных авиабригадах завышают оценки по штурманской и бомбардировочной подготовке – ставит под сомнение наличие даже и тех нестабильных успехов, которые, согласно документам ОКДВА, достигались ее авиацией в 1935 г.

Материальная часть – за исключением подчиненной ОКДВА, но предназначавшейся для работы в интересах Тихоокеанского флота 110-й дальнеразведывательной авиабригады (драбр), – также находилась в неудовлетворительном состоянии. Это было результатом неудовлетворительной организации технической учебы и (за исключением 7-й иаэ) эксплуатации матчасти. В частности, подготовки машин к полету; в 29-й лбаэ 51-й лбавр дошли до того, что три Р-5 выпустили в воздух с поломанными лонжеронами крыльев – с нарушенной силовой схемой самолета! В 26-й тбавр, 50-й шабр и 51-й лбавр сказались и «преступно небрежное» хранение матчасти (из-за чего на Р-5 начинали гнить фюзеляжи, лонжероны и обшивка крыльев).

Общий вывод московских проверяющих был таков: удовлетворительной (но не хорошей!) боевой выучкой в ВВС ОКДВА обладает – если не считать фактически флотскую 110-ю драбр – только 50-я шабр. В 75% сухопутных авиасоединений ОКДВА (в 26-й тбавр, 51-й лбавр и 48-й шабр), в 50% ее отдельных истребительных авиачастей (в 31-й иаэ) и почти во всех ее связных и корректировочных авиачастях боевая выучка *неудовлетворительна*².

Как следует из приказа № 0048, прилично подготовлена на Дальнем Востоке была одна лишь 7-я иаэ. Судя по тому, что она выделялась в лучшую сторону и в 1935-м, это была заслуга командовавшего ею в 1934–1936 гг. майора (с 1936 г.) М.И. Марцелюка – того, что в 1940-м первым поднял в воздух истребитель И-200 (будущий МиГ-3)...

Майора же Неклюдова – командира 31-й иаэ, в которой служил писавший об «успехах в боевой подготовке» Г.В. Зимин – нарком обороны вынужден был снять с должности, помощнику командующего ОКДВА по ВВС комкору А.Я. Лапину и командирам 48-й шабр и 51-й лбавр комбригу М.М. Рыженкову и полковнику С.И. Глазунову – объявить выговор, а командующему ВВС Приморской группы ОКДВА комдиву И.Д. Флоровскому и командиру 26-й тбавр комбригу П.В. Коротаеву – строгий выговор с предупреждением...

Еще до этого, в сентябре 1936-го, Лапина вызвали в Москву для доклада правительству, а на заседании Совета труда и обороны о неудовлетворительной боевой подготовке дальневосточной авиации заговорил сам И.В. Сталин. В конце концов сместили и Лапина, и в январе 1937 г. ВВС ОКДВА возглавил

¹ Военный совет при народном комиссаре обороны СССР. Октябрь 1936 г. Документы и материалы. М.: РОССПЭН, 2009. С. 234. В списке приглашенных на заседание Военного совета на с. 18 и в именном указателе на с. 467 неправильно указаны инициалы М.Ф. Березкина.

² РГВА. Ф. 4. Оп. 15. Д. 8. Л. 136–137 об.

переведенный с той же должности из КВО комкор Ф.А. Ингаунис.

Однако встряхивание руководства эффекта не дало – причем убеждают в этом источники, отличающиеся (в части, касающейся деловых вопросов) очень высокой степенью достоверности – протоколы партсобраний подразделений и частей и партконференций соединений. Обсуждение служебных проблем на этих собраниях в 30-е гг. бывало, как правило, исключительно заинтересованным и откровенным.

Показательны выступления на партсобрании управления 48-й шабр 7 апреля и на партконференции 48-й шабр 21 апреля 1937 г. – после того, как комиссия начальника отдела боевой подготовки Инспекции ВВС РККА полковника П.П. Юсупова оценила боевую выучку бригады уже не на «неуд», а на «вполне удовлетворительно». «...Несмотря на акт Юсупова, – говорилось 7 апреля, – у нас имеется уйма недочетов, даже там, где мы получили отличные и хорошие оценки. У нас есть слабые места по службе вооружения и бомбометанию и штурманской подготовке».

«Возьмем для примера нашу бомбардировочную подготовку, – конкретизировал 21 апреля командир 48-й шабр комбриг М.М. Рыженков, – признанную у нас отличной, действительно ли у нас она такая. Нет. И далеко нет». Ведь комиссия Юсупова проверяла бригаду по задачам, «на которых» там «оскомину набили», которые отрабатывались по 4–5 лет – в бомбометании по мишеням на полигоне, по автоколонне, по железной дороге. При атаке же точечных или небольших целей (вроде зенитной батареи), результаты были бы, скорее всего, другими. В самом деле, нанося удар по аэродромной стоянке размером 80 на 150 м, бригада добилась только удовлетворительной оценки – и то далеко не с первого раза... Ночью, продолжал Рыженков, мы «явно недостаточно бомбили, а стрелять совершенно не стреляли [воздушно-стрелковую выучку бригады комиссия Юсупова оценила только на “удовлетворительно” – А.С.]». Упрощения продолжают и в штурманской подготовке – в облаках бригада не летает, длительных, сложных маршрутных полетов ночью не выполняет¹...

То же и в 51-й сбабр (бывшей лбабр). Характеризуя 17 апреля 1937 г. на бригадной партконференции ее боевую выучку, командир бригады полковник С.И. Глазунов заявил лишь, что она чуть лучше, чем осенью 1936-го (когда комиссия М.Ф. Березкина оценила ее на «неуд»)... «Основным недостатком сейчас является [то – А.С.], что мы научились решать задачи не тактически, а [только – А.С.] технически»; в частности, «мы еще не научились управлять в воздухе частями и соединением [т.е. не способны эффективно наносить массированные бомбовые удары – А.С.]»².

Таким образом, в соединениях, образующих ядро ВВС ОКДВА, командиры и штабы еще и в начале 1937-го продолжали культивировать крупнейший из своих просчетов, а именно: упрощать боевую подготовку, практически лишая ее тактической составляющей. Так же, по-видимому, обстояли дела и в еще одной провалившейся на осенней проверке 1936 г. авиачасти – 31-й иаз (на партсобрании управления 48-й шабр 7 апреля 1937 г. отмечалось, что организация боевой подготовки там «слаба»³).

Впрочем, продолжала отставать и техническая сторона боевой подготовки. «Мы, – признал на бригадной партконференции тот же Глазунов, – еще далеки до [так в документе – А.С.] настоящих воздушных стрелков, по бомбометанию у нас имеется непостоянство» в результатах, неравномерна и летная выучка⁴. Выступивший перед Глазуновым начальник штаба 51-й сбабр майор А.Г. Александров напомнил, что из-за небрежной чистки выходят из строя пулеметы, что экипажи СБ игнорируют приказы о пользовании в полете радиосвязью и не тренируются в наблюдении за воздухом... В 48-й шабр 31-я шаэ с треском провалила 9 февраля 1937 г. вылет по боевой тревоге:

- водомаслогрейки на самолетные стоянки вывели с опозданием,
- бензоцистерна и тягач не вышли вообще,
- из 15 проверенных пулеметов 4 стрелять не могли,
- часть личного состава на аэродром не явилась,



Феликс Антонович Ингаунис (1894–1938), летчик, комкор. С 1937 начальник ВВС ОКДВА; член Военного совета при наркомате обороны. Репрессирован, реабилитирован посмертно



Павел Павлович Юсупов (1894–1942), летчик, генерал-майор авиации (1940), заместитель начальника штаба ВВС РККА. Репрессирован, реабилитирован посмертно

¹ Там же. Ф. 36393. Оп. 1. Д. 41. Л. 17; Д. 42. Л. 12–14.

² Там же. Д. 43. Л. 32–33.

³ Там же. Д. 41. Л. 6.

⁴ Там же. Д. 43. Л. 33.

- комначсостав собирался два с половиной часа,
- обстановку до экипажей не довели –

и т.п.

Когда после этого особый отдел бригады стал собирать сведения о состоянии этой эскадрильи, выяснилось, что:

- «уровень технической грамотности летно-технического состава недостаточный»: матчасть большинство техников знает только на «тройку», а летчики еще хуже,
- треть проверенных летчиков не знает теории авиации,
- техника пилотирования отработана недостаточно,
- знание штурманского дела и умение ориентироваться в воздухе недостаточны,
- организация радиосвязи в воздухе летнабами усвоена плохо и
- стрельба по конусам также плоха¹.

Проведя в марте 1937-го в районе Хабаровска летно-тактическое учение штурмовой авиации, Ф.А. Ингаунис констатировал, что «штурмовые бригады, эскадрильи забыли уметь бомбить».

«Если кто думает, – добавил, поведая об этом 27 мая 1937 г. на 3-й партконференции ОКДВА, полковой комиссар Ф.А. Климов, – что 26 АВ [26-я тбавр – А.С.] на нынешний день имеет способность решать задачи, которые должна выполнять в деле обороны границ – это будет самоуспокоение, убаюкивание»².

Таким образом, источники различного происхождения указывают на то, что боевая выучка ВВС ОКДВА накануне массовых репрессий 1937–1938 гг. была откровенно низкой. Это противоречит традиционному представлению, но вполне согласуется с фактом слабой подготовленности двух других крупнейших авиационных группировок тогдашней РККА – ВВС Киевского и Белорусского военных округов – и слабой подготовленности Красной Армии тех лет вообще³.

Среди непосредственных причин этой низкой подготовленности заметное место занимала недисциплинированность командно-начальствующего состава – не выполнявшего требований, предъявлявшихся к организации и содержанию боевой подготовки.

«Посмотрите, какое у нас отношение к приказу, – напоминал 24 сентября 1935 г. видный политработник РККА А.Л. Шифрес. – Возьмем любую часть и проверим, какое количество приказов наркома и наших не выполнено. У нас есть такое отношение к приказу, что его можно не выполнять или наполовину выполнять, а можно брать только в основном»⁴.

В основе такого отношения лежала элементарная лень, стремление облегчить себе жизнь. «Принцип делать «как легче», а не как требуют уставы, наставления, инструкции и приказы, к сожалению, имеет очень большое распространение», – признавалось в отчете штаба ОКДВА об итогах боевой подготовки в зимнем периоде 1936/37 учебного года от 18 мая 1937 г.⁵

Тем же принципом руководствовались и инстанции, отдававшие приказы – не спрашивая как следует за невыполнение этих последних.

«Это разгильдяйство, к которому мы привыкли сверху донизу, – подчеркивал 10 июня 1937 г. на активе Наркомата обороны один из командиров 1-й авиационной армии особого назначения (АОН-1). – Ну, не выполнил и не выполнил. Тов. Алкснис [начальник ВВС РККА – А.С.] издал приказ, – не выполнили, – тоже ничего; тов. Хрипин [командующий АОН-1 – А.С.] издал приказ, – не выполнили, – тоже ничего»⁶.

Отсюда и упрощение содержания боевой подготовки, пренебрежение такой сложной ее формой как отработка воздушного боя, сведение летно-тактических учений к чисто летным, а командирской тактической подготовки – к не требующему (в отличие от военных игр и других прикладных занятий) тщательной разработки чтению наставлений и пересказывающих учебник лекций...

На нежелание предпринимать умственные усилия накладывался недостаток не только дисциплинированности, но и привычки к умственной работе. Здесь сказывалась нехватка у советских авиаторов тех лет общего образования. Ведь именно оно приучает думать, проделывать умственную работу

¹ Там же. Ф. 33879. Оп. 1. Д. 709. Л. 271–272.

² Там же. Д. 373. Л. 310, 311.

³ См.: Смирнов А.А. Эпоха «больших маневров» 1935–1936 гг. // Легенды и мифы отечественной авиации: Сб. статей. Вып. 3 / Ред.-сост. А.А. Демин. М.: Фонд содействия авиации «Русские витязи», 2011. С. 71–84; Он же. Боевая подготовка Красной Армии накануне репрессий 1937–1938 гг. (1935 – первая половина 1937 года). Т. 1–2. М.: ООО «Родина-медиа», 2013.

⁴ РГВА. Ф. 9. Оп. 29. Д. 223. Л. 220.

⁵ Там же. Ф. 33879. Оп. 1. Д. 584. Л. 33.

⁶ Там же. Ф. 4. Оп. 18. Д. 61. Л. 213.

– а это умение как раз и требовалось в первую очередь от военного 30-х гг. XX в. Боевые действия тех лет были уже динамичными, изобиловавшими – и особенно в воздушной войне! – частыми и внезапными изменениями обстановки. Это требовало и от рядового пилота, и от авиационного командира быстро оценивать вновь сложившуюся обстановку и адекватно реагировать на нее – принимая адекватные ей решения и отдавая необходимые для реализации решений команды или распоряжения, предпринимая необходимые действия. Иными словами, сущность работы летчика и командира сводилась к анализу новой информации и синтезу с целью использования ее в своих интересах – то есть к тому, в чем тренирует учеба в общеобразовательной школе. Там ученик точно так же:

- постоянно сталкивается с новой информацией (в виде нового учебного материала) и
- постоянно же пытается использовать эту информацию в своих интересах, запоминая и анализируя учебный материал (если не для того, чтобы овладеть знаниями, то хотя бы для того, чтобы не иметь неприятностей в школе и дома, получить документ об образовании и т.п.).

А между тем, на 1 января 1929 г. 68% курсантов школ ВВС РККА имели лишь низшее (менее 7 классов) общее образование, а 0,3% вообще не закончили ни одного класса. На 1 января 1930 г. доля первых уменьшилась до 48,2%, но вторых – выросла до 9,7%. В январе 1936 г. удельный вес курсантов-авиаторов с низшим образованием находился на уровне 1929-го (67,9%), а в августе 1937-го был больше, чем в январе 1930-го (58,1%). С низшим или вовсе без образования было и 40,7% лиц, принятых в 1929 г. в Военно-воздушную академию (ВВА); еще в январе 1936 г. низшее общее образование имели 39,2% слушателей ВВА, а в августе 1937-го – 24,8%¹. А из летчиков, летнабов и техников, которыми укомплектовали в 1936 г. 48-ю шабр ВВС ОКДВА, с низшим образованием были почти все (139 человек к декабрю 1935 г. имели за плечами только 5 классов, 102 человек – 4 класса, а 17 человек – 3 класса)².

Понятно, что недостаток образования не способствовал (затрудняя усвоение теории) и овладению техникой и летным делом.

В свою очередь, нехватка у авиаторов РККА дисциплинированности и общего образования была прямо связана с большевизмом экспериментом по построению в России социализма по К. Марксу.

Мировоззрение породившей большевизм русской радикальной интеллигенции отличалось непониманием специфики военной профессии, непониманием того, что эта профессия – предполагающая постоянное подавление инстинкта самосохранения – требует совершенно особого психологического настроя и что этот настрой может выработаться только при сосредоточении мыслей военного на военном деле. Профессиональный военный рассматривался большевиками как прежде всего «сознательный гражданин» с массой не связанных с профессией обязанностей. Ему (как в той или иной мере, и всем гражданам СССР) навязывали стандарт поведения русской радикальной интеллигенции – предполагавший увлеченность общественно-политическими проблемами (в нашем случае она подразумевала активное изучение марксистско-ленинского учения, истории ВКП(б) и текущих политических событий) и вовлеченность в общественную работу. Следование этому стандарту, во-первых, забирало у командира РККА часть необходимого для выполнения служебных обязанностей и для профессионального роста времени, а, во-вторых, лишало четких профессиональных ориентиров. Командир привыкал к тому, что по вечерам он должен заниматься не чтением военной литературы, а «партийно-массовой работой», что в ходе учений можно и нужно изучать (как в 21-й стрелковой дивизии ОКДВА в марте 1937 г.) положение о работе комсомольских организаций, материалы последнего пленума ЦК ВКП(б) и события в Испании и Китае, «прорабатывать» вопросы о задачах Дальневосточного края и о классах при социализме – и т.д.

Больше того, повседневная жизнь РККА середины 30-х гг. то и дело убеждала командира в том, что «общественная» составляющая его обязанностей важнее, чем военная! А какой еще вывод он должен был сделать, если ему (как командиру 59-й стрелковой дивизии 14 апреля 1937 г.; здесь и ниже приведены примеры из жизни ОКДВА) заявляли, что подготовка к учениям не является уважительной причиной для неявки на партконференцию? Если он (как в 21-й стрелковой дивизии в начале 1937 г.) видел, что,



Проведение политзанятий на аэродроме.

¹ Там же. Ф. 7. Оп. 14. Д. 3. Л. 12, 28 об.; Д. 10. Л. 34, 36.

² Там же. Ф. 33879. Оп. 1. Д. 219.

«если командир не явится на Марксо-ленинскую [так в документе – А.С.] подготовку, его спрашивают, а если командир не явился на стрелковое дело, с ним никто даже не говорит»¹? Если он видел, что ради партполитработы (как в 177-м стрелковом полку 59-й дивизии в декабре 1936 г.) можно в течение месяца пожертвовать 52 часами боевой учебы (целой учебной неделей!), что «массовой общественной работой» можно (как в 32-й стрелковой дивизии в начале 1937 г.) вообще «срывать боевую подготовку»²?

Выводы командиры делали, и выводы однозначные. «На базе» перегрузки комначсостава из-за «массовой общественной работы» и т.п., отмечал в подписанной им 18 мая 1937 г. справке «Общие условия и анализ боевой подготовки войск ОКДВА за ноябрь 1936 – апрель 1937 гг.» начальник 2-го отдела штаба ОКДВА комдив Б.К. Колчигин, «породилась безответственность, болтание в части без продуктивной работы и низкое качество основной массы занятий». («...Так как от командира требуют чрезмерно много, – пояснялось в отчете штаба ОКДВА от того же числа, – то он перестает выполнять даже того [так в документе. – А.С.], что мог бы выполнить»...)³. Но на политзанятия «ни один командир не осмелится выйти неподготовленным»⁴, – значит, пренебрегать оставалось «военным ремеслом». Характерно, что, оценив боевую выучку ВВС ОКДВА на «неуд», комиссия М.Ф. Березкина отметила, что марксистско-ленинская учеба комначсостава организована хорошо. Была, по-видимому, связь и между неплохой выучкой 7-й иаэ и тем, что (как жаловались в мае 1937 г. политработники) при М.И. Марцелюке партполитработа в этой части «игнорировалась», так как «на марксо-ленинской учебе не полетишь»⁵ ...

Так большевицкий эксперимент – накладываясь на заметное еще у русского офицерства стремление облегчить себе жизнь – провоцировал недисциплинированность комначсостава. Что же до образования, то именно необходимость обеспечить лояльность армии большевицкому режиму вплоть до 1933–1936 гг. побуждала власти набирать комначсостав (включая и летный состав ВВС) главным образом из рабочих и крестьян – т.е. лиц с низким уровнем общего образования. «Японская авиация, истребители сильнее наших, т[ак] к[ак] мы с 1917 г. заняты революцией, а японцы укрепляли свои вооруженные силы»⁶, – трудно сказать, насколько осознанно заявил это в мае 1936 г. моторист 51-й лббр младший командир Мороз, но он подошел близко к истине.

ЛИТЕРАТУРА

1. Российский государственный военный архив (РГВА). Ф. 4. Оп. 15. Д. 8; Оп. 18. Д. 61; Ф. 7. Оп. 14. Д. 3, 10; Ф. 9. Оп. 29. Д. 223; Ф. 62. Оп. 3. Д. 31; Ф. 33879. Оп. 1. Д. 168, 178, 219, 373, 514, 574, 584, 709, 837, 870; Ф. 36393. Оп. 1. Д. 4, 7, 40, 41, 42, 43, 47, 65.
2. Бешанов В.В. «Летающие гробы» Сталина. «Все ниже, и ниже, и ниже...» М.: Яуза-пресс, 2011.
3. Военный совет при народном комиссаре обороны СССР. Декабрь 1935 г. Документы и материалы. М.: РОССПЭН, 2007.
4. Военный совет при народном комиссаре обороны СССР. Октябрь 1936 г. Документы и материалы. М.: РОССПЭН, 2009.
5. Военный совет при народном комиссаре обороны СССР. Ноябрь 1936 г. Документы и материалы. М.: РОССПЭН, 2006.
6. Зимин Г.В. Истребители. М.: Воениздат, 1988.
7. Котельников В.Р. Легендарный Р-5 – авиаразведчик, штурмовик, бомбардировщик, ракетносец, торпедоносец, летающий огнемет. М.: ВЭРО Пресс; Яуза; ЭКСМО, 2011.
8. Котельников В.Р. Супербомбовозы Сталина. Самолеты-гиганты СССР. М.: Яуза: Эксмо, 2010.
9. Мильбах В.С. Особая Краснознаменная Дальневосточная армия (Краснознаменный Дальневосточный фронт). Политические репрессии командно-начальствующего состава, 1937 – 1938 гг. СПб.: Изд-во С.-Петерб. ун-та, 2007.
10. Минаков С. 1937. Заговор был! М.: Яуза: Эксмо, 2010.
11. Смирнов А.А. Боевая подготовка Красной Армии накануне репрессий 1937 – 1938 гг. (1935 – первая половина 1937 года). Т. 1–2. М.: ООО «Родина-медиа», 2013.
12. Смирнов А.А. Крах 1941 – репрессии ни причем! «Обезглавил» ли Сталин Красную армию? М.: Яуза: Эксмо, 2011.
13. Смирнов А.А. О влиянии чистки Красной Армии в 1937–1938 гг. на действия советских войск в боях у озера Хасан // Русский сборник. Исследования по истории России. Т. VI. М.: Модест Колеров, 2009. С. 217–254.
14. Смирнов А.А. Формула Чкалова. К 110-летию со дня рождения // Родина. 2014. № 2. С. 52–55.
15. Смирнов А.А. Эпоха «больших маневров» 1935 – 1936 гг. // Легенды и мифы отечественной авиации: Сб. статей. Вып. 3 / Ред.-сост. А.А. Дёмин. М.: Фонд содействия авиации «Русские витязи», 2011. С. 71–84.
16. Andersson L. *Soviet Aircraft and Aviation, 1917–1941*. Annapolis, MD: Naval Institute Press, 1994.
17. Bailes K.E. "Technology and Legitimacy: Soviet Aviation and Stalinism in the 1930s." *Technology and Culture* 17.1 (1976): 55–81.
18. Mason R.A., Taylor J.W.R. *Aircraft, Strategy, and Operations of the Soviet Air Force*. London: Jane's, 1986.

Цитирование по ГОСТ Р 7.0.11—2011:

Смирнов, А. А. Авиация Особой Краснознаменной Дальневосточной Армии накануне массовых репрессий в РККА / А. А. Смирнов // Пространство и Время. — 2016. — № 3—4(25—26). — С. 136—148. Стационарный сетевой адрес: 2226-7271prongv_st3_4-25_26.2016.52.

¹ Там же. Ф. 36393. Оп. 1. Д. 47. Л. 6.

² Там же. Ф. 33879. Оп. 1. Д. 373. Л. 9; Д. 584. Л. 20.

³ Там же. Д. 584. Л. 20 об., 48.

⁴ Там же. Л. 43.

⁵ Там же. Ф. 36393. Оп. 1. Д. 40. Л. 4.

⁶ Там же. Ф. 33879. Оп. 1. Д. 178. Л. 228.