

УДК 331.108.2:355.354(470)''1941/1945''

DOI: 10.22394/2225-8272-2021-10-3-99-110

**ТАРАСОВ Сергей Анатольевич**, кандидат исторических наук, начальник научно-исследовательской лаборатории Военного института (управления национальной обороны), Военная академия Генерального штаба Вооруженных Сил Российской Федерации (Россия, Москва), e-mail: satar79@mail.ru

**TARASOV S.A.**, Candidate of Historical Sciences, head of the Research Laboratory of the Military Institute (National Defense Management) of the Military Academy of the General Staff of the Armed Forces of the Russian Federation (Russian Federation, Moscow), e-mail: satar79@mail.ru

**ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ «АВИАЦИОННОГО» ОТДЕЛА УПРАВЛЕНИЯ КАДРОВ ЦК ВКП(Б) ПО ПОВЫШЕНИЮ БОЕСПОСОБНОСТИ ВОЕННО-ВОЗДУШНЫХ СИЛ КРАСНОЙ АРМИИ В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ**

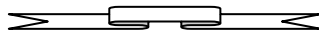
**ACTIVITIES OF THE «AVIATION» DEPARTMENT OF THE PERSONNEL DEPARTMENT OF THE CENTRAL COMMITTEE OF THE ALL-UNION COMMUNIST PARTY OF BOLSHEVIKS TO IMPROVE THE COMBAT CAPABILITY OF THE RED ARMY AIR FORCES DURING THE GREAT PATRIOTIC WAR**

**Аннотация.** В статье рассматриваются задачи, стоявшие перед Управлением кадров Центрального комитета Всесоюзной Коммунистической партии (большевиков) (ЦК ВКП (б)) в годы Великой Отечественной войны (1941–1945 гг.) по повышению боеспособности Вооруженных Сил Союза Советских Социалистических Республик (СССР), и способы их решения. Основное внимание уделяется деятельности «авиационного» отдела указанного Управления, созданного в начале войны для своевременного информирования политического руководства страны о всех существенных затруднениях в обеспечении, подготовки и применении Военно-воздушных сил Красной армии (ВВС КА). Работа данного отдела в указанное время содействовала улучшению качества управления советской авиации, оптимизации ее организационной структуры, увеличению показателей эффективности боевого применения.

**Ключевые слова:** Красная армия, военно-воздушные силы, управление кадров, военные кадры.

**Abstract.** The article discusses the tasks, facing the Personnel Department of the Central Committee of the All-Union Communist Party of Bolsheviks during the Great Patriotic War to increase the combat effectiveness of the Armed Forces of the Soviet Union, and ways of it resolution. The main attention is paid to the activities of the «aviation» agency of this Department, created at the beginning of the war to inform the political leadership of the country in a timely manner about all the significant difficulties in providing, training and applying the red army Air force. Finally it is emphasised that the work of this Department at the specified time contributed to improving the quality of Soviet aviation management, optimizing its organizational structure, and increasing the effectiveness of combat applications.

**Keywords:** Red Army, Air Force, Personnel Directorate, military personnel.



**ВВЕДЕНИЕ**

Незадолго до начала Великой Отечественной войны в составе ЦК ВКП (б) было создано Управление кадров, состоявшее из отделов по различным отраслям народного хозяйства и общественно-политическим сферам жизни государства. Для курирования Народного комиссариата обороны (НКО) в его составе был сформирован соответствующий отдел, который принимал участие в решении многих вопросов военного строительства и осуществлял работу по учету, проверке и утверждению назначений высших военных кадров.

С началом войны объём задач, решаемых Управлением, серьёзно возрос. Наиболее важными из них стали: развертывание армии военного времени, своевременное ее обеспечение командными кадрами, вооружением и военной техникой, организация снабжения и подготовка резервов. Одновременно значительное внимание уделялось эвакуации промышленных предприятий из прифронтовой полосы в тыл, наращиванию выпуска военной продукции для обеспечения нужд фронта.

Работникам отдела, курировавшего НКО, приходилось трудиться с максимальным напряжением сил. Спектр решаемых ими проблем был весьма обширен, включая не только порядок комплектования высших командных должностей Красной армии, но и другие вопросы повышения боеспособности Вооруженных сил Советского Союза.

В подобных сложных обстоятельствах отдельного внимания к себе потребовали ВВС КА, которые являлись важным и технически сложным родом войск. Война быстро показала, что в значительной степени успех сражений зависит от завоевания господства в небе. Немецкая армия в первые месяцы боев обеспечивала свое стремительное наступление, в том числе благодаря эффективному использованию своей авиации, которая с первых дней добилась превосходства в воздухе, создав благоприятные усло-

вия для массовой поддержки своих наземных сил.

Широкое развертывание отечественных ВВС в соответствии с потребностями военного времени, и понесенные тяжелые потери потребовали большого количества не только новой авиационной техники, но и хорошо подготовленных авиационных кадров, в том числе командного звена. Для решения этих вопросов в составе Управления кадров был создан самостоятельный отдел Военно-воздушных сил Красной армии и Гражданского воздушного флота (ГВФ), который для краткости во многих документах исследуемого периода именовался «авиационный». Возглавил его бригадный комиссар (с февраля 1944 года генерал-полковник авиации) Н.С. Шиманов. Николай Сергеевич родился 27 июля 1901 года в г. Москве. В 1913 году окончил четырёхклассное городское училище, а в 1915 году – два класса Московского высшего начального училища. В июле 1918 года вступил в Рабоче-крестьянскую Красную армию, в рядах которой участвовал в Гражданской войне. В начале 1930-х гг. был переведен на политическую работу в Военно-воздушные силы. Участник Советско-финляндской войны (1939–1940 гг.). С начала Великой Отечественной войны и до марта 1942 года занимал должности военного комиссара ВВС 19-й, 37-й и 50-й армий, военного комиссара ВВС Волховского фронта. Затем был зачислен в распоряжение ЦК ВКП (б) с оставлением в кадрах РККА, где и возглавил «авиационный» отдел. Одновременно с марта 1943 года по апрель 1946 года являлся членом Военного совета ВВС КА. В апреле 1946 года был арестован. В заключение находился до февраля 1952 года. После освобождения занимал ряд руководящих должностей в советских ВВС и ГВФ. Определением Коллегии Верховного суда СССР от 29 мая 1953 года полностью реабилитирован. Постановлением ЦК КПСС от 12 июня 1953 года восстановлен в партии, воинском звании и ему возвращены правительственные

награды. В сентябре 1956 года он был уволен в запас. В 1972 году скончался.

Сотрудники данного отдела участвовали в решении самых различных задач, касавшихся функционирования советской авиации в годы войны. Изучение материалов Российского государственного архива социально-политической истории (РГАСПИ) предоставляет возможность определить объем выполняемой ими работы, а также выявить формы и методы решения возникающих вопросов. Учитывая монопольное положение Коммунистической партии в СССР, её доминирующее место в управлении государством, роль и значение ее руководящих органов были очень высокими. Это позволяло структурным подразделениям Управления кадров ЦК ВКП (б) эффективно влиять на различные процессы военного строительства и наращивания военно-экономического потенциала страны.

В компетенцию работников «авиационного» отдела входило рассмотрение, изучение и выработка предложений для Центрального комитета партии (и в первую очередь его секретаря – члена Государственного Комитета обороны (ГКО) и по совместительству руководителя Управления кадров ЦК ВКП (б) Георгия Максимилиановича Маленкова) по ходу подготовки авиационных кадров, укомплектованию частей личным составом и техникой, по работе кадровых органов ВВС КА и ГВФ, обобщению боевого опыта и его внедрению в войска, техническому обслуживанию авиационного парка и ряду других вопросов.

Необходимость создания и функционирования указанного отдела дополнительно объяснялась и тем фактом, что согласно Постановлению ГКО от 4 февраля 1942 года № 1241с о распределении обязанностей между членами Государственного комитета обороны на Г.М. Маленкова возлагалась ответственность за контроль за производством самолетов, авиамоторов, за формирование авиационных полков и их своевременную переброску на фронт, а также за ряд

других вопросов, связанных с функционированием военной авиации страны [1, С. 100].

Деятельность отдела задокументирована начиная с 1942 года. Анализ служебной переписки позволяет определить круг вопросов, к решению которых привлекались его сотрудники в годы войны.

В первую очередь пристальное внимание уделялось контролю за подготовкой личного состава ВВС КА. Будучи технически сложным родом войск, требующим наличия значительного количества хорошо обученных кадров (в том числе по узким специальностям), советская военная авиация нуждалась как в лётном пополнении, так и в инженерно-техническом составе. Решением этого вопроса занималось управление вузов ВВС КА во главе с генерал-майором авиации (впоследствии генерал-лейтенантом авиации) В.И. Ивановым, которое и отвечало за работу соответствующих учебных заведений. О состоянии дел с подготовкой специалистов указанное управление регулярно информировало «авиационный» отдел Управления кадров ЦК ВКП (б). Так в архиве имеется справка-доклад о состоянии технических вузов ВВС КА за 1942 год, направленная 9 января 1943 года в адрес генерал-майора авиации Н.С. Шиманова. В ней подводился итог учебно-боевой подготовки за истекший год, и определялись лучшие учебные заведения. Первое место было отдано Ленинградским авиационно-техническим курсам усовершенствования ВВС КА имени К. Е. Ворошилова, второе место заняла 1-я Московская Краснознаменная военная авиационная школа связи, третье место – Васильковская военная авиационная школа механиков. Помимо этого, в указанном документе подробно описывался ход учебного процесса, его результаты, выявленные недостатки и необходимые мероприятия, которые могли бы способствовать его улучшению [2, Л. 1–6].

Другим примером служит перевод целого ряда военных учебных заведений советских Военно-воздушных сил в места их постоянной

дислокации в ходе третьего периода войны. Он стал возможен в результате решительных побед Красной армии, одержанных в конце 1942–1943 гг., и, как следствие, освобождения значительных территорий европейской части страны от войск противника. Согласно постановлению ГКО от 23 октября 1943 года № 4404 перебазированию на свои прежние места подлежали школы пилотов ВВС КА. Данное мероприятие планировалось провести в зимние месяцы (в основном в период января–марта 1944 года), что должно было обеспечить наименьшую потерю летного времени, предназначавшегося для подготовки курсантов. Большинство указанных школ временно располагались на территории Средне-Азиатского военного округа. С целью недопущения срыва указанного мероприятия и обеспечения бесперебойной эвакуации уже упоминавшийся начальник управления военных учебных заведений ВВС КА генерал-лейтенант авиации В.И. Иванов 7 января 1944 года обратился к начальнику «авиационного» отдела Управления кадров ЦК ВКП (б) за помощью в решении вопросов своевременного выделения и подачи железнодорожных эшелонов для перемещаемых авиашкол [3, Л.1].

Другим весьма важным вопросом, в решении которого участвовал личный состав «авиационного» отдела, было обобщение и изучение опыта боевых действий советских Военно-воздушных сил. Согласно справке, поданной руководством отдела на имя Г. М. Маленкова 27 октября 1942 года, для решения данной задачи при ВВС КА существовал специальный отдел (на тот момент до конца не укомплектованный). Помимо этого, обобщение опыта шло через помощников начальников оперативных отделов воздушных армий и главным образом через периодическую печать – журнал «Вестник воздушного флота» и газету «Сталинский сокол».

За первые 16 месяцев войны по линии ВВС КА было издано несколько небольших обзоров, одна брошюра «Воздушный бой истреби-

телей» и одно пособие для противовоздушной обороны (ПВО) страны. Все остальные материалы, изданные Воениздатом в одиннадцати брошюрах, являлись перепечаткой из газеты «Красная звезда» и главным образом из того же «Сталинского сокола». Из этого делалось обоснованное заключение, что наиболее регулярное обобщение опыта войны, доходящее до командиров полков, эскадрилий и летного состава, дает авиационная газета «Сталинский сокол», которая завоевала значительный авторитет среди летно-технического состава ВВС КА и военно-воздушных сил Военно-морского флота (ВВС ВМФ). Однако, с мая 1942 года указанная газета стала выходить всего лишь один раз в неделю (вместо трех раз до этого), и тиражом всего в 40 тысяч экземпляров, в результате чего в действующих частях одна газета приходилась в среднем на 25 человек, а в запасных бригадах, школах и внутренних военных округах один экземпляр – на авиационный полк [2, Л. 80].

Изучив положение дел с обобщением полученного боевого опыта, начальник «авиационного» отдела Н. С. Шиманов подготовил справку для ЦК ВКП (б), в которой отразил имевшиеся недочеты, отметив, что за последнее время действующие части ВВС КА, школы, академии, запасные бригады всё настойчивее требуют присылки им авиационной газеты «Сталинский сокол» и журнала «Вестник воздушного флота» (последний выходил два раза в месяц в два печатных листа, тиражом всего восемь тысяч экземпляров, в результате чего многие материалы, поступавшие в редакцию, при такой периодичности не могли быть использованы).

Для улучшения положения Н. С. Шиманов предлагал Г.М. Маленкову проработать вопрос о необходимости восстановить периодичность газеты «Сталинский сокол» три раза в неделю тиражом 60 тысяч экземпляров и увеличить тираж журнала «Вестник воздушного флота» до 12 тысяч экземпляров [2, Л.81].

Рассматривались сотрудниками отдела и новые способы фотографирования местности с

воздуха, выработанные летом 1942 года в ряде действующих частей 1-й воздушной армии, для их последующего внедрения в повсеместную практику в масштабе всех ВВС КА с целью повышения качества сбора разведывательных данных о противнике [4, Л.29–42].

На протяжении всей войны активно собирались и анализировались доклады о проделанной работе различных служб и управлений ВВС КА. Так в архивных делах «авиационного» отдела сохранились материалы Управления штурманской службы Военно-воздушных сил Красной армии с отчетами за 1943 год [5, Л. 65–69].

Значительное внимание уделялось письмам, поступавшим от военнослужащих. Их содержание было разнообразным – от ходатайств о направлении на фронт, чтобы иметь возможность непосредственно сражаться с врагом, до жалоб на перевод из действующей лётной части в тыл и предвзятое к себе отношение вышестоящего командования [2, Л. 28–29, 84–85 об.].

Примером служит рассмотрение жалобы старшего инспектора по технике пилотирования Военно-воздушных сил Забайкальского фронта майора Семянистого от 2 июля 1942 года о том, что он подвергался необоснованному преследованию со стороны вышестоящего командования, в ходе которого его дважды снимали с руководящих должностей и превратили в «мальчика для побоев», которого бьют, чтобы остальные боялись и работали лучше. Ввиду сложившихся натянутых отношений с командованием ВВС Забайкальского фронта, которое он обвинял в бездеятельности и ошибках в руководстве подчиненными частями, указанный военнослужащий просил отправить его в действующую армию [4, Л. 8–10].

Факты, изложенные в письме, заинтересовали Г. М. Маленкова, который поручил Н. С. Шиманову их проверить. При уточнении ситуации сотрудники «авиационного» отдела запрашивали необходимые справочные данные от Управления кадров Военно-воздушных сил Красной армии (УК ВВС КА), а также довели

указание о необходимости разобраться до Главного управления Военно-воздушных сил Красной армии (ГУ ВВС КА). Итогом проведенных мероприятий явилась соответствующая информационная справка за подписью Н. С. Шиманова на имя руководства Управления кадров ЦК ВКП(б) от 6 сентября 1942 года о принятых мерах. В ней сообщалось, что командующий ВВС Забайкальского фронта генерал-майор авиации Изотов и бригадный комиссар Гурджий сняты со своих должностей, а просьба самого майора Семянистого удовлетворена – он переведен в одну из действующих частей Карельского фронта [4, Л. 11–19].

Сотрудники отдела участвовали в решении и других вопросов, касавшихся Военно-воздушных сил и авиационной промышленности: в изучении лётно-тактических данных различных типов авиационной техники и выявленных недостатков при ее эксплуатации; в анализе результатов испытаний новых типов самолетов; в обеспечении ремонтной сети ВВС КА квалифицированными рабочими по ремонту самолетов и моторов; во внедрении технических новшеств в конструкцию самолетов и технологию их производства с целью повышения прочности и качества выпускаемой авиационной техники; в разграничении полномочий между независимой приёмкой Народного комиссариата авиационной промышленности (НКАП) и военными представительствами ВВС КА на авиационных заводах; в расследовании аварий; в определении целесообразности производства некоторых видов десантных планеров; в выработке управлением технической эксплуатации ВВС КА указаний по устранению недочетов в эксплуатации вооружения самолётов и правильному применению авиабомб и реактивных снарядов; в организации учета самолетно-моторного парка; в обеспечении своевременной поставки промышленностью аэродромного оборудования в войска [4, Л. 20–28, 43–187].

В качестве примера можно привести следующие факты. В течение августа–ноября

1942 года острой проблемой, потребовавшей активного вмешательства сотрудников отдела, было налаживание регулярного выпуска самолетных радиостанций для обеспечения лучшей управляемости авиацией в бою [4, Л. 110–132]. В 1943 году значительное внимание было уделено повышению качества сборки боевых самолетов на предприятиях авиационной промышленности. Поводом к этому послужил целый ряд аварий и катастроф, вызванных заводскими дефектами [6, Л. 2–3]. Последние, отчасти объяснялись следующими причинами: экстренным переносом в течение лета–осени 1941 года существенной части производства в тыл, с целью спасения его от наступающих немецких войск, резко возросшими объемами выпуска техники для покрытия нужд фронта и широким использованием низкоквалифицированного труда женщин и подростков, заменивших собой в заводских цехах призванных в армию мужчин. В рамках решения указанной проблемы отдельно рассматривался вопрос о снижении брака в ходе выпуска авиационных двигателей как важной составляющей конструкции самолета, обеспечивающей его заданные лётно-технические характеристики и надежность эксплуатации [7, Л. 127–149].

Одновременно с решением возникающих технических затруднений в течение войны в задачи работников отдела входила регулярная подготовка проектов постановлений ГКО по вопросам оснащения ВВС КА требуемой материальной частью, организации ее ремонта и надлежащего обслуживания. Так, 1 марта 1943 года Н. С. Шиманов обратился к Г. М. Маленкову за разрешением на разработку двух постановлений о мероприятиях по обеспечению ремонта самолетов и авиадвигателей во втором квартале 1943 года и о материально-техническом обеспечении эксплуатации самолетов ВВС КА, ВВС ВМФ и ГВФ в данный период, их согласования с 38 различными народными комиссариатами и ведомствами страны, чьи интересы они затрагивают, с предоставлением

проработанных вариантов на его рассмотрение к 25 марта 1943 года [8, Л. 21]. Весной этого же года подготавливался и проект постановления ГКО «О ремонтно-монтажном инструменте и приспособлениях для ВВС КА, ВВС ВМФ и ГВФ». О масштабах работы, проделанной в данном направлении, свидетельствует размер архивного материала, который только по последнему вопросу составил 115 страниц [9, Л. 1–115].

В третьем периоде войны значительное внимание уделялось налаживанию более тесного взаимодействия между строевыми частями ВВС КА и Научно-испытательным институтом авиационного вооружения Военно-воздушных сил Красной армии. Данное сотрудничество своей целью имело повышение качества освоения новой материальной части, поступающей в войска во всё возрастающем количестве, и эффективности её применения. Так, согласно справке начальника института генерал-майора инженерно-авиационной службы Гуревича от 23 марта 1944 года № 0700, представленной на имя Н. С. Шиманова, за год существования данного учреждения (с марта 1943 года) с участием его представителей и при содействии руководства «авиационного» отдела Управления кадров ЦК ВКП(б) было организовано и проведено 17 различных сборов по вопросам изучения новых видов вооружения, на которых присутствовало около 550 человек офицерского состава; разработано 30 различных описаний и инструкций по его эксплуатации; составлено 32 таблицы стрельб, бомбометания и карточек по пристрелке вооружения самолетов; опубликован справочный материал по хранению, использованию и обезвреживанию авиационных бомб, в том числе трофейных [10, Л. 2–2 об.].

С приближением победы над противником партийные кадровики существенное внимание стали уделять изучению вопроса состояния авиационной промышленности нацистской Германии (в том числе предприятий, расположенных на территории её союзников и оккупирован-

ных ими стран Европы), перспектив ее дальнейшего функционирования и влияния её производственных показателей на качество применения люфтваффе. Некоторые результаты анализа данного вопроса, также нашли свое отражение в архивных материалах исследуемого нами отдела. Согласно выводам, содержащимся в информационной справке от 22 сентября 1944 года, подписанной Н. С. Шимановым, совокупное воздействие авиации союзников по антигитлеровской коалиции привело к тому, что начиная со второй половины 1941 года у противоборствующей стороны наблюдалось превышение числа потерянных самолетов над количеством произведенных. Данный разрыв противник пытался частично компенсировать более активным вводом в строй отремонтированной заводским способом авиационной техники, в том числе с привлечением мощностей основных авиастроительных предприятий, что, в свою очередь, имело обратный эффект, поскольку вело к сокращению возможности выпуска новых боевых самолетов. Как результат указанной тенденции, на протяжении войны наблюдалось падение показателей среднесуточного количества боевых самолётов-вылетов немецких ВВС на советско-германском фронте: в 1942 году в среднем было совершено 1450 самолётов-вылетов в сутки, в 1943 году – 1300 и по состоянию на 21 сентября 1944 года – 860 самолётов-вылетов. Для сравнения только за период с 1 по 19 сентября 1944 года советская авиация (без учета авиации дальнего действия (АДД) и авиации военно-морского флота) совершила 53 931 самолётов-вылет, что составило в среднем 2838 вылетов в сутки. За аналогичный период люфтваффе произвело всего 9049 самолётов-вылетов, то есть почти в шесть раз меньше [10, л. 3–6].

На протяжении всей войны сотрудники отдела пристальное внимание уделяли контролю за ходом поставок в СССР авиационной техники, запасных частей и различного имущества для ее обслуживания, осуществлявшихся союзниками в

рамках ленд-лиза. Так, согласно материалам Инженерного управления Народного комиссариата внешней торговли Союза ССР от 9 августа 1944 года № 284-15/4029, представленным на имя Н. С. Шиманова, по состоянию на 1 июля 1944 года Советским Союзом было получено следующее количество самолетов: «Харрикейн» – 2853 единицы, «Кертисс Р-40» – 2119, «Аэрокобра» – 4486, А-20 – 2660, Б-25 – 510, С-47–323, всего – 12 951 единица. Ещё 359 самолётов указанных типов было отгружено союзниками и находилось в пути следования в Советский Союз. В дополнение к этому осуществлялась поставка резервных авиационных моторов. На 1 июля 1944 года было завезено в СССР и находилось в процессе транспортировки в его сторону 5036 авиамоторов [11, л. 43–44].

Для поддержания «импортных» самолетов в боевой готовности союзники осуществляли поставку к ним большого количества различных запасных частей и деталей. В частности, в номенклатуру входили такие элементы фюзеляжа, узлы и агрегаты, как крылья, стабилизаторы, рули глубины и поворота, элероны, щитки-закрылки, шасси (как в собранном виде, так и по частям), покрышки и камеры для колес, бензо- и маслобаки, винты, различные радиаторы для охлаждения моторов и моторного масла, маслофильтры, детали к двигателям, электромагнитные приборы, навигационное оборудование, радиопередатчики и многое другое, что обеспечивало своевременный и качественный ремонт авиационной техники, активно эксплуатируемой в боевых условиях [11, л. 121–134].

Важной задачей для «авиационного» отдела была работа с командными кадрами. Так, летом 1942 года рассматривался вопрос о снятии с должности и отдании под суд военного трибунала командира Северо-Кавказской авиагруппы С. И. Хольнова и военного комиссара той же авиагруппы Кордонского. Указанная особая Северо-Кавказская авиагруппа была создана 1 декабря 1941 года на базе Азово-Черноморского управления ГВФ (начальником

которой с 1938 года являлся С. И. Хольнов) для обслуживания нужд Южного, а затем Крымского фронтов [2, Л. 66–77].

Причиной разбирательства стали большие потери самолетно-моторного парка из-за недисциплинированности личного состава, необеспечения командованием авиагруппы подготовки и тренировки летного состава в усложненных условиях «слепого» и ночного полетов, исключительная безответственность, бездеятельность и политическая беспечность в вопросах организации обороны и сохранности объектов аэропортов, материальной части и личного состава от налетов вражеской авиации. Специальной проверочной комиссией, назначенной начальником Главного управления Гражданского воздушного флота (ГУ ГВФ), было установлено, что на аэродромах авиагруппы была чрезмерно большая скученность материальной части, меры к рассредоточению самолетов в близлежащие пункты не принимались. Вопросам маскировки аэропортов совершенно не уделялось внимания. Посты воздушного наблюдения не организовывались. Сигналы воздушной тревоги не устанавливались. Планы обороны аэропортов от воздушного нападения противника не разрабатывались. Личный состав был размещен по квартирам разбросанно, и в случае экстренной необходимости быстро собрать его не представлялось возможности. На территорию аэропортов допускались посторонние лица без соответствующей проверки пропусков и других документов. В дополнение к этому было выявлено, что дисциплина среди личного состава авиагруппы находилась в неудовлетворительном состоянии. Партийно-политическая работа не была направлена на мобилизацию личного состава для обеспечения высококачественного выполнения боевых заданий. Партийные организации подразделений авиагруппы недостаточно решительно вели работу по борьбе с аварийностью и нарушителями советской воинской дисциплины. Аварийные происшествия коммунистов и комсомольцев на партийно-

комсомольских собраниях, как правило, не обсуждались, и виновные лица к ответственности не привлекались [2, Л. 75].

Столь пагубное состояние дел осложнялось «несрабатанностью» командира авиагруппы товарища Хольнова и военного комиссара группы товарища Кордонского, что привело «к беспринципиальной склоке и дискредитации друг друга, что весьма отрицательно отразилось на боеготовности авиагруппы» [2, Л. 76].

Подобное положение вещей в руководстве авиагруппы способствовало тому, что за шесть месяцев 1942 года ею было потеряно 27 самолетов, в том числе сбито и повреждено противником в воздухе – 11 самолётов, уничтожено и повреждено противником на земле – 10 самолётов, уничтожено своими частями при отступлении – два самолета и один самолет потерян по причине «растерянности пилота при появлении самолета противника». За этот же срок было зафиксировано 48 аварийных происшествий по вине личного состава группы [2, Л.73–74].

Указанные упущения явились вескими основаниями для незамедлительной смены руководства авиагруппы. В соответствии с приказом начальника ГУ ГВФ генерал-лейтенанта авиации (впоследствии маршала авиации) Ф. А. Астахова от 20 июня 1942 года № 33 новому командиру Северо-Кавказской особой авиагруппы ГВФ майору Сегедину и ее новому военному комиссару батальонному комиссару Потеряйло ставилась задача принять срочные меры к ликвидации отмеченных «безобразных фактов» в работе подразделений авиагруппы [2, Л.71–72].

Рассмотрение данного вопроса сопровождалось значительной перепиской и стало причиной серьезных разбирательств. Все приведенные обстоятельства дела были пристально изучены работниками «авиационного» отдела и объективно изложены в итоговой информационной справке на имя Г.М. Маленкова [2, Л.77].

Отдельное внимание уделялось решению вопросов достижения необходимого уровня



укомплектованности советской военной авиации командными кадрами с целью повышения их боеспособности и эффективности управления. Показательным примером являются материалы по обеспечению авиации дальнего действия (АДД) достаточным количеством офицеров различных специальностей в 1943–1944 гг. Несмотря на то, что данный вид авиации с начала 1942 года и до декабря 1944 года являлся самостоятельным родом войск с непосредственным подчинением Ставке Верховного главнокомандования, комплектование её частей и соединений во многом обеспечивалось усилиями управления кадров ВВС КА, а общая координация осуществлялась руководством «авиационного» отдела Управления кадров ЦК ВКП (б).

О масштабах проделанной кадровой работы можно судить, изучив соответствующие документы указанных кадровых органов. Согласно данным начальника УК ВВС КА генерал-лейтенанта инженерно-авиационной службы В. И. Орехова всего за 1943 год и первые три месяца 1944 года из состава Военно-воздушных сил Красной армии в АДД было переведено 2968 человек, в том числе из состава учебных заведений ВВС КА для формирования школ авиации дальнего действия – 494 человека, из выпускников училищ ВВС КА – 1181 человек (686 пилотов, 495 штурманов и стрелков-бомбардиров), механиков по различным специальностям – 991 человек, оставшееся количество – штабные работники, офицеры специальных служб и материально-технического обеспечения. Дополнительно в полном составе был передан 45-й бомбардировочный авиационный полк (командир полка подполковник М. Ф. Кузнецов) [12, Л. 1–9].

Кроме АДД кадровые органы ВВС КА принимали участие в комплектовании личным составом различных частей истребительной авиации противовоздушной обороны, контроль за которым также осуществляли сотрудники «авиационного» отдела Управления кадров ЦК ВКП (б). Для его эффективного осуществления в их ад-

рес заинтересованной стороной представлялся один экземпляр соответствующих документов, содержащих сведения о запрашиваемом количестве военнослужащих. Примером может служить запрос командования центрального штаба истребительной авиации ПВО Красной армии от 2 декабря 1944 года № 1056247 о потребном количестве летчиков, необходимых для данного вида авиации на 1945 год. Предполагаемый некомплект, который планировалось покрыть за счет ВВС КА, составлял 260 человек [12, Л. 70–71].

В своей деятельности партийные кадровики большое значение придавали также надлежащему соблюдению личным составом советской военной авиации требований руководящих документов, определявших повседневную и боевую деятельность лётных частей и соединений. Осенью 1942 года на контроле у руководства отдела находился вопрос осуществления боевой деятельности и организации дисциплины в 106-й авиационной дивизии ПВО. 3 ноября 1942 года заместитель командующего истребительной авиацией ПВО территории страны по политической части бригадный комиссар Антонцев по данному поводу докладывал в адрес бригадного комиссара Н. С. Шиманова о принятых мерах к командованию авиационной дивизии (АД) за слабое руководство боевой деятельностью, отсутствие дисциплины и плохую организацию подготовки. Их итогом явилось то, что ряд командиров и военкомов полков указанной дивизии были сняты со своих должностей, часть командного состава лишена процентной надбавки за выслугу лет или получила «выговор», а командиру самой 106-й АД было сделано замечание о необходимости обратить внимание на большую аварийность в частях дивизии. Помимо мер дисциплинарного характера, «для оказания помощи и организации боевой деятельности 106-й АД на место выезжали неоднократно командиры и инженеры Главного управления истребительной авиации ПВО Территории Страны» [2, Л. 83].

Изучение архивных материалов «авиационного» отдела Управления кадров ЦК ВКП (б) показывает, что с приближением Победы все большее место в работе его сотрудников стали занимать вопросы восстановления экономики и налаживания мирной жизни. Так, в течение второго полугодия 1944 года с их участием решался вопрос об организации регулярного авиационного сообщения между Архангельском и отдаленными северными районами, в том числе населенными пунктами Нарьян-Мар и Амдерма. Для решения данной проблемы было признано целесообразным использовать возможности ГВФ, руководство которого обещало с началом второго квартала 1945 года выделить на указанные цели авиационное звено в составе четырех самолетов [3, Л. 25–33].

Одновременно личный состав отдела оказывал помощь руководству Главного управления Северного морского пути при Совете народных комиссаров СССР в получении самолетов для ведения ледовой авиаразведки и осуществления воздушной связи в Арктике, а также для организации санитарного обслуживания больниц, школ, полярных станций, портов и предприятий, расположенных вдоль трассы. В результате предпринятых усилий данный вопрос удалось решить положительно. Несмотря на продолжающиеся боевые действия, командованием ВВС КА в сентябре 1944 года было принято решение о выделении на указанные цели 21 самолета различных типов и еще двух негодных к эксплуатации для разборки на запасные части [3, Л. 40–46].

Аналогичным образом в конце 1944 – начале 1945 года решался вопрос о развитии сети воздушного сообщения на территории Казахской ССР. В частности, в ходе ряда проведенных совещаний с участием руководства Главного управления Гражданского воздушного флота и ЦК КП (б) Казахстана в целях увеличения количества авиарейсов было принято решение о выделении до апреля 1945 года казахскому управлению ГВФ 21 самолета (в том числе че-

тырех трофейных Ю-52) с доведением частоты регулярной авиасвязи Алма-Ата – Москва до восьми полетов в месяц. Кроме того, планировалась с мая 1945 года приступить к выполнению полетов на Москву по дополнительному маршруту через Балхаш, Караганду и Акмолинск [3, Л. 79–86].

В своей деятельности личный состав «авиационного» отдела тесно взаимодействовал с управлением кадров ВВС КА и Отделом кадров ГВФ, стремясь не допустить ослабления контроля за комплектованием ключевых руководящих должностей советской авиации.

На примере материалов, поступавших от кадровых органов ГВФ, можно установить номенклатуру должностей назначения (перемещения), по которым требовали утверждения в ЦК ВКП (б). По Главному управлению ГВФ: начальник, первый заместитель начальника, заместитель начальника, члены коллегии. По центральному аппарату главного управления: начальник политуправления, начальники управлений, заместители начальников управлений, помощник начальника политуправления по комсомолу, заместитель начальника отдела кадров, начальник отдела кадров политуправления, начальник Центрального дома ГВФ, секретарь партбюро. По территориальным управлениям и управлениям воздушных линий и предприятий: начальники территориальных управлений и начальники политотделов управлений, начальники управлений воздушных линий и начальники политотделов управлений, начальник Московского аэропорта, начальники заводов. По научно-исследовательским институтам, проектным организациям и учебным заведениям: начальник научно-исследовательского института, начальник конторы «Аэропроект», начальники институтов, парторги институтов, начальники технических училищ и их заместители по политчасти [2, Л. 58–59]. Практика утверждения назначений (перемещений) по номенклатурным должностям в ВВС КА и ГВФ была выработана еще в предвоенные годы и сохранялась на протяжении

всего периода Великой Отечественной войны [13, л. 11–62, 121–124].

Большое внимание на протяжении всей войны руководство «авиационного» отдела уделяло сбору и обобщению различной справочной информации по руководящему составу ВВС КА и ГВФ, которая использовалась для оперативной подготовки членам ЦК различных докладов и информационных справок [2, л. 9–27].

Согласно архивным материалам, часть вопросов (ввиду большой загруженности Г. М. Маленкова), касавшихся состояния советской авиации, рассматривал заместитель начальника Управления кадров ЦК ВКП(б) Н. Н. Шаталин. В соответствии с его указаниями «авиационный» отдел в сентябре 1942 года принял участие в налаживании более тесного взаимодействия Оперативного управления Штаба ВВС КА с Генеральным штабом Красной армии (ГШ КА) в целях повышения эффективности использования авиации в предстоящих операциях фронтов. Инициатива подобного взаимодействия принадлежала начальнику инспекции ВВС КА при заместителе наркома обороны Союза ССР полковнику В. И. Сталину [4, л. 81–82].

Одновременно пристально рассматривался вопрос об обеспечении командно-начальствующего состава указанной инспекции жилой площадью в г. Москве. Полковник В. И. Сталин настойчиво требовал от Г. М. Маленкова содействия при выделении квартир для своих подчиненных. Из пометок на указанных документах видно, что Георгий Максимилианович, пытаясь уладить возникшее затруднение, обращался к председателю Исполкома Моссовета В. П. Пронину с ходатайством об удовлетворении указанной просьбы [4, л. 172–174].

#### **ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

Таковы основные направления деятельности «авиационного» отдела Управления кадров ЦК ВКП(б) в годы Великой Отечественной войны. Результаты изучения архивных материалов показали, что его сотрудники активно занима-

лись решением целого спектра различных задач, касавшихся общего дела – борьбы с агрессором. На этом пути не могло быть второстепенных проблем. Внимание уделялось всему, что могло способствовать повышению обороноспособности страны.

Создание самостоятельного отдела в составе Управления кадров ЦК ВКП(б), курировавшего Военно-воздушные силы Красной армии и Гражданский воздушный флот, позволило более пристально подойти к решению вопросов их материально-технического обеспечения, оснащения новыми видами авиационной техники, изучения накопленного опыта, совершенствования подготовки личного состава, комплектования руководящих должностей квалифицированными командными кадрами. Всё это содействовало повышению боеспособности советских ВВС и созданию необходимых условий для достижения победы над противником.

#### **Библиография:**

1. Великая Отечественная. Государственный комитет обороны. Постановления и распоряжения. Том 2. Книга 1 (январь–июнь 1942 г.). – М., 2017. – 345 с.
2. Российский государственный архив социально-политической истории (РГАСПИ). Ф. 17. Оп. 127. Д. 194.
3. РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 127. Д. 522.
4. РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 127. Д. 196.
5. РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 127. Д. 296.
6. РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 127. Д. 297.
7. РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 127. Д. 298.
8. РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 127. Д. 299.
9. РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 127. Д. 300.
10. РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 127. Д. 521.
11. РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 127. Д. 525.
12. РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 127. Д. 519.
13. Центральный архив Министерства обороны Российской Федерации (ЦАМО РФ). Ф. 35. Оп. 11304. Д. 29.

**References:**

1. The Great Patriotic War. The State Defense Committee. Resolutions and orders [The Great Patriotic War. State Defense Committee. Resolutions and orders]. Volume 2. Book 1 (January-June 1942). – Moscow, 2017. – 345s. (In Russ.).
2. Russian state archive of socio-political history [Russian State Archive of Social and Political History] (Hereinafter – RGASPI). F. 17. Op. 127. D. 194. (In Russ.).
3. RGASPI. F.17. Op. 127. D. 522. (In Russ.).
4. RGASPI. F.17. Op. 127. D. 196. (In Russ.).
5. RGASPI. F.17. Op. 127. D. 296. (In Russ.).
6. RGASPI. F.17. Op. 127. D. 297. (In Russ.).
7. RGASPI. F.17. Op. 127. D. 298. (In Russ.).
8. RGASPI. F.17. Op. 127. D. 299. (In Russ.).
9. RGASPI. F.17. Op. 127. D. 300. (In Russ.).
10. RGASPI. F.17. Op. 127. D. 521. (In Russ.).
11. RGASPI. F.17. Op. 127. D. 525. (In Russ.).
12. RGASPI. F.17. Op. 127. D. 519. (In Russ.).
13. Central Archive of the Ministry of Defense of the Russian Federation [Central archive of the Ministry of Defense of the Russian Federation] (Hereinafter – TsAMO RF). F. 35. Op. 11304. D. 29. (In Russ.).