

А. С. Степанов

РАЗВИТИЕ СОВЕТСКОЙ АВИАЦИИ В ПРЕДВОЕННЫЙ ПЕРИОД

(1938 – первая половина 1941 гг.)



Русский фонд содействия
образованию и науке

А.С. Степанов

РАЗВИТИЕ
СОВЕТСКОЙ АВИАЦИИ
В ПРЕДВОЕННЫЙ ПЕРИОД

(1938 – первая половина 1941 гг.)



Русский фонд содействия
образованию и науке

Развитие советской авиации в предвоенный период (1938– первая половина 1941 гг.)
Степанов Алексей Сергеевич. – М.: Русский Фонд Содействия образованию и науке, 2009. – 544 с.

ISBN 978-5-91244-020-5

Данная книга, написанная доктором исторических наук А.С. Степановым, является первой в серии монографий автора, посвященных развитию советской авиации в 30-х годах XX века, и отражает результаты его многолетних исследований. Несмотря на высокий интерес к авиации в кругу профессиональных исследователей и любителей, примеры комплексного и системного изучения данной темы встречаются крайне редко, как в России, так и за ее пределами. Настоящее исследование сделано на базе шести государственных архивов Российской Федерации, автором также проведен подробный анализ отечественной и зарубежной литературы. Приложения, включающие сто таблиц с различным фактическим материалом, могут быть полезными для специалистов как гуманитарного, так и технического профиля. В отличие от распространенной ныне тенденции давать минимальное количество ссылок на использованные источники и литературу, автор придерживается строгой традиции составления научных текстов, поэтому каждый раздел монографии снабжен соответствующими сносками.

Эту книгу автор хотел бы посвятить светлой памяти Владимира Венедиктовича Рогожина – своего первого научного руководителя.

СОДЕРЖАНИЕ

Введение.....4

Часть I.

Развитие промышленной и научно-технической базы советской авиации в 1938-первой половине 1941 гг.

Глава 1. Советский авиапром – гордость отечественной военной экономики.....94

Глава 2. Научно-исследовательская деятельность в области авиации137

Глава 3. Конструкторские бюро и разработка опытных конструкций самолетов168

Часть II

Внешиполитические факторы и развитие советской авиации

Глава 1 Нарушенное сотрудничество: советско-американские контакты
в области авиастроения в 1930-х годах и «моральное эмбарго» 1939 г.210

Глава 2. Советско-германские контакты в области авиастроения 1939-1941 гг.
и оценка военно-авиационного потенциала Германии советскими экспертами252

Глава 3. Влияние «английского фактора» на военные планы и авиационную
промышленность СССР накануне и начала Второй мировой войны290

Часть III

Советская авиация – состояние и боевое применение накануне и в начале Второй мировой войны

Глава 1. Военная и гражданская авиация СССР: состояние
и тенденции развития в 1938-первой половине 1941 гг.....331

Глава 2. Боевое использование советской авиации
накануне и в начале Второй мировой войны365

Глава 3. Материальная часть советской авиации:
«старые» и «новые» самолеты.421

Заключение453

Список источников и литературы460

Приложение.....492

Введение

Стремительный рост достижений научно-технического прогресса во всем мире в XX веке стимулировал процесс развития и совершенствования авиации. Это привело к тому, что начиная с конца 30-х годов она заняла одно из ведущих мест в структуре вооруженных сил во всех развитых странах мира. Подобные позиции авиация сохраняет за собой и в настоящее время.

Роль авиации многогранна и, разумеется, не замыкается только на непосредственном участии в боевых действиях. Она может достойно представлять достижения государства благодаря участию лучших летчиков и передовых видов авиационной техники в различных смотрах и парадах, а также активно участвовать в установлении различного рода рекордных достижений. В случае необходимости политического давления демонстрация боевой мощи военной авиации в ходе открытых маневров вблизи определенных зон напряженности зачастую помогает решать спорные межгосударственные противоречия мирным путем.

Создание и развитие авиации невозможно без наличия мощной индустриальной и научно-исследовательской базы, которая, несомненно, концентрирует в себе все самые последние достижения научно-технической революции. Поэтому на примере наличия современной авиации у какого-либо государства можно сделать вывод не только о военных, но также и об экономических достижениях.

Все сказанное выше относилось и к развитию советской авиации накануне и в начале Второй мировой войны. Именно к этому времени она стала одной из сильнейших в мире. В условиях резко обострившейся международной обстановки военно-политическое руководство СССР прекрасно понимало роль авиации в грядущей войне и прилагало все усилия для ускоренного развития военно-воздушной мощи страны. Кроме того, вопросы развития авиации в изучаемый период неразрывно связаны с темой общей подготовки Советского Союза к вооруженной борьбе с Германией.

Советская авиация накануне Великой Отечественной войны являлась одним из важнейших средств вооруженной борьбы государства. Она активно использовалась в решении ряда внешнеполитических задач, стоявших перед Советским Союзом накануне и в начале Второй мировой войны.

Актуальность исследования обусловлена следующими причинами:

во-первых, необходимостью комплексного и всестороннего исследования по развитию отечественной авиации в 1938-м – первой половине 1941 года в связи с недостаточной изученностью и освещенностью данной темы в исторической литературе; во-вторых, необходимостью разработки новой концеп-

ции исследования проблемы развития отечественной авиации в предвоенный период на основе современных методологических подходов и обновленной базы источников; в-третьих, необходимостью научного анализа и обобщения эффекта влияния различных факторов на развитие отечественной авиации; в-четвертых, необходимостью научного анализа и обобщения опыта развития в сжатые сроки в условиях чрезвычайных обстоятельств авиационной производственной и научно-исследовательской сферы при командно-административной системе управления народным хозяйством; в-пятых, необходимостью научного анализа и обобщения опыта форсированного роста отечественных военно-воздушных сил и их использования как важнейшего инструмента решения внешнеполитических задач в конкретных исторических условиях; в-шестых, возрастанием общественного интереса к проблеме предвоенного периода 1938-го – первой половины 1941 года.

Историографическое исследование проблемы

Характеризуя степень научной разработки темы развития советской военной авиации в конце 30-х – начале 40-х годов XX столетия, необходимо отметить, что многочисленные публикации, относящиеся к различным аспектам данной темы, прежде всего – к чисто военным, стали появляться практически одновременно или следом за соответствующими военно-политическими событиями, но они базировались на весьма скудной базе источников и имели, как правило, либо четко выраженную пропагандистскую направленность (в первую очередь это касается популярных очерков, посвященных каким-либо известным летчикам, или же «воспоминаний» участников боев, написанных на самом деле различными корреспондентами¹), либо обобщенный учебно-прикладной характер (что несколько не умаляет значения этих впервые появившихся общих работ)², либо представляли из себя краткие материалы по итогам боевых действий³, фактический материал и выводы в которых, за редким исключением, нуждались в серьезной перепроверке.

Однако среди этих публикаций были и свои исключения. Так, Отделом по обобщению и изучению опыта войны Главного Морского Штаба (ГМШ) ВМФ СССР была выпущена очень подробная закрытая работа, посвященная советско-финляндской войне 1939 – 1940 годов на море, изданная весьма ограниченным тиражом (в основном для комсостава ВМФ). В основу ее лег огромный документальный материал, собранный Исторической Комиссией ВМФ в 1940 году. Этот труд представлял две части с отдельным альбомом карт. Первая часть (в трех книгах) целиком посвящалась деятельности Балтийского фло-

¹ См., например: Бои в Финляндии. Воспоминания участников. Ч. 1-2. М., 1941; Сталинские соколы в боях с белофиннами. М., 1941.

² См., например: Кадишев А.Б. История советского военного искусства. М., 1949.

³ См., например: Боевые действия авиации в Монгольской народной республике (май-сентябрь 1939 г.). М., 1940. Примечательно, что, согласно данным А.Б. Широкограда, эта книга носила гриф «совершенно секретно» вплоть до 2000 г. – см. Широкоград А.Б. Вооружение советской авиации 1941 – 1991. Минск, 2004. С. 434.

та и Ладужской военной флотилии⁴, а вторая – боевыми действиями Северного флота⁵. Наряду с описанием действий подводных сил лучше всего в этой работе было отражено именно описание деятельности ВВС Балтийского флота против Финляндии. После того как работа перестала быть секретной, она была переиздана почти шестьдесят лет спустя⁶. Несмотря на ряд существенных недостатков – переоценка уровня боевой подготовки различных соединений КБФ и флота в целом накануне войны, отсутствие серьезной попытки оценить общее стратегическое руководство операциями Балтийского флота, уход авторов от общей оценки действий КБФ в войне – данный труд заслуживает очень высокой оценки. Необходимо отметить, что, в отличие от успешного выполнения этой работы Наркоматом ВМФ, по боевым действиям Красной армии и ее авиации против Финляндии армейским ведомством так и не было создано ничего подобного.

Также можно выделить работу Н.А. Вознесенского «Военная экономика СССР в период Отечественной войны», хотя сюжеты рубежа 1930-х – начала 1940-х годов автор почти не затрагивал. Тем не менее, на конкретном статистическом материале он показал, в частности, что военная промышленность была не в состоянии обеспечить все потребности войны, на каком бы высоком уровне она не находилась, какими бы запасами не располагала⁷. Сама книга оказала большую помощь исследователям в разработке проблем истории экономики СССР не только военного, но и предвоенного периода, а также дала импульс для изучения темы индустриального развития другим авторам. Однако вскоре после «ленинградского дела» на эту работу по цензурным соображениям стало невозможно ссылаться.

Общей отличительной особенностью большинства работ первого послевоенного десятилетия являлась их жесткая политизированность и антизападная направленность. Все достижения и успехи объяснялись тезисом о руководящей роли Коммунистической партии и использовании лишь собственных ресурсов и научно-технического потенциала. По традиции, сложившейся в 30-е годы, в сфере исторических исследований преобладало написание популярного издания, а не научного. Типичной в этой связи может считаться статья «Великая Отечественная война Советского Союза»⁸, а также «Очерки по истории Великой Отечественной войны 1941 – 1945 гг.»⁹. Призыв подвергнуть победителей критике и проверке, нужным для дела и самих победителей, носил декларативный характер и не был подхвачен историками¹⁰.

⁴ Советско-финляндская война 1939 – 1940 гг. Боевые действия на море. Ч. 1. Кн. 1-3 (Боевые действия Краснознаменного Балтийского флота), М.-Л., 1945 – 1946.

⁵ Советско-финляндская война 1939 – 1940 гг. Боевые действия на море. Ч. 2. (Боевые действия Северного флота), М.-Л., 1946.

⁶ Советско-финляндская война 1939 – 1940 гг. Боевые действия на море. Подготовка текста и комментарии А.В. Платонова. СПб, 2002.

⁷ Вознесенский Н.А. Военная экономика СССР в период Отечественной войны. М., 1948. С. 27.

⁸ См. Большая советская энциклопедия. Изд. 2. Т. 7. М., 1951. С. 157-208.

⁹ См. «Очерки по истории Великой Отечественной войны 1941 – 1945 гг.», М., 1955.

¹⁰ Сталин И.В. Речи на предвыборных собраниях сталинского избирательного округа г. Москвы. М., 1950. С. 23.

В «Очерках по историографии советского общества» констатировалось: «За 1945 – 1955 годы военными и гражданскими историками, экономистами и философами не было создано ни одного фундаментального труда, в которых всесторонне раскрывались бы важнейшие события Великой Отечественной войны»¹¹. Все это, естественно, относилось и к освещению событий предвоенного периода, связанных с подготовкой СССР к столкновению с Германией.

Постепенное формирование научной литературы по историографии проблемы начинается со второй половины 1950-х годов. В сентябре 1957 года было принято постановление ЦК КПСС «О создании многотомного труда по истории Великой Отечественной войны»¹². С 1954 года возобновился выпуск «Военно-исторического журнала». Решением ЦК КПСС от 27 августа 1966 года был создан Институт военной истории Министерства обороны СССР, вскоре ставший одним из центров по изучению истории Великой Отечественной войны. Также были созданы секторы истории СССР периода Великой Отечественной войны в Институте истории СССР АН СССР; истории Второй мировой войны в Институте всеобщей истории АН СССР; истории КПСС предвоенного и военного периодов в институте марксизма-ленинизма при ЦК КПСС.

Особенностью периода после XX съезда КПСС до середины 60-х годов являлось расширение источниковой базы исследований. Прежде всего были подвергнуты критическому анализу состояние источниковой базы по истории советского периода, приемы и методы документальных источников в исследовательской и публикаторской работе. На страницах научных изданий говорилось о низком источниковедческом уровне исторических работ: отсутствии ссылок на источники при составлении авторами таблиц, некритическом подходе к выбору вариантов текстов документов и т.д.¹³. Решением Совета Министров СССР «О мерах по улучшению режима хранения и использования документальных материалов учреждений, предприятий и организаций» (7 февраля 1956 г.) создавалась основа для преодоления узости источниковой базы¹⁴.

Можно условно выделить два этапа историографии данной темы. Первый из них охватывает хронологический отрезок примерно с середины 50-х до конца 80-х годов XX века. В это время была основана концепция развития и применения отечественной авиации в предвоенный период и накоплен определенный фактический материал по данной теме. Второй этап, который характеризуется прежде всего отменой существовавших ранее определенных идеологических ограничений, а также введением в научный оборот недоступного ранее значительного количества документального материала, соответственно, берет свое начало с рубежа 80-х и до начала 90-х годов XX века, продолжаясь по настоящее время.

¹¹ Очерки по историографии советского общества. М., 1965. С. 390.

¹² Вопросы идеологической работы: Сборник важнейших решений КПСС (1954 – 1961 гг.). М., 1961. С. 111.

¹³ См.: Якубовская С.И. К вопросу об изучении и публикации источников советского периода // Проблемы источниковедения. М., 1955. Т. IV. С. 46-49.

¹⁴ Исторический архив. 1956. № 2. С. 233-235.

При рассмотрении этих этапов мы условно будем выделять в каждом из них три группы исследований. Первая группа охватывает собственно военную авиацию и авиацию гражданских ведомств СССР, которая могла быть использована в военных целях, а также авиацию реальных и потенциальных противников Советского Союза. Вторая группа включает научно-исследовательскую сферу – НИИ, КБ и их деятельность по разработке, созданию и совершенствованию материальной части – авиатехники. Третья группа, соответственно, относится к отечественной авиационной промышленности и связанным с ней отраслям, которые осуществляли производство материальной части для авиации.

Следует сделать еще одно замечание. За особо оговоренными исключениями, здесь и в дальнейшем не рассматриваются ведомственные труды, которые, как правило, имеют гриф секретности и изначально были предназначены для ограниченного пользования. Отечественным и зарубежным исследователям они были недоступны (а многие остаются таковыми и по сей день) или вообще неизвестны, хотя зачастую и могли содержать полезную концептуальную и фактическую информацию.

Первый этап в изучении темы определялся следующими обстоятельствами: во-первых, история собственно Великой Отечественной войны в значительной степени отеснила на задний план события 1939 – 1941 годов; во-вторых, действовали определенные идеологические ограничения на подробный анализ истории развития одного из важнейших средств вооруженной борьбы государства; в-третьих, необходимо отметить узость используемой источниковой базы.

Основные принципы исследования советской военной авиации в период, предшествовавший Великой Отечественной войне, определяются на каждом из указанных этапов выходом в свет фундаментальных трудов по ее истории. Именно они наиболее полным образом отражают достижения отечественной исторической науки и являются своего рода концептуальной базой для разработки более узких тем.

Первым основополагающим трудом в изучении проблемы советской военной авиации кануна и начала Второй мировой войны являются первый том «Истории Великой Отечественной войны Советского Союза 1941 – 1945» и второй-третий тома «Истории Второй мировой войны 1939 – 1945.»¹⁵. Практически все авторы отечественных исследований полностью придерживались основных выводов, сформулированных в этих трудах.

Положения, выделяющие главные стратегические итоги развития советской военной авиации к 22 июня 1941 года, были следующими: 1) важная и определяющая база в развитии военной авиации Красной армии – это роль материальной части, в частности, новых образцов самолетов; 2) новая матери-

¹⁵История Великой Отечественной войны Советского Союза 1941 – 1945. В 6-ти томах. Т. 1. Подготовка и развязывание войны империалистическими державами. М., 1960; История второй мировой войны 1939 – 1945: В 12-ти томах. Т. 2. Накануне войны. М., 1974, Т. 3. Начало войны. Подготовка агрессии против СССР. М., 1974.

альная часть советских ВВС превосходила зарубежную и, в частности, немецкую; 3) несмотря на усилия Коммунистической партии и правительства СССР, произошло запоздание с перевооружением нашей авиации на новую материальную часть к началу Великой Отечественной войны, так как на полную подготовку не хватило времени; 4) правильность выбора стратегических направлений развития ВВС РККА была подтверждена опытом Великой Отечественной войны. Вплоть до конца 80-х – начала 1990-х годов эти краеугольные тезисы отечественной историографии не подвергались пересмотру.

Обобщающее исследование, посвященное этой теме, вышло в 1986 году. Это монография В.С. Шумихина «Советская военная авиация 1917 – 1941 годов»¹⁶. Из четырех глав интересующему нас периоду посвящена последняя – «На пороге войны». Ее хронологические рамки совпадают с третьим пятилетним планом (1938 – 1942 гг.), прерванным войной.

Первоочередное место в монографии, в полном соответствии с концепциями, заложенными в фундаментальных отечественных трудах по истории Второй мировой и Великой Отечественной войн, занимает развитие материальной части ВВС. Именно этому посвящен первый раздел четвертой главы – «Новое поколение самолетов». Автор касается вопросов перевооружения ВВС и наращивания выпуска самолетов нового поколения, приводит некоторые данные о качественном состоянии авиационного парка накануне Великой Отечественной войны. В работе также затрагиваются вопросы применения советской авиации в различных локальных войнах и военных конфликтах 30-х годов в Европе и Азии, анализируются довоенные теории применения ВВС, показывается развитие авиационных учебных заведений, раскрывается программа подготовки личного состава.

При анализе монографии обратим внимание на следующие особенности. Так, предвоенный период явно обделен статистическими выкладками по численному и качественному составу ВВС по сравнению с более ранними главами, например, о начале 30-х годов. Бросается в глаза и факт отсутствия упоминания зарубежных публикаций по данной теме, то есть по сути игнорируется огромный пласт исследований по авиации в период локальных войн 30-х годов и начала Второй мировой войны.

Но, несмотря на отмеченные слабые стороны, роль исследования В.С. Шумихина в отечественной историографии развития военной авиации СССР накануне Второй мировой и Великой Отечественной войн представляется весьма важной. Оно сконцентрировало в себе опыт, накопленный советскими историками при разработке темы. Прежде всего, оно ценно именно в плане своеобразного этапного исследования, могущего стать своего рода критерием для сравнения при дальнейшей разработке проблемы, так как, несмотря на отсутствие новых концепций, в нем собран и дан в обобщенном виде различный материал, включая и ранее неизвестные факты. К тому же другого исследования по подобной тематике нет и по сей день.

¹⁶Шумихин В.С. Советская военная авиация 1917 – 1941 гг. М., 1986.

Необходимо уточнить, что в 1988 году был издан коллективный труд «Воздушная мощь Родины», и В.С. Шумихин являлся одним из членов авторского коллектива¹⁷. Эта монография, создание которой было приурочено к очередному юбилею Советской армии, не внесла ничего существенно нового в изучение советской военной авиации накануне Великой Отечественной войны. Единственное отличие ее заключалось в кратком упоминании о репрессиях в среде командного состава ВВС РККА. Две главы книги, «Развитие авиации на базе новой индустрии (1929 – 1937 годы)» и «Накануне фашистской агрессии (1938 год – июнь 1941 года)», по сути, повторили в сокращенном виде материалы вышеназванной книги В.С. Шумихина.

Закрытые работы были полной противоположностью находящимся в открытом обращении, хотя бы по использованию фактического материала. Так, Главный штаб военно-воздушных сил в 1962 году издал книгу «Советская авиация в Великой Отечественной войне 1941 – 1945 гг. в цифрах» (руководитель авторского коллектива – Никифоров В.Г., место издания не указано, объем – 384 страницы). Титульный лист был отпечатан типографским способом, остальной текст – на пишущей машинке и размножен на ротапинтере. В свое время эта книга имела гриф «Сов. секретно» и, согласно имеющейся ссылке на соответствующую директиву Генерального штаба, была рассекречена только в 1992 году. Богатый статистический материал этой книги, в частности, содержал следующую важную информацию: обеспеченность ВВС КА основными наземными средствами связи – по состоянию на 1 апреля 1941 года; характеристику частей и соединений военно-воздушных сил Красной армии пяти приграничных военных округов и Дальней авиации, базировавшейся вблизи или непосредственно на их территории, включая номера авиационных дивизий и полков, наименование пунктов их дислокации, типы и количество боевых самолетов с выделением числа неисправных, количество экипажей с выделением числа боеготовых, а также тех, которые переучивались или вводились в строй по прибытии из училищ – по состоянию на 1 июня 1941 года; количество авиационных соединений, частей и подразделений ВВС КА; боевой и численный состав военно-воздушных сил западных приграничных военных округов и авиации Военно-морского флота на европейской части СССР, а также данные о наличии аэродромов в приграничных и внутренних военных округах – к началу боевых действий с Германией.

Частично история советских ВВС в данный период в сжатом виде затрагивалась в общих трудах по истории советской авиации и космонавтики или по отдельным вопросам развития и использования советской авиации накануне и в начале Великой Отечественной войны¹⁸. Эти труды вводили

¹⁷ Воздушная мощь Родины / Шумихин В.С., Пинчук В.М., Бруз В.С. и др., под ред. Батехина Л.Л. М., 1988.

¹⁸ См., например: Авиация и космонавтика СССР. М., 1968; Шумихин В.С., Медведев А.В., Нессен Г.Д. Деятельность Коммунистической партии по укреплению ВВС в годы Великой Отечественной войны. М., 1970; Федоров А.Г. Авиация в битве под Москвой. М., 1972; Тимохович И.В. Оперативное искусство советских ВВС в Великой Отечественной войне. М., 1976; Кутахов П.С. Военно-воздушные силы. М., 1977; Гокунь А.А. Приволжские крылья. Очерки истории авиации Краснознаменного Приволжского военного округа 1917 – 1980 гг. Куйбышев, 1980; Дагаев Н.А., Чернецкий В.А.

в научный оборот определенным объемом нового фактического материала, посвященного отдельным аспектам темы – вопросам перспективного развития военно-воздушных сил и их месте в вооруженных силах страны, совершенствованию их организационной структуры, подготовке кадров, боевому применению в локальных войнах и конфликтах, но не имели каких-либо концептуальных нововведений.

Материалы по истории авиации флота в предвоенный период также находили свое отражение¹⁹. Заслуживает внимания научно-популярный очерк «История гражданской авиации СССР»²⁰. В данном труде, в частности, нашла некоторое отражение деятельность гражданской авиации в военных действиях 1939 – 1940 годов в интересах РККА.

Фактические данные о развитии средств связи авиации, в том числе о разработке различных типов самолетных радиостанций накануне Великой Отечественной войны, были представлены во втором томе «Истории военной связи»²¹.

В ряде трудов была затронута тема противостояния советской и зарубежной авиации в локальных войнах кануна и начала Второй мировой войны на общем фоне описания боев на различных театрах военных действий: в Испании, Китае, Монголии, на озере Хасан, в Польше и в Финляндии²².

Был опубликован биографический словарь о Героях Советского Союза, откуда можно было получить краткие сведения о многих советских авиаторах кануна 30-х – начала 40-х годов, включая краткие сведения о совершенном подвиге, сведения об участии в боях и занимаемых должностях. Достоинство этой работы заключалось прежде всего в том, что впервые в отечественной историографии появилась комплексная информация по авиаторам – участникам практически всех локальных войн и локальных конфликтов, удостоенных столь высокого звания. Недостатком этой, в целом весьма информативной, работы было, в частности, отсутствие имен авиаторов, лишенных позднее звания Героя в силу различных причин²³.

Тенденция развития организационных форм фронтовой и дальней авиации в годы Великой Отечественной войны // Военно-исторический журнал. 1980. № 10; Чернецкий В.А. Тенденции изменений соотношения видов и родов авиации // Военно-исторический журнал. 1983. № 1; Батехин Л. Мероприятия Коммунистической партии по развитию Военно-воздушных сил в предвоенные годы // Военно-исторический журнал. 1983. № 3; Кожевников М.Н. Командование и штаб ВВС Советской армии в Великой Отечественной войне 1941 – 1945 гг. 2-е изд., доп. М., 1985; и др.

¹⁹ См., например: Иванов П.Н. Крылья над морем. М., 1973; Лаврентьев Н., Демидов Р.С., Кучеренко Л.А., Храмов Ю.В. Авиация ВМФ в Великой Отечественной войне. М., 1983.

²⁰ История гражданской авиации. Научно-популярный очерк. Под общ. ред. Бугаева Б.П. М., 1983.

²¹ История военной связи. В 3-х томах. Т. 2. Военная связь в годы гражданской войны и строительства социализма в СССР. М., 1984.

²² Семенов Г.К. Испанский закал. Харьков, 1969; Испания. 1918 – 1972 гг. Исторический очерк. М., 1975; М.И. Сладковский. История торгово-экономических отношений СССР с Китаем (1917 – 1974). М., 1974; Дубинский А.М. Советско-китайские отношения в период японо-китайской войны 1937 – 1945 гг. М., 1980; Севостьянов П.П. Перед великим испытанием: Внешняя политика СССР накануне Великой Отечественной войны, сентябрь 1939 г. – июнь 1941 г. М., 1981; Горбунов Е.А. 20 августа 1939. М., 1986; Якуба Н. На помощь Республике // Крылья Родины, 1989. № 9; и др.

²³ Герои Советского Союза: Краткий биографический словарь в двух томах. Т. 1 – 2. М., 1987 – 1988.

Отметим крайне небольшое количество исследований, касающихся проблем развития и применения к началу Второй мировой войны военно-воздушных сил потенциальных противников СССР. Советские историки явно обходили подробности боев в Западной Европе 1939 – 1941 годов и давали противоречивые оценки сравнительным потерям сторон. Подобные тенденции присутствовали, например, в коллективном труде «Начальный период войны»²⁴ и в брошюре Д.Д. Горбатенко об истории люфтваффе²⁵. Последнюю скорее можно отнести к научно-популярной литературе, а не к научному исследованию. Она содержит весьма незначительные статистические сведения об авиации главного противника Советского Союза.

Появились работы, где освещались агрессивные планы Великобритании и Франции в отношении Советского Союза, угрожавшие ударами бомбардировочной авиации по нефтяным месторождениям Кавказа на рубеже 1939 – 1940 годов²⁶. Отрывочные сведения по авиации зарубежных стран можно найти также в некоторых общих трудах по зарубежной истории, но они имели совершенно иную направленность, поэтому тематика, связанная с действиями авиации, была для них второстепенной²⁷.

Необходимо отметить существование отдельной группы работ зарубежных исследователей из Германии, Великобритании, США и других стран, которые начали издаваться на русском языке со второй половины 1950-х годов. В некоторых из них рассматривались локальные войны 1930-х годов и проблемы Второй мировой войны, в том числе связанные с авиационной тематикой²⁸, а некоторые были непосредственно посвящены изучению вопросов развития и применения ВВС крупнейших стран мира²⁹. Многие из авторов этих работ служили в годы Второй мировой войны в военной авиации.

Зачастую особенностью издания в СССР данных работ было значительное сокращение текста по сравнению с оригиналом, а некоторые

²⁴ Начальный период войны (По опыту первых кампаний и операций Второй мировой войны). Под общ. ред. С.П. Иванова. М., 1974.

²⁵ Горбатенко Д.Д. Тень люфтваффе над Европой (Из истории германской авиации). М., 1967.

²⁶ Вторая мировая война и современность. М., 1972; Носков А.М. Скандинавский плацдарм во Второй мировой войне. М., 1977; Якушевский А. Агрессивные планы и действия западных держав против СССР в 1939 – 1941 гг. // Военно-исторический журнал. 1981. № 8.

²⁷ Севостьянов Г.Н. Подготовка войны на Тихом океане (сентябрь 1939-го – декабрь 1941-го), М., 1962; Проэктор Д.М. Агрессия и катастрофа. М., 1972; Филатов Г.С. Крах итальянского фашизма. М., 1973; Фомин В.Т. Фашистская Германия во Второй мировой войне (сентябрь 1939 г. – июнь 1941 г.). М., 1978; Секистов В.А. Война и политика. М., 1989; др. работы.

²⁸ См, например: Мировая война: 1939 – 1945 годы. Сборник статей. Пер. с нем. М., 1957; Роковые решения. Вестфаль З., Крейпе В., Блюментриг Г. и др. М., 1958; Фуллер Д. Вторая мировая война 1939 – 1945 гг. / Пер. с англ. М., 1956; Батлер Дж. Большая стратегия. Сентябрь 1939-го – июнь 1941-го / Пер. с англ. М., 1959; Важнейшие решения. Сборник статей / Сокр. пер. с англ. М., 1964; Кимхе Д. Несостоявшаяся битва / Пер. с англ. М., 1971; Сория Ж. Война и революция в Испании. 1936 – 1939: В 2-х томах. Т. 1 – 2 / Пер. с фр. М., 1986 – 1987.

²⁹ Фойхтер Г. История воздушной войны в ее прошлом, настоящем и будущем / Сокр. пер. с нем. М., 1956; Ричардс Д., Сондерс Х. Военно-воздушные силы Великобритании во Второй мировой войне (1939 – 1945 гг.) / Сокр. пер. с англ. М., 1963; Брофи А. Военно-воздушные силы США / Пер. с англ. М., 1957.

книги изначально не предназначались для открытого использования. Например, так случилось с работой Г. Фойхтера «История воздушной войны в ее прошлом, настоящем и будущем». Ее автор с 1934 года был главным редактором журнала «Дойче Люфтвахт», издававшегося Министерством авиации Германии совместно с генеральным штабом военно-воздушных сил, в период Второй мировой войны редактировал «Фронтovou бюллетень ВВС», занимал должность военного цензора и руководителя пресс-группы при разведывательном отделе штаба ВВС, а в конце войны служил в военно-научном управлении генштаба ВВС. Эта книга была выпущена Воениздатом в 1956 году в сокращенном варианте и с грифом «Продаже не подлежит». Тем не менее, несмотря на все отмеченные особенности, данные исследования содержали определенный фактический материал, который мог бы быть использован для сравнительного анализа при изучении темы развития и применения советской авиации того же периода.

Перейдем к анализу работ отечественных исследователей, относящихся ко второй группе – деятельности научно-исследовательских центров, связанных с разработкой авиационной техники и оборудования. Публикации на эту тему главным образом были посвящены некоторым вопросам деятельности самолето- и моторостроительных конструкторских бюро и созданию отдельных типов военных самолетов. Несомненным достижением отечественной историографии в изучении развития военной авиации явилось издание монографий В.Б. Шаврова «История конструкций самолетов в СССР до 1938 года» и «История конструкций самолетов в СССР (1938 – 1950 годы)»³⁰. В этих книгах рассматриваются практически все модели отечественных самолетов, состоявших на вооружении в 1936 – 1941 годах. Хотя автор не ставил своей целью анализ боевого применения наших машин и сравнение их с зарубежными образцами, тем не менее, фактический материал, содержащийся в них, не потерял своей ценности и в настоящее время.

Также был издан ряд работ, представляющих деятельность различных конструкторских бюро: В.С. Ильюшина, П.О. Сухого, А.С. Яковлева и других³¹. Кроме того, в этих работах исследовались вопросы развития авиамоторостроения и средств связи³².

Практически все авторы придерживались устоявшейся точки зрения, что новые типы военных самолетов, поступавшие на вооружение ВВС РККА

³⁰ Шавров В.Б. История конструкций самолетов в СССР до 1938 года. М., 1986; Его же. История конструкций самолетов в СССР (1938 – 1950 гг.). М., 1978.

³¹ Магид А.С. Большая жизнь. М., 1968; Чутко И.Э. Красные самолеты. М., 1979; Яковлев С.А. Спортивные самолеты. М., 1981; Козлов П.Я. Великое единство. М., 1982; Яковлев А.С. Советские самолеты. Краткий очерк. М., 1982; Кузьмина Л.М. Генеральный конструктор Павел Сухой. М., 1985; Стражева И.В. Полета вольное упорство. Страницы жизни авиаконструктора Н.Н. Поликарпова. М., 1986; Пономарев А.Н. Конструктор С.В. Ильюшин. М., 1988, др. работы.

³² Урмин Е.В. Опытное авиамоторостроение в СССР в 20-40-е гг. XX в. // Из истории авиации и техники. Вып. 23. М., 1974.

накануне Великой Отечественной войны, не уступали немецким самолетам аналогичных типов или даже превосходили их.

В связи с этим необходимо особо выделить одну публикацию, где не нашли отражения общепринятые тезисы. Так, еще в 1965 году, полковник Ф.И. Шестерин опубликовал статью «Борьба за господство в воздухе (по опыту Второй мировой войны)»³³. В ней он поднял вопрос о влиянии качества самолетов на эффективность действий авиации, впервые в открытой отечественной печати указав на то, что отечественные истребители даже нового поколения к началу войны уступали немецким по летным характеристикам. Автор подчеркивал, что на любом отрезке времени в 1939 – 1941 годах в СССР выпускали самолетов больше, чем в Германии, но качество советских истребителей даже к 1942 году уступало немецким, и главная задача повышения боеспособности нашей авиации заключалась в ликвидации качественного превосходства противника. Нужно отметить, подобная точка зрения противоречила устоявшимся к тому времени и, вплоть до конца 80-х годов, никем более не приводилась.

Перейдем к рассмотрению трудов по истории нашей авиационной промышленности первого этапа отечественной историографии. Для него характерно крайне незначительное число публикаций, касающихся данной темы.

В первую очередь необходимо отметить статью П.Г. Авдеенко о вопросах самолетостроения в СССР в период с 1929-го по 1940 год³⁴. По сути, она явилась первой отечественной работой на данную тему. За четыре года до публикации ее автор защитил диссертацию на тему «Военно-воздушные силы Красной армии накануне и в начале Великой Отечественной войны (январь 1938 года – 10 июля 1941 года)». Таким образом, эта небольшая статья, содержащая ранее неизвестный фактический материал, стала определенной вехой в исторических исследованиях о советском авиапроме накануне Великой Отечественной войны.

Ряд весьма познавательных работ, посвященных различным вопросам развития отечественной авиапромышленности, был опубликован Г.В. Костырченко в ведомственном периодическом издании «Авиационная промышленность»³⁵. Чуть позже, в 1988 году, их автор защитил диссертацию на тему «Наркомат авиационной промышленности накануне и в годы Великой Отечественной войны. 1939 – 1945 гг.», а в постсоветский период, как упоминалось выше, принял участие в создании ведомственного труда по истории советской авиапромышленности с 1917-го по 1945 год.

Наглядным примером неразвитости в СССР темы истории отечественной авиационной промышленности и практически полного игнориро-

³³Шестерин Ф.И. Борьба за господство в воздухе (По опыту Второй мировой войны) // Военно-исторический журнал. 1965. № 11.

³⁴Авдеенко П.Г. Советское самолетостроение в годы первых пятилеток (1929 – 1940 гг.) // Военно-исторический журнал. 1974. № 7.

³⁵Костырченко Г.В. От Главкоавиа ВСНХ до Наркомата авиационной промышленности // Авиационная промышленность. 1985. № 5. Его же. Из истории становления советской авиационной промышленности // Авиационная промышленность. 1985. № 8, 12.

вания архивных источников является работа А.В. Циркова, выполненная в Московском физико-техническом институте за четыре года до распада СССР и посвященная развитию советского авиапрома накануне и в годы Великой Отечественной войны³⁶. При анализе третьего раздела первой главы³⁷, посвященного вопросам разработки новых образцов самолетов и организации их массового производства, а также развитию научной и промышленной базы авиастроения в 1939 – 1941 годы, на 66 сносок приходится всего две архивные (для сравнения – шесть ссылок приводится на работы В.И. Ленина и М.С. Горбачева)³⁸. Приведем цитаты фрагментов работы автора, в которых используются упомянутые выше архивные материалы. Первая звучит так: «К началу Великой Отечественной войны от общего количества рабочих Саратовской области комсомольцы составляли 21,7 %»³⁹. Вторая сообщала следующее: «В 1940 году в промышленности и строительстве Поволжья методами индивидуального, бригадного и курсового обучения без отрыва от производства было охвачено 10635 молодых рабочих»⁴⁰. Приходится констатировать, что труд А.В. Циркова является типичным примером состояния немногочисленных отечественных исследований советского периода в данной области.

Можно также отметить исследование «Тыл советских вооруженных сил в Великой Отечественной войне»⁴¹. Хотя оно посвящено не столько экономике, сколько организации тыловых учреждений действовавшей армии, однако содержит и некоторые фактические сведения, связанные с оборонной производственной сферой, в том числе в области авиации. Проблема развития тылового обеспечения РККА в межвоенный период получила дальнейшую разработку в исследовании «Развитие тыла советских вооруженных сил (1918 – 1988)»⁴². Это первое комплексное историко-теоретическое исследование, обобщающее работу тыла вооруженных сил советского государства за семьдесят лет их существования. В книге на основе архивных материалов и других источников показано, как развивались вооруженные силы, укреплялся их тыл, менялась организационная структура, совершенствовались формы и методы работы. Следует, однако, заметить, что межвоенный период освещен фрагментарно, основное внимание уделено деятельности тыла в годы Гражданской и Великой Отечественной войны.

Достаточно интересные статистические данные содержатся в сборнике «Внешняя торговля СССР за 1918 – 1940 гг.»⁴³. Они касаются импорта в

³⁶Цирков А.В. Авиационная промышленность СССР накануне и в годы Великой Отечественной войны 1941 – 1945 гг. М., 1987. Деп. в ИНИОН АН СССР № 31115 от 8.09.87.

³⁷Первая глава именуется «Авиационная промышленность СССР перед решающим испытанием (1917 – 1941 гг.)». См. с. 6.

³⁸Подсчитано по: Цирков А.В. Авиационная промышленность СССР накануне и в годы Великой Отечественной войны 1941 – 1945 гг. С. 474-478.

³⁹Там же. С. 96.

⁴⁰Там же. С. 97.

⁴¹Тыл советских вооруженных сил в Великой Отечественной войне. М., 1977.

⁴²Развитие тыла советских вооруженных сил (1918 – 1988). М., 1989.

⁴³Внешняя торговля СССР за 1918 – 1940 гг. М., 1960.

Советский Союз различного промышленного оборудования и стратегических источников сырья, могущего быть использованным в авиационной промышленности. Более подробных сведений о промышленных контактах с западными странами, например с США и Германией, не сообщалось.

К сожалению, ни в одной из отечественных работ не было показано обеспечение авиационной промышленности базовыми источниками сырья, в частности алюминием. Отсутствие этого показателя делало невозможным появление подробных оценок потенциала советской авиационной индустрии по сравнению с аналогичными отраслями промышленности зарубежных стран.

Большим достижением отечественной исторической науки стал фундаментальный труд В.И. Дашичева «Банкротство стратегии германского фашизма», где содержалась информация, необходимая для сравнительного анализа отечественного и германского авиапромышленного потенциала⁴⁴. В частности, там была приведена подробная информация по выпуску в 1939 – 1941 годах всех типов самолетов, использовавшихся люфтваффе, а также сведения о разворачивании авиационной индустрии накануне войны с СССР. Автор отметил проблемы и трудности германской военной экономики, а также авантюрную политику планирования выпуска самолетов, которая явно не отвечала реальным потребностям люфтваффе.

Подводя итог первого этапа отечественной историографии, можно сделать следующее заключение. Было положено начало научному исследованию истории советской военной авиации и авиации прочих ведомств, выступавших в роли резерва в период от начала Второй мировой до начала Великой Отечественной войны, была выпущена обобщающая работа по истории ВВС Красной армии (монография В.С. Шумихина), появился ряд книг и статей, посвященных различным вопросам, связанным с историей военной авиации, были изданы насыщенные значительным фактическим материалом книги по истории советской авиационной техники. Однако эти несомненные достижения сочетались с игнорированием подробной истории боевого применения отечественной авиации во Второй мировой войне, а также с отсутствием объективной оценки уровня авиационной техники нового поколения. К тому же практически неизученными оставались вопросы, характеризующие развитие и применение зарубежной авиации в тот же период, что исключало возможность какого-либо сравнительного анализа. Без него, в свою очередь, нельзя было объективно оценивать мощь наших ВВС.

Что же касается возможностей использования документальной базы после рубежа 1950-х – 1960-х годов, то использование ее, во-первых, было строго лимитировано, а во-вторых, происходило главным образом на уровне внутриведомственных работ с соответствующими грифами.

⁴⁴Дашичев В.И. Банкротство стратегии германского фашизма. Исторические очерки: В 2-х т. М., 1973.

Все эти обстоятельства значительно затрудняли изучение такого важного вопроса, как степень подготовленности советской авиации к войне с Германией.

Второй этап в изучении советской авиации в 1939 – 1941 годах начался с конца 80-х и продолжается по настоящее время. Его наступление определили политические перемены, произошедшие в обществе. Для этого этапа характерны следующие особенности: во-первых, упразднение обязательных догматических схем позволило иначе рассматривать многие устоявшиеся положения; во-вторых, издание документальных сборников по различным комплексным проблемам истории кануна и начала Второй мировой войны – военным, политическим, дипломатическим – значительно расширило доступную исследователям истории советской военной авиации источниковую базу; в-третьих, исследователям был в некоторой степени облегчен доступ к закрытым ранее архивным материалам.

Как и на первом этапе, новые концептуальные положения изучения темы в первую очередь нашли отражение в фундаментальном труде, где были сформулированы новые подходы к исследованию Великой Отечественной войны.

В 1998 году вышла первая книга военно-исторических очерков «Великая Отечественная война 1941 – 1945», которая подытожила новые тенденции, методологические достижения и подходы отечественных историков⁴⁵. Издание этой книги наглядно продемонстрировало как достижения российской науки в этой области, так и стоящие перед ней проблемы. Авторы подчеркивают значительно расширившийся для историков объем документальных источников: «Сегодня исследователи располагают такой массой документов, о которой можно было лишь мечтать еще в недалеком прошлом»⁴⁶. Они также отмечают, что ранее «не всегда с должной полнотой освещались проблемы, касающиеся подготовки страны и вооруженных сил к отпору фашистской агрессии».

Помимо сохранения и развития тезиса о важности роли новой материальной части и недостаточном ее количестве накануне войны с Германией, в этом труде выдвигается ряд новых положений:

- признается резкое несоответствие степени развитости некоторых отраслей промышленности (производство авиационного топлива, средств связи) и служб материально-технического обеспечения по отношению к имевшемуся большому количеству самолетов;
- критически рассматривается уровень подготовки рядового и командного состава ВВС РККА и его морально-психологические качества;
- подвергается критике организация и боевая подготовка военной авиации, правильность выбора стратегических направлений ее развития; подчеркивается ее решающее численное превосходство над герман-

⁴⁵ Великая Отечественная война 1941 – 1945. Военно-исторические очерки. В 4-х кн. Кн. 1. Суровые испытания. М., 1998.

⁴⁶ Там же. С. 5-6.

ской авиацией, а также преимущество советской стороны в объемах производства и темпах развертывания авиационных отраслей промышленности⁴⁷.

Необходимо отметить, что авторский коллектив не скрывает дискуссионности многих выдвигаемых тезисов и не дает прямого ответа на кардинально важный вопрос о степени готовности советской военной авиации и обеспечивающих ее отраслей к противоборству с Германией.

Состояние авиации армии и флота накануне войны рассматривалось в значительном количестве публикаций постсоветского периода, которые были посвящены как общим вопросам развития вооруженных сил СССР, так и непосредственно советским ВВС⁴⁸. Отметим также то обстоятельство, что появление на Западе книги В. Суворова «Ледокол»⁴⁹ (где утверждалось о якобы готовящемся превентивном ударе СССР по Германии летом 1941 года), несмотря на то, что научная ценность данной концепции сама по себе сомнительна, тем не менее, принесло пользу тем, что вызвало оживленную дискуссию, в ходе которой было высказано немало интересных мыслей и наблюдений, а также способствовало привлечению внимания, прежде всего военных историков, к изучению военного планирования в СССР в преддверии нападения нацистской Германии и, в особенности, к вопросу о стратегическом развертывании РККА в весенние месяцы 1941 года. Так, Б.Н. Петров на основании доступных документов пришел к выводу, что «советское руководство пыталось создать наступательную группировку», но, как он уточняет далее, «наступательные намерения Советского Союза были лишь возможным вариантом отражения угрозы со стороны Германии...»⁵⁰.

Историки продолжали и продолжают исследовать состояние советских вооруженных сил, а на этой основе – и военной авиации. Можно наблюдать значительное разнообразие точек зрения и концепций, во многом противоречащих друг другу даже при использовании сходного фактического материала. В основном спор идет вокруг четырех факторов: 1) проблема нехватки времени для повышения обороноспособности СССР; 2) просчеты высшего руководства страны в определении вероятных сроков начала войны; 3) от-

⁴⁷ Там же. С. 78-81, 83-85.

⁴⁸ См., например: Хорьков А.Г. Грозовой июнь: Трагедия и подвиг приграничных военных округов в начальном периоде Великой Отечественной войны. М., 1991; Горьков Ю.А. Генштаб. Ставка. Кремль. Тверь, 1995; Герасимов Г. Количественно-качественная характеристика ВВС РККА накануне войны // Авиация и космонавтика вчера, сегодня, завтра. 2000. № 1; Золотарев В.А., Шломин В.С. Как создавалась военно-морская мощь Советского Союза. Кн. 1. М.-СПб., 2004; Морозов М. Поражение летом 1941 года было закономерным // Великая Отечественная катастрофа. Трагедия 1941 года. М., 2007; Хазанов Д. Б. Неизвестная битва в небе Москвы. 1941 – 1942 гг. Оборонительный период. М., 1999; Солонин М.С. На мирно спящих аэродромах... 22 июня 1941 года. М., 2006; и другие.

⁴⁹ Suworow V. Der Eisbrecher: Hitlers in Stalins Kalkul. Stuttgart, 1989.

⁵⁰ Петров Б.Н. О стратегическом развертывании Красной армии накануне войны // Военно-исторический журнал. 1991. № 12. С. 12; см. также: Азяский Н.Ф. О стратегическом развертывании вооруженных сил Германии и Советского Союза в 1941 году // Военная мысль. 1990. № 8. С. 9-18.

сутствие полной боеготовности войск к моменту начала Великой Отечественной войны; 4) численное превосходство вермахта и превосходство его вооружения. По сути дела, с обсуждения этих четырех вопросов и начался пересмотр основных позиций советской историографии, сформулированных, в частности, в «Истории Второй мировой войны».

Приведем примеры некоторых взглядов отечественных исследователей на состояние и подготовку к боевым действиям советских вооруженных сил накануне Великой Отечественной войны.

Одними из наиболее примечательных в этом направлении являются публикации М.И. Мельгухова, который в 1995 году защитил диссертацию по теме «Современная отечественная историография предистории Великой Отечественной войны (1985 – 1995 годы)». В одной из своих работ он проанализировал соотношение советских вооруженных сил и вермахта к 22 июня 1941 года и пришел к выводу, что первостепенное значение имели не количественные параметры, а то, насколько профессионально использовались вооруженные силы СССР. По его мнению, «отсутствие у советского командования четко проработанной концепции современной войны, недостаток боевой выучки войск, обескровленность Красной армии массовыми репрессиями против командного состава – таковы главные причины, поставившие армию и страну на грань катастрофы»⁵¹.

Значительный интерес представляет и капитальное исследование этого автора «Упущенный шанс Сталина», вышедшее тремя изданиями в 2000-м, 2002-м и 2008 году⁵². В работе автора четко прослеживается тенденция показать стремление советского военно-политического руководства к превентивному удару по Германии и экстренную подготовку вооруженных сил и экономики страны к нему. Хотя он не ставил задачу рассматривать только историю советских ВВС, а касался целого комплекса военно-политических проблем, стоящих перед Советским Союзом накануне Великой Отечественной войны, тем не менее, в научный оборот был введен значительный объем фактического материала, относящегося к проблемам развития и применения советской военной авиации накануне войны с Германией. В частности, автор коснулся темы широкомасштабного развертывания ВВС вскоре после начала Второй мировой войны. М.И. Мельгухов показывает серьезные перемены, произошедшие в вооруженных силах перед войной.

Особый интерес представляет вопрос о последствиях репрессий среди руководства РККА. Причиной чистки автор считает (с оговоркой «скорее всего») борьбу за власть внутри руководства наркомата обороны. Автор опровергает данные о десятках тысяч погибших офицеров (принимается цифра в неполные 17 тысяч репрессированных – тоже немало!), в основном без возражений цитируются высказывания о высоком уровне новых выдвиженцев.

⁵¹ Мельгухов М.И. 22 июня 1941 года: цифры свидетельствуют // История СССР 1991. № 3. С. 27.

⁵² Мельгухов М.И. Упущенный шанс Сталина. Схватка за Европу: 1939 – 1941 (документы, факты, суждения). 3-е изд., испр. и доп. М., 2008.

Нехватка офицеров в армии вызывалась, по мнению автора, чрезмерно раздутыми штатами комсостава. В целом создается впечатление, что серьезного урона террор вооруженным силам не нанес. При этом обходится молчанием вопрос о том, что репрессии во многом сковали инициативу командиров⁵³ и еще более усугубили и без того непростое положение с подготовкой войск⁵⁴. Если автор полагает, что названные последствия преувеличены, то это нужно было доказать. Вывод о высоком уровне подготовки офицеров, пришедших на смену «изъятым», вызывает возражения⁵⁵, поскольку основан на формальных показателях⁵⁶. Требуется оговорки и тезис о том, что причиной репрессий являлась борьба за власть среди самих военных – она могла стимулировать их, но инициатива исходила, несомненно, от Сталина.

В главе о деятельности советской разведки накануне войны⁵⁷ автор демонстрирует, насколько противоречивы были ее донесения о планах Германии. Анализ донесений проводился на низком уровне или вовсе отсутствовал. В итоге распространенная версия о том, что разведка раскрывала руководству глаза на ситуацию, но ее не послушали, отвергается. Во многом это соответствует истине, однако М.И. Мельтюхов не ставит вопроса о причине. Из его текста можно лишь сделать вывод, что так «исторически сложилось». Между тем автор признает отсутствие аналитического центра в разведке, который, несомненно, был бы создан, если бы Сталин отдал соответствующий приказ. Кроме того, очевидно, что на деятельности разведки отрицательно сказались репрессии (а это не только гибель многих специалистов, но и кадровая чехарда, мешающая стабильной работе). Правда, автор приводит мнение А.Г. Павлова о том, что низкий уровень анализа разведданных явился «данью существовавшей тогда деспотичной атмосфере» (созданной во многом опять-таки теми же репрессиями, негативную роль которых М.И. Мельтюхов старается принизить), но это лишь мнение А.Г. Павлова⁵⁸, которое сам автор никак не комментирует.

Вызывает сомнения и главный тезис – о намерении Сталина напасть на Германию в 1941 году. То, что в принципе такое решение могло быть принято, сомнений не вызывает, но нет бесспорных доказательств, что речь идет именно о 1941 году. Все аргументы носят косвенный характер. Ограничим-

⁵³ Правда, это обстоятельство бегло упоминается в одной из статей того же автора (Мельтюхов М.И. Репрессии в Красной армии: итоги новейших исследований // Отечественная история. 1997. №5. С. 112).

⁵⁴ См.: Короленков А.В. Еще раз о репрессиях в РККА в предвоенные годы // Отечественная история. 2005. №2. С. 157–159.

⁵⁵ Достаточно сослаться на оценку, данную И.В. Сталиным в апреле 1940 года: «Создание культурного, квалифицированного и образованного командного состава. Такого командного состава нас нет, или есть единицы» (Зимняя война 1939 – 1940. Кн. 2. М., 1999. С. 279).

⁵⁶ См.: Короленков А.В. Указ. соч. С. 158.

⁵⁷ Мельтюхов М.И. Упущенный шанс Сталина. Схватка за Европу: 1939 – 1941 (документы, факты, суждения). 3-е изд., испр. и доп. М., 2008. С. 221–244.

⁵⁸ Павлов А.Г. Советская военная разведка накануне Великой Отечественной войны // Новая и новейшая история. 1995. №1. С. 57.

ся лишь одним доводом против разделяемой автором позиции: на границе развернулось чрезвычайно затратное строительство новых укреплений (причем бетонных, а не легких полевых, как предлагали инженеры). Между тем дефицитные материалы, используемые при этом, было куда логичнее потратить на оборудование новых полевых аэродромов⁵⁹, которых остро не хватало, а ведь это мешало сосредоточению авиации, что М.И. Мельтюхов относит к одному из важнейших аспектов подготовки к наступательной войне. Сложно представить, что ради маскировки, которой могут не поверить, руководство СССР сознательно тормозило подготовку к наступлению – видимо, оно просто считало оборонительные мероприятия в данный момент более важными.

Можно отметить и некоторую противоречивость тезисов автора. С одной стороны, М.И. Мельтюхов заявляет, что «утверждения о якобы низкой боеспособности Красной армии в 1941 году представляются недостаточно обоснованными» и «что вопрос о реальной ее боеспособности «накануне войны еще ждет своего исследователя»⁶⁰. С другой стороны, при этом признается, что личный состав ВВС, танковых войск и артиллерии Германии обладали большим опытом и выучкой, чем советские⁶¹. К сожалению, автор игнорирует те работы, где показано, что даже в случае удара по Германии Красную армию ожидало бы тяжелое поражение⁶². С этими работами можно не соглашаться, но умалчивать о них некорректно.

Можно констатировать, что книга М.И. Мельтюхова, одна из лучших по этой проблематике, открывает перед читателем широкую панораму событий предвоенного времени, предлагает подчас весьма интересные интерпретации и будит мысль хотя бы противоречивостью своих положений.

Рассмотрим теперь другую работу, где достаточно взвешенно отстаивается «оборонительная» версия, книгу А.С. Орлова «Сталин: в преддверии войны»⁶³. Позиция А.С. Орлова представляет немалый интерес с точки зрения оценки положения в вооруженных силах СССР. Он указывает, что не совсем верно судить о мощи советских войск в приграничных округах лишь на основе цифр. Он признает, что эта ошибка делалась еще тогда – «надеялись, что большое количество военной техники, имевшейся в Красной армии, обеспечит успех в будущей войне»⁶⁴. Да и в численном отношении дело обстояло неблагоприятно. Правда, дело было не только в этом – «формирование большого количества новых соединений с чрезмерно большим числом основных видов военной техники себя не оправдало»⁶⁵. Но самое главное – армия была плохо подготовле-

⁵⁹ Великая Отечественная война. 1941 – 1945. Военно-исторические очерки. Кн. 1. М., 1998. С. 86–87.

⁶⁰ Мельтюхов М.И. Упущенный шанс Сталина. Схватка за Европу: 1939 – 1941 (документы, факты, суждения). 3-е изд., испр. и доп. М., 2008. С. 335.

⁶¹ Там же. С. 364–366.

⁶² См., напр.: Соколов Б.В. Собирались ли Сталин напасть на Гитлера? // Война и политика. 1939–1941. М., 1999. С. 305–329.

⁶³ Орлов А.С. Сталин: в преддверии войны. М., 2003.

⁶⁴ Там же. С. 379.

⁶⁵ Там же. С.384.

на. Слишком резким оказалось увеличение ее численности в 30-х годах. К тому же отпуск средств на обучение войск сократился в связи с широкомасштабной программой строительства оборонительных сооружений, увеличением производства оружия, возведением новых аэродромов и т.д. Не хватало горючего, из-за чего годовой налет авиаторов составлял 12 часов. В итоге военнослужащие плохо владели техникой, чрезвычайно высока была аварийность. Но дело не только в этом – слабо было отработано взаимодействие родов войск (в чем, заметим, весьма преуспел вермахт). «Одной крестьянской смекалки, которая имела в избытке, и готовности умирать за родину было недостаточно, чтобы успешно отразить натиск сильнейшей армии мира в войне моторов»⁶⁶. Автор сетует на то, что еще за 20 лет до войны с Германией 80 % населения страны было неграмотным и преодолеть последствия этого еще не успели⁶⁷. Вследствие террора люди боялись проявить инициативу (о чем умалчивает в своей книге М.И. Мельтюхов).

Войска на границе были расположены крайне неудачно на случай нападения противника. Однако А.С. Орлов не связывает это с наступательными намерениями СССР – советские планы прикрытия, по его мнению, не дают основания для такого вывода, достаточно сравнить их с планом «Барбаросса», где прямо идет речь о нападении на Советский Союз и уничтожении его армии⁶⁸. А.С. Орлов считает, что коль скоро в 1941 году отсутствовала такая система обороны, какая была создана в 1943-м на Курской дуге, следовало хотя бы привести войска в полную боевую готовность. Это позволило бы «уменьшить беду», «уменьшить, но не избежать. Потому что причины, о которых говорилось выше, обусловили преимущество Германии в 1941 году»⁶⁹. Отметим, что этот вывод, достаточно очевидный на первый взгляд, принимается далеко не всеми.

Обращает на себя внимание тот факт, что автор отмечает «огромную заслугу И.В. Сталина», который «сумел постичь вершины политического и стратегического руководства страной и армией, стать государственным деятелем международного масштаба»⁷⁰.

Таким образом, А.С. Орлов, признавая многие недостатки в подготовке вооруженных сил СССР к войне, в целом однако придерживается традиционной советской концепции – в основном речь идет именно об ошибках, «искривлениях», как говорили в свое время. Тем не менее, следует признать, что А.С. Орлов добросовестно старается учесть аргументы «за» и «против».

Согласно точке зрения Ю.Я. Киришина и Н.М. Раманичева, РККА значительно превосходила Германию по количеству основных видов военной техники, но не располагала обученными кадрами для их эффективного использования. Во всех видах вооруженных сил существовал значительный некомплект команд-

⁶⁶ Там же. С.397.

⁶⁷ Там же. С. 383, 396.

⁶⁸ Там же. С. 389.

⁶⁹ Там же. С. 392, 400.

⁷⁰ Там же. С. 412.

ных кадров, а до 75% комсостава занимали свои должности несколько месяцев. Это явилось следствием массовых репрессий военных кадров, усугубленным чрезмерно быстрым ростом численности Красной армии. Упомянутые авторы были не согласны с тезисом, что «реорганизация армии, проводившаяся в 1940 – 1941 годах, укрепила ее боеспособность. Во многих родах войск она была снижена». С их точки зрения также неверен и тезис, что СССР не хватало танков и самолетов и некоторых других видов вооружения для укомплектования соединений и частей. «При рациональном их использовании СССР мог иметь значительно больше полностью укомплектованных и слаженных соединений, чем Третий рейх».

Кроме того, они полагали, что включение в состав СССР в 1939 – 1940 годах ряда территорий, отодвигавших границу в западном направлении, в военном отношении «привело к негативным последствиям, отрицательно сказавшись на оперативной и мобилизационной подготовке, а также на боевой учебе войск»⁷¹.

Перейдем к рассмотрению работ, касающихся вопросов изучения истории ВВС СССР. Отметим отсутствие какого-либо нового обобщающего исследования, способного продолжить и развить положения монографии В.С. Шумихина.

В начале 1990-х годов XX века были изданы работы, рассказывающие об участии советской авиации в боевых действиях в межвоенный период⁷². Но в них прослеживается влияние методологии советского периода с ее односторонним подходом к исследованию, кроме того, они базировались на использовании устаревших источников, которые не отражали реальную степень напряжения советской авиации в локальных войнах и конфликтах; потери личного состава и материальной части отечественной авиации в них были занижены; вопросы поставок авиатехники за рубеж для участия в локальных войнах также не отличались новыми данными; налицо было отсутствие новой информации по воздушным силам противостоящих противников, так как авторы игнорировали использование новейших зарубежных разработок на эту тему.

Более поздняя монография одного из этих авторов, В.В. Паршина⁷³, была издана Военным университетом. Советскому периоду посвящена глава 2-я исследования, которая называется «Становление и развитие теории боевого применения отечественной авиации» и включает три раздела: 1) основные направления развития взглядов на роль ВВС в начальном периоде войны; 2) советская военная мысль о совместных действиях авиации с сухопутны-

⁷¹ Киршин Ю.Я., Раманичев Н.М. Накануне 22 июня 1941 года (по материалам военных архивов) // Новая и новейшая история. 1991. № 3. С. 18-19; см. также Раманичев Н.М. «Красная армия всех сильней?» // Военно-исторический журнал. 1991. № 12. С. 2-9.

⁷² Зарецкий В.М., Перов А.Г. Боевые действия советской авиации в локальных конфликтах и войнах. 1921 – 1941 гг. М., 1991; Паршин В.В. Военно-воздушные силы в военных конфликтах 1929 – 1940 гг. М., 1992.

⁷³ Паршин В.В. Становление и развитие отечественной теории боевого применения авиации (начало XX века – июнь 1941 года). М., 2003.

ми войсками; 3) военно-теоретические взгляды на характер самостоятельных действий ВВС. Эта монография полностью совпадает с тематикой диссертации ее автора⁷⁴.

Несмотря на положительное значение этой работы, к сожалению, необходимо отметить, что автор не показал ошибочность положений о преувеличении опыта немецкой авиации в боях Второй мировой войны в процессе изучения этого периода отечественными военными специалистами, а также не подверг критике пресловутый тезис «эффективных первых ударов по аэродромам», которые на практике боев начала Второй мировой войны практически ни разу не оправдывали себя и грозили потерей значительной части воздушных сил, принимавших участие в налетах, что и происходило с германской авиацией в боях над Европой весной и летом 1940 года. Автор не указал порочность тезисов «эффективных первых ударов», которые брали свое начало из восхваления действий германских ВВС нацистской пропагандой и мало общего имели с реальностью. Эта работа является примером отсутствия анализа отечественными специалистами зарубежной литературы на эту тему, где на ряде документальных подтверждений уже несколько десятилетий назад подобные взгляды были подвергнуты жесткой критике.

Необходимо критически рассмотреть взгляды В. Суворова (Б. Резуна) на примере краткого анализа тех мест его книги «День «М». Когда началась Вторая мировая война?», где он пытается доказать агрессивные намерения СССР против Германии, особо активно при этом обращаясь к авиационной тематике.

Во второй главе «Почему Сталин уничтожил свою стратегическую авиацию?» он утверждает, говоря о советском бомбардировщике ТБ-7: «Тысяча ТБ-7 – это как бы ядерная ракета, наведенная на столицу противника. Мощь такова, что для потенциального агрессора война теряет смысл. Итак, одним росчерком сталинского пера под приказом о серийном выпуске ТБ-7 можно было предотвратить германское вторжение на советскую территорию. Я скажу больше: Сталин мог бы предотвратить и всю Вторую мировую войну»⁷⁵.

Автор вопрошает, почему же не было налажено производство этого самолета: «И не в том вопрос: успели бы построить тысячу ТБ-7 к началу войны или нет. Вопрос в другом: почему не пытались?»⁷⁶. Он придает этому вопросу исключительно важное значение: «Отказ от ТБ-7 — это самое трудное из всех решений, которое Сталин принимал в своей жизни. Это самое важное решение в его жизни. Я скажу больше: отказ от ТБ-7 – это вообще самое важное решение, которое кто-либо принимал в XX веке. Вопрос о ТБ-7 – это вопрос о том, будет Вторая мировая война или ее не будет. Когда решался вопрос о ТБ-7, попутно решалась и судьба десятков миллионов людей...»⁷⁷.

⁷⁴Его же. Военно-теоретические взгляды на боевое применение отечественной авиации (1921 г. – июнь 1941 г.): историческое исследование. Дис... канд. ист. наук. М., 1999.

⁷⁵Суворов В.А. День «М». Когда началась Вторая мировая война? М., 1994. С. 27.

⁷⁶С. 33.

⁷⁷С. 36.

Далее автор переходит к представлению И.В. Сталина об «идеальном самолете». В главе 3-й «Про Иванова», где говорится о задачах, поставленных Сталиным советским авиаконструкторам в 1936 году по созданию самолета под условным названием «Иванов», он заявляет, что заказчику был не нужен ни стратегический бомбардировщик, ни лучший в мире истребитель: «Итак, каким же рисовался Сталину идеальный боевой самолет, на разработку которого он отвлекает своих лучших конструкторов, как создателей бомбардировщиков, так и создателей истребителей? Сам Сталин объяснил свое требование в трех словах – самолет чистого неба. Если это не до конца ясно, я объясню в двух словах – крылатый шакал»⁷⁸.

Развивая эту тему в главе 11-й «Крылатый Чингисхан», он утверждает следующее: «Сталинский замысел: создать самолет, который можно выпускать в количествах, превосходящих все боевые самолеты всех типов во всех странах мира вместе взятых. Основная серия «Иванова» планировалась в количестве 100 – 150 тысяч самолетов. Вот мы и подошли к главному. Сталин планирует выпустить самолет самой большой в истории человечества серией. Но это не истребитель. Это не самолет для оборонительной войны. Это – самолет-агрессор. ... Возникает вопрос об истребителях прикрытия. Бомбардировщик в бою, особенно ближний бомбардировщик, действующий над полем боя и в ближайшем тылу противника, должен быть прикрыт истребителями. Если бы вместе с Су-2 было заказано соответствующее количество истребителей прикрытия, то Су-2 можно было бы использовать в любых ситуациях, например для нанесения контрударов по агрессору, нападшему на Советский Союз. Но истребители в таких количествах не были заказаны, поэтому была только одна возможность использовать Су-2 в войне – напасть первыми на противника и нейтрализовать его авиацию. Без этого применять беззащитные Су-2 невозможно. Вот почему решение о выпуске минимум СТА ТЫСЯЧ легких бомбардировщиков Су-2 было равносильно решению НАЧИНАТЬ ВОЙНУ ВНЕЗАПНЫМ УДАРОМ ПО АЭРОДРОМАМ ПРОТИВНИКА. ... Немедленно после нанесения первого удара советская авиационная промышленность должна начать массовый выпуск Су-2. Сталин замышлял в буквальном смысле построить столько легких бомбардировщиков, сколько небольших, но подвижных всадников было в ордах Чингисхана. К началу 1941 года советские конструкторы создали целое созвездие замечательных самолетов, но Сталин любит Су-2»⁷⁹.

В главе 12-й «Инкубатор» автор «обосновывает» и время принятия решения о подготовке к наступательной войне против Германии: «Это, конечно, совпадение, но чисто советское: в 1936 году Сталин отдал секретный приказ о разработке самолета «Иванов», который можно было бы выпускать серией в 100 – 150 тысяч, и в том же 1936 году юное племя решает подготовить 150 тысяч пилотов. А если по большому счету, то создание сталинского ави-

⁷⁸С. 44-45.

⁷⁹С. 108-109, 112, 114.

ационного инкубатора началось за десять лет до 1941 года, еще в 1931 году, когда был брошен лозунг: «Комсомолец – на самолет!». В тот момент Гитлер еще не пришел к власти в Германии и мог не прийти вообще, а Сталин уже тогда готовил смертельный удар по Германии, независимо от того, будет у власти Гитлер или кто другой».

И, наконец, в главе 18-й «Невольники поднебесные» автором делается вывод о том, что подготовка советских пилотов перед Великой Отечественной войной специально была массовой и некачественной, именно потому, что пилотов ориентировали на наступательные действия в массовом масштабе на самолете Су-2 в условиях отсутствия противодействия со стороны противника: «Но высший пилотаж им был не нужен. Их же не готовили к войне оборонительной. Их же не готовили к отражению агрессии и ведению воздушных боев. Их готовили на самолет «Иванов», специально для такого случая разработанный. Их готовили к ситуации: взлетаем на рассвете, идем плотной группой за лидером, по его команде сбрасываем бомбы по «спящим» аэродромам, плавно разворачиваемся и возвращаемся. Этому можно было научить за три-четыре месяца даже невольника, тем паче, что «Иванов» именно на таких летчиков и рассчитывался. И если кто при посадке врубится в дерево – не беда: сержантов-летчиков у товарища Сталина в достатке. И самолетов «Иванов» советская промышленность готовилась дать в достатке. Так что решили обойтись без высшего пилотажа и без воздушных боев».

Итак, концепция автора выглядит следующим образом. Начало подготовки СССР к наступательной войне против Германии (независимо от того, какое правительство там будет находиться у власти) автор относит к началу 1930-х годов, когда был выдвинут лозунг: «Комсомолец – на самолет!». Отказ от производства четырехмоторного бомбардировщика в пользу легкого одномоторного ударного самолета «чистого неба» (который после начала боевых действий планируется выпускать огромной серией в десятках и даже сотнях тысяч экземпляров) свидетельствует о дальнейшей реализации плана наступательной войны против Германии, которая будет развязана сталинским руководством в подходящий момент. Для обеспечения будущих действий этого самолета (по версии автора, Су-2) в СССР разворачивается беспрецедентная в мире подготовка пилотов, ориентированных на удары по наземным целям при минимальном знании основ летного дела и при отсутствии какого бы то ни было противодействия со стороны противника в воздухе. Впоследствии нападение Германии на СССР сделало ненужным самолет «чистого неба», а плохо подготовленные пилоты стали жертвами агрессивной сталинской политики.

Даже с логической точки зрения концепция В. Суворова выглядит абсолютно иррациональной. Если Су-2 действительно создавался как «самолет чистого неба», какая была необходимость выпускать его в десятках тысяч экземпляров? Ведь такое производство, рассчитанное на долгие годы, могло быть ориентировано только на возобновление гигантских потерь в ус-

ловиях затяжной и ожесточенной войны. В данном случае понятие так называемого «чистого неба» звучит совершенно абсурдно. Достаточно отметить, что СССР за все время Великой Отечественной войны выпустил гораздо меньше самолетов всех типов, чем потребное по В. Суворову число Су-2, при этом ведя как оборонительные, так и наступательные боевые действия отнюдь не в условиях отсутствия противодействия германской авиации.

Относительно использования Су-2 для внезапных ударов по аэродромам и ведения наступательной войны. Утвержденная совместным Постановлением СНК СССР и ЦК ВКП(б) № 2466-1096сс от 7 декабря 1940 года программа выпуска самолетов и моторов на 1941 год предполагала выпуск в первом полугодии немногим более 400 самолетов Су-2: 230 – на заводе № 135, 130 – на заводе № 31 и 45 – на заводе № 207. Всего же в 1941 году планировалось выпустить 1150 самолетов этого типа⁸⁰. Фактический же выпуск в первом полугодии 1941 год составил 438 самолетов Су-2. Для сравнения – двухмоторных бомбардировщиков Пе-2 нового типа за этот же период выпустили 490 единиц, а самым массовым среди самолетов новых типов был истребитель МиГ-3, который изготовили в количестве 1363 единиц⁸¹. Данные факты полностью опровергают положения Суворова об исключительном месте Су-2 в системе новых авиационных вооружений СССР. Как мы видим, приоритетным самолетом был именно истребитель МиГ-3 – скоростной серийный советский самолет. В большем масштабе, чем Су-2, выпускался и гораздо более сложный в производстве пикирующий бомбардировщик Пе-2. Эти факты также совершенно не вяжутся с утверждением Суворова об изначальном предназначении массового и дешевого Су-2 как основной силы для нанесения превентивных авиационных ударов по территориям, контролируемым Германией. Принимать всерьез тезис о решающей роли менее 500 одномоторных самолетов Су-2 в осуществлении якобы готовящегося СССР авиационного удара летом 1941 года в рамках превентивной войны против Германии просто бессмысленно. С таким же успехом подобную роль можно было приписать любому ударному самолету СССР, который находился в широком серийном производстве, или обвинить в агрессивных намерениях любое государство, которое разворачивает производство подобных машин.

Что касается версии Суворова об исключительной роли четырехмоторных бомбардировщиков, то даже если бы около 1000 самолетов типа ТБ-7 и были выпущены к началу нападения Германии, можно с уверенностью утверждать, что последнюю не удалось бы удержать от вступления в войну с СССР, и что скорый выход из этой войны силою только бомбардировочных ударов не был бы возможен. Как показал последующий опыт Второй мировой войны, территория Германии подвергалась активным бомбовым ударам союзников уже с 1942 года (которые, кстати, так и именовались –

⁸⁰ Степанов А.С. Развитие советской авиации накануне Великой Отечественной войны (1939 год – первая половина 1941 года). СПб., 2006. С. 235.

⁸¹ См. Таблицу 9 Приложения.

рейды «тысячи бомбардировщиков»). Несмотря на разрушение или даже уничтожение целого ряда немецких городов, Германия капитулировала отнюдь не из-за этих бомбардировок, а в силу разгрома ее вооруженных сил на всех фронтах, который длился несколько лет объединенными усилиями коалиции ведущих мировых держав. Отметим также, что англо-американские авиационные силы, во-первых, получили от промышленности для использования в войне против Германии десятки тысяч четырехмоторных бомбардировочных самолетов (не только не уступающих, но даже превосходящих ТБ-7 по своим характеристикам); во-вторых, с середины войны применяли дальние истребители сопровождения; в-третьих, несли значительные потери, которые необходимо было своевременно восполнять.

В отличие от США и Великобритании, авиапром СССР физически не мог выпускать тяжелые бомбардировщики тысячами и тем более десятками тысяч. Если бы советская авиапромышленность и смогла бы произвести требуемое согласно В. Суворову число самолетов ТБ-7 к началу войны, то это потребовало бы затраты огромных ресурсов (только авиадвигателей понадобилось бы 4000), неизменно ведущей к отмене или сокращению уже существующих программ производства других типов самолетов, которые и без того выполнялись с большим напряжением сил и средств, а ВВС столкнулись бы с проблемой качественной подготовки значительного количества высококвалифицированных экипажей. После начала войны с Германией даже в случае применения ТБ-7 по назначению советские ВВС очень скоро столкнулись бы с необходимостью возобновления текущих потерь самолетов и экипажей, что в условиях кризиса военного времени было бы практически невозможно в силу ограниченных возможностей авиапрома.

Кроме того, к началу войны в СССР в серийном производстве не находился ни один дальний истребитель сопровождения и можно однозначно утверждать, что ни в первые месяцы боевых действий, ни в ближайший последующий период его запуск не состоялся бы в силу физической неготовности промышленности к подобному шагу в условиях проходящей эвакуации и потери ряда авиационных заводов. К тому же не исключено было бы использование соединений ТБ-7 не по прямому назначению – для дневных бомбардировок наступающих немецких войск без истребительного прикрытия, что на практике в самом начале войны действительно вынужденно осуществлялось силами частей дальнебомбардировочной авиации и приводило к огромным потерям за кратчайшие сроки. Анализируя опыт минувшей войны, вряд ли можно однозначно заявлять, что решение, повлекшее за собой появление в рядах ВВС РККА 1000 самолетов ТБ-7 накануне войны с Германией, явилось бы целесообразным шагом. Наивно было бы также предполагать, что наличие в строю советских ВВС нескольких сот тяжелых бомбардировщиков (а число реально боеготовых самолетов всегда несколько меньше произведенных из-за аварий, технических причин и т.д.) заста-

вило бы Германию отказаться от нападения на СССР и уж тем более – в случае начала войны – помогло бы успешно завершить военные действия благодаря воздействию бомбардировок.

Таким образом, несостоятельность взглядов В. Суворова как серьезного исследователя на примере анализа части его книги, касающейся авиационной тематики, очевидна и вряд ли нуждается в дальнейших комментариях.

Перейдем к обзору ряда как общих, так и узкоспециализированных исследований, которые в той или иной степени затрагивают отдельные аспекты интересующей нас темы. Определенных успехов отечественная историография добилась в разработке ранее закрытых направлений, прежде всего связанных с проблемами деятельности высшего военно-политического руководства СССР, военного планирования, деятельности советской военной разведки 1937 – 1941 годов, с некоторыми вопросами истории внешней политики СССР 1939 – 1941 годов. Это также способствовало появлению значительного фактического материала, касающегося таких важных проблем военной авиации, как определение основного потенциального противника Советского Союза и информированность военно-политического руководства о его планах и действиях; соответствующее формирование доктрины развития ВВС, их количественный рост и реорганизация их структуры; подготовка кадров и политические репрессии в среде командного состава и ряд других.

Отметим тот факт, что за последние десять лет сформировался блок различных исследований, посвященный изучению госструктур управления в СССР и биографий людей, занятых в этих структурах, включая высшее политическое руководство страны. Именно на этом самом высоком уровне и принимались практически все сколько-нибудь серьезные решения, касавшиеся развития отечественной авиации⁸².

В монографии О.Ф. Сувенирова «Трагедия РККА 1937 – 1938 годов» подробным образом исследована тема репрессий командного состава Красной армии в предвоенные годы⁸³. Определенное место в ней уделено репрессиям в ВВС. Эти же проблемы были развиты в исследованиях Н.С. Черушева и В. Звягинцева⁸⁴. Интересный и содержательный анализ существующих тенденций по этим проблемам в отечественной историографии изложен в публикации А.В. Короленкова⁸⁵. Значительное место в этих исследованиях занимает описание репрессий в отношении авиаторов.

⁸² Государственная власть СССР. Высшие органы власти и управления и их руководители. 1923 – 1991 гг. Историко-биографический справочник / Сост. В.И. Ивкин. М., 1999; Залесский К.А. Империя Сталина. Биографический энциклопедический словарь. М., 2000; Зенькович Н.А. Самые закрытые люди. Энциклопедия биографий. М., 2004; Его же. Самые секретные родственники. Энциклопедия биографий. М., 2005; Центральный комитет КПСС, ВКП (б), РКП (б), РСДРП (б); Историко-биографический справочник / Сост. Горячев Ю.В. М., 2005.

⁸³ Сувениров О.Ф. Трагедия РККА 1937 – 1938 годов. М., 1998.

⁸⁴ Черушев Н.С. Удар по своим. Красная армия 1938 – 1941 годов. М., 2003; Его же. «Невиновных не бывает...». Чекисты против военных (1918 – 1953). М., 2004; Звягинцев В. Трибунал для героев. М., 2005.

⁸⁵ Короленков А.В. Еще раз о репрессиях в РККА в предвоенные годы // Отечественная история. 2005. № 2.

Необходимо отметить существование работ, где выдвигается тезис о незначительности фактора репрессий как такового. В 1999 году в публикации Г.И. Герасимова было заявлено о незначительности масштабов репрессий и о том, что они не влияли на образовательный уровень офицерского корпуса: «Репрессии не наложили да и не могли наложить из-за незначительности их масштабов по сравнению с общей массой офицерского корпуса видимого отпечатка на образовательный уровень. Некоторое падение доли офицеров, имеющих среднее военное образование, в 1938 – 1939 годах объясняется не репрессиями, а значительным притоком в армию офицеров из запаса, из сверхсрочников и особенно офицеров, окончивших курсы младших лейтенантов. В то же время в предвоенные годы наблюдается устойчивая тенденция к увеличению процента офицеров, имеющих академическое образование. В 1941 году этот процент был наивысшим за весь межвоенный период и равнялся 7,1%. До репрессий, в 1936 году, эта цифра составляла 6,6%. Проведенные расчеты показывают, что в период репрессий наблюдался устойчивый рост количества начсостава, имеющего среднее и высшее военное образование. Так, академическое образование в 1936 году имело 13 тысяч лиц начсостава, в 1939 году – после фактического окончания репрессий – 23 тысячи, в 1941 году – 28 тысяч офицеров. Военное образование в объеме военной школы имело соответственно 125, 156 и 206 тысяч военнослужащих»⁸⁶.

Во второй главе публикации И. Пыхалова «Великая Оболганная война», которая называется «Была ли «обезглавлена» Красная армия?» автор утверждает следующее: «Миф об «обезглавленной Красной армии» состоит из двух базовых утверждений: 1) в ходе репрессий был пущен «в расход» едва ли не весь офицерский корпус, в результате чего армия к 1941 году осталась без опытных командиров; 2) Тухачевский, Уборевич, Якир и другие «невинные жертвы» были гениальными полководцами, устранение которых явилось невосполнимой утратой»⁸⁷.

Автор придерживается точки зрения о завышении числа репрессированных современными исследователями, считает доказанным существование «заговора военных» и принижает негативные последствия политических чисток. В конце главы автор делает следующий вывод: «Была ли необходима столь ширококомасштабная чистка РККА? К сожалению, немалая доля командиров, подвергшихся в то время политическим преследованиям, пострадала безвинно. Большинство из них вскоре было оправдано и восстановлено в армии. С другой стороны, опасность, созданная для государства военными заговорщиками во главе с Тухачевским, была слишком велика, что и объясняет допущенные «перегибы» при ликвидации заговора»⁸⁸.

Военный историк А.Б. Мартиросян практически полностью копирует тезисы Г.И. Герасимова и И. Пыхалова и их аргументацию, а также прямо заявляет о

⁸⁶Герасимов Г.И. Действительное влияние репрессий 1937 – 1938 годов на офицерский корпус РККА // Российский исторический журнал. 1999. № 1. С. 47.

⁸⁷Пыхалов И. Великая Оболганная война. М., 2005. С. 44 – 45.

⁸⁸Там же. С. 65.

полезности политических чисток. Он – автор пятитомного проекта, призванного «развять 200 наиболее ходовых мифов антисталинианы», и во второй книге обращается к теме «Сталин и репрессии 1920 – 1930-х годов». С точки зрения автора одним из таких мифов является утверждение, что «Сталин уничтожил 40 тысяч командиров РККА, вследствие чего произошла трагедия 22 июня 1941 года», которое было запущено в оборот Л.Д. Троцким и Н.С. Хрущевым. Он считает, что репрессированные военачальники – участники гражданской войны – не являлись серьезными и по-настоящему талантливыми полководцами, а всеми своими успехами они были обязаны кадровым царским офицерам, перешедшим на службу в Красную армию. По его мнению, Красная армия к концу 1936 года «в руках таких, не прошедших должной выучки от простого солдата до командира «героев» Гражданской войны, представляла собой плохоуправляемый сброд» и в ней царил «при всех реформах, при всем резком оснащении оружием и техникой, повышении общеобразовательного уровня военнослужащих, при всем резком улучшении материального положения особенно командирского состава – все тот же бардак»⁸⁹.

Автор противопоставляет сокращению кадров в результате репрессий рост за период с 1937-го по 1941 год числа офицеров с высшим и средним образованием и утверждает «об очень высоком уровне квалификации командных кадров РККА, о том, что все основные части и подразделения армии РККА были укомплектованы опытными и для своего-то времени отличными, а в значительной мере уже академически образованными кадрами командиров»⁹⁰.

Аргументация автора по поводу итогов репрессий зачастую не выдерживает никакой критики. Приведем лишь одну цитату, свидетельствующую о его ненаучных методах, когда вместо серьезной аргументации этот исследователь снисходит до патетически поданной брани в адрес оппонентов: «Если за контрреволюционные преступления под расстрел угодило всего 0,79% от общего командного состава РККА на начало 1937 года – это что, «незаконные репрессии»? Если даже по официальным данным было подано свыше 30 тысяч жалоб и прошений о пересмотре дел по увольнению (а также арестов и приговоров суда) – это что тоже «жестокое репрессии»? Чтобы такое количество жалоб и прошений было подано, необходимо, чтобы их подавшие остались бы живы! Неужели это непонятно? Тогда где же те невероятные цифры якобы репрессированных, в основном якобы расстрелянных, коими бандерлоги антисталинской пропаганды до сих пор страшат народ?! На чем были основаны цифры этих негодяев?! Да только на зоологическом антисталинизме!»⁹¹

В другой своей книге «Трагедия 22 июня: блицкриг или измена? Правда Сталина»⁹² А.Б. Мартиросян прямо указывает на якобы существовавший заговор военных как на одну из причин катастрофы 1941 года.

⁸⁹ Мартиросян А.Б. Сталин и репрессии 1920 – 1930-х годов. М., 2008. С. 357-358.

⁹⁰ Там же. С. 363-364.

⁹¹ Там же. С. 368.

⁹² Мартиросян А.Б. Трагедия 22 июня: блицкриг или измена? Правда Сталина. М., 2006.

Итак, данный автор признает расстрел «всего 0,79%» общего состава РККА на начало 1937 года, признает факт наличия десятков тысяч жалоб выживших пострадавших командиров, но упорно продолжает придерживаться точки зрения, что репрессии носили несущественный характер и были в какой-то степени даже необходимыми и полезными. Такие взгляды вряд ли можно считать серьезно аргументированными.

К исследованиям репрессий некоторым образом примыкают справочники о системе исправительных лагерей СССР и о руководителях НКВД⁹³. Информация, содержащаяся в них, включает, в частности, данные о тех подразделениях ГУЛАГа, которые использовались на строительстве объектов авиапромышленности, о конструкторских бюро из заключенных – бывших работников авиапрома, которые числились в системе НКВД, а также о руководителях этих подразделений.

Вопросы безопасности страны в предвоенный период отражены и в труде по истории советской разведки⁹⁴. В нем показана деятельность советских спецслужб по получению жизненно необходимой для обороноспособности СССР информации, включавшей и состояние авиации потенциальных противников, а также приводится оценка поступавших сведений советским военным руководством.

Ряд сборников статей и коллективных трудов по проблемам Второй мировой войны затрагивает вопросы, связанные с интересующей нас тематикой⁹⁵. Так, коллективный труд «Война и политика 1939 – 1941 годов», созданный на базе материалов научной конференции, посвящен начальному периоду Второй мировой войны и касается ряда вопросов, относящихся к военной авиации, в частности, освещает подробности подготовки ВВС Великобритании к нанесению ударов по нефтепромыслам на Кавказе и получение Финляндией для войны с СССР авиационной техники из других стран⁹⁶.

Возрос интерес исследователей к теме боевого применения ВВС РККА накануне и в начале Второй мировой войны. Так, был опубликован ряд статей, в которых впервые затрагивались подробности операций «Икс» и «Игрек» – так условно обозначалась руководством СССР помощь Испанской Республике и Китаю. В статье М.Т. Мещерякова «СССР и гражданская война в Испании» указывалось на причины отправки в Испанию военных советников и специалистов⁹⁷. К сожалению, автором был выдвинут ошибочный тезис о том, что количество посланной в Испанию боевой техники давно известно. В статье автора данного исследования «Советская военная авиация в Испании: опыт боевого применения накануне Великой Отечественной войны» показано, что такие важнейшие аспекты применения советской военной авиации в Испании, как, например, объемы поставок

⁹³ Система исправительно-трудовых лагерей в СССР, 1923 – 1960: Справочник / Сост. М.М. Смирнов. М., 1998; Петров Н.В., Скоркин К.В. Кто руководил НКВД, 1934 – 1941: Справочник. М., 1999.

⁹⁴ Очерки истории российской внешней разведки. Т. 3. 1933 – 1941 годы. М., 1997.

⁹⁵ См., например: Другая война: 1939 – 1945 / Под общ. ред. Афанасьева Ю.Н. М.: Российский гуманитарный университет, 1996.

⁹⁶ Война и политика 1939 – 1941 / Отв. ред. А.О. Чубарьян. М., 1999.

⁹⁷ Мещеряков М.Т. СССР и гражданская война в Испании // Отечественная история. 1993. № 3.

авиатехники из СССР, а также потери советских авиаторов в этой войне, остались в отечественной историографии до конца не освещенными⁹⁸.

В статье Ю. Рыбалкина сообщалось о подробностях отправки специалистов и авиационного вооружения из СССР в Испанию и о формах оплаты за эти поставки⁹⁹. Несколько позже этот же автор издал и монографию по данной теме¹⁰⁰. Тематике участия и потерь советских добровольцев в войне в Испании, в том числе и авиаторов, посвящена статья В.М. Лавского и монография В.Л. Телицына¹⁰¹.

Настоящим явлением в отечественной историографии явился выход в свет монографии С.В. Абросова о применении советской военной авиации в Испании¹⁰². Посвященная формально боевым действиям летчиков-истребителей СССР, фактически она рассматривает действия авиации всех сторон в целом. Впервые приводится поименный список погибших в Испании советских военных авиаторов. Книга базируется на богатейшем документальном материале, в ней широко используются ссылки на факты из малоизвестных отечественным исследователям зарубежных работ. Качественный уровень этого исследования резко контрастирует с основной массой издаваемой у нас в стране литературы по истории авиации (в том числе и с изданиями, профинансированными разными фирмами для рекламных целей), где, за очень редкими исключениями, не только отсутствуют какие-либо ссылки на использованные документы и работы предшественников, но и вообще зачастую не имеется даже краткого списка таковых.

В статье А. Демина и В. Котельникова «Советские бомбардировщики в Китае (1937 – 1946 годы)» приводятся неизвестные ранее сведения о поставках отечественной авиационной техники, говорится о боевой работе советских авиационных специалистов, которые были откомандированы в Китай¹⁰³. А. Демин также опубликовал ряд работ по истории авиапромышленности и ВВС Китая и советской помощи этой стране в период японской агрессии¹⁰⁴.

Существует и монография по теме помощи СССР Китаю¹⁰⁵.

⁹⁸ Степанов А.С. Советская военная авиация в Испании: опыт боевого применения накануне Великой Отечественной войны. // Проблемы истории Великой Отечественной войны 1941 – 1945 годов. Тезисы докладов межвузовской научной конференции. Вып. второй. Самара, 1996.

⁹⁹ Рыбалкин Ю. Москва, Настасьинский, 13 // Родина. 1996. № 9.

¹⁰⁰ Рыбалкин Ю. Операция «Х». Советская военная помощь республиканской Испании (1936 – 1939). М., 2000.

¹⁰¹ Лавский В.М. Меня звали дон Педро // Сто дней одного века. М., 2000; Телицын В.Л. «Пиренеи в огне». Гражданская война в Испании и советские «добровольцы» М., 2003.

¹⁰² Абросов С.В. В небе Испании. 1936 – 1939 годы. О советских летчиках-истребителях, воевавших в Испании. М., 2003.

¹⁰³ Демин А., Котельников В. Советские бомбардировщики в Китае (1937 – 1946 гг.) // Авиация и космонавтика вчера, сегодня, завтра. 1999. № 2.

¹⁰⁴ См., например: Демин А. Советские истребители в небе Китая (1937-й – начало 1940-х годов) // Авиация и космонавтика. 2001. № 2; Его же. Датаншань – Монино по-китайски // Авиация и космонавтика 2004. № 7.

¹⁰⁵ Варганов В.Н. Операция «Z». Советские добровольцы в антияпонской войне китайского народа в 30-х – 40-х гг. М., 1992; Телицын В.Л. Пылающий Китай. Военные конфликты в Китае и советские «добровольцы» М., 2003.

Появились новые, как общие, так и специальные работы о советско-японском военном противостоянии кануна Второй мировой войны, кульминацией которого явились бои в Монголии с широким применением авиации обеими сторонами¹⁰⁶.

Автором данного исследования была опубликована статья, в которой рассматривается роль советской военной помощи Чехословацкой Республике в случае развязывания Германией войны в период Мюнхенского кризиса осенью 1938 года¹⁰⁷. В ней, в частности, указывается, что главную роль в возможной войне могла бы сыграть советская военная авиация, а также анализируются вопросы поставок нашей авиационной техники в Чехословакию.

Определенный интерес представляет статья В.Р. Котельникова «Авиация в советско-польском конфликте сентября 1939 года (по документам советских архивов)»¹⁰⁸. В ней впервые показаны численность и состав авиационной группировки СССР на западном направлении, что дало представление об уровне готовности ВВС (одного из важнейших показателей уровня боеготовности РККА в целом) к боевым действиям в Европе. Автор приводит интересные факты, касающиеся, например, оценок советской военной разведкой численности и состава польской авиации к началу военных действий, а также о захвате советскими войсками значительного количества польской авиатехники и изучении отдельных ее образцов в СССР. К сожалению, автор не сопроводил свою публикацию соответствующими ссылками на использованные источники, поэтому его работу можно классифицировать не как научную, а как популярную.

Автором данного исследования также рассматривалась эта тема в статьях «Современная российская историография о масштабах и итогах боевых действий Красной армии в Польше осенью 1939 года» и «ВВС РККА в войне против Польши осенью 1939 года»¹⁰⁹. В них были определены хронологические рамки военных действий, даны оценки масштабов численности группировки советских ВВС по сравнению с люфтваффе к началу военных действий против Польши, а также приведены потери ВВС РККА.

М.И. Мельгухов опубликовал монографию, часть которой была посвящена советско-польской войне 1939 года. Однако с точки зрения истории применения ВВС РККА она не содержит ничего принципиально нового по сравнению с

¹⁰⁶ Якубович Н.А. Там, вдали у реки... О вооруженном конфликте на Халхин-Голе // Крылья родины. 1998. № 10; Кондратьев В. Халхин-Гол. Война в воздухе. М., 2002; Котельников В. Было дело на Хасане... // Авиамастер. 2003. № 2; «На границе тучи ходят хмуро...» (к 65-летию событий у Хасана): Аналитические материалы. Жуковский; М., 2005.

¹⁰⁷ Степанов А.С. Перед Мюнхеном (Вооруженные силы Германии и Чехословакии и планы сторон к осени 1938 года) // Военно-исторический журнал. 1992. № 4-5.

¹⁰⁸ Котельников В.Р. Авиация в советско-польском конфликте сентября 1939 года (по документам советских архивов) // Авиация и космонавтика вчера, сегодня, завтра. 1999. № 9.

¹⁰⁹ Степанов А.С. Современная российская историография о масштабах и итогах боевых действий Красной армии в Польше осенью 1939 года // Проблемы истории Великой Отечественной войны 1941 – 1945 годов. Материалы межвузовской научной конференции. Вып. 3. Самара, 1996; Его же. ВВС РККА в войне против Польши осенью 1939 года // История авиации. 2000. № 6; 2001. № 1.

ранее изданной монографией «Упущенный шанс Сталина»¹¹⁰. Работа подверглась достаточно жесткой критике польских специалистов, в том числе и за узкий круг работ польских исследователей по данной теме, которые использовал автор. Интересно, что в монографии нет ни одной ссылки на отечественные публикации по теме боевого применения ВВС РККА против Польши, хотя польские историки знакомы с российскими исследованиями в этой области даже лучше, чем автор с публикациями своих же коллег-соотечественников.

Активная разработка темы советско-финляндской войны 1939 – 1940 годов привела к появлению ряда общих исследований, где, помимо других вопросов, достаточно широко освещается и применение ВВС РККА¹¹¹. Среди них необходимо выделить двухтомную монографию П.В. Петрова и В.Н. Степакова, в которой глава «Итоги и уроки воздушных боев» во второй части посвящается непосредственному изучению боевых действий ВВС РККА и морской авиации против Финляндии¹¹². Необходимо также отдельно отметить работы П.А. Аптекаря о потерях Красной армии, в том числе и по авиации во время этой войны¹¹³. Однако в публикациях последнего содержится ряд фактических ошибок, поэтому к его оценкам потерь ВВС РККА в «Зимней войне» необходимо подходить с осторожностью.

Появились работы, посвященные отдельным аспектам воздушной войны над Финляндией в 1939 – 1940 годах¹¹⁴. Их тематика и научный уровень весьма различны. Так, брошюра В.В. Гагина фактически представляет собой компиляцию различных материалов из отечественных и зарубежных публикаций, лишённую какого-либо научного справочного аппарата и содержащую массу фактических ошибок и противоречивых суждений. М.В. Зефиров рассмотрел боевые действия ВВС Финляндии во Второй мировой войне, однако у него налицо полное отсутствие каких-либо ссылок на источники. Публикация же С.В. Тиркельгауба и В.Н. Степакова, напротив, является насыщенной ссылками на документы, содержательной, информа-

¹¹⁰ Мельятохов М.И. Советско-польские войны. 2-е изд. М., 2004.

¹¹¹ См, например: Семиряга М.И. «Незаметная война». Размышления историка о советско-финляндской войне 1939 – 1940 годов // Огонек. 1989. № 22; Его же. Советско-финляндская война (К 50-летию окончания). М., 1990; Его же. Ненужная война // Архивы раскрывают тайны... Международные вопросы: события и люди. М., 1991; Его же. Тайны сталинской дипломатии. М., 1992; Барышников В.Н. От прохладного мира к Зимней войне: Восточная политика Финляндии в 1930-е годы. М., 1997; Зимняя война 1939 – 1940. В 2-х кн. Кн. 1. Политическая история. М., 1999; Соколов Б.В. Тайны финской войны. М., 2000; Аптекар П. Советско-финские войны: Самые позорные в истории русского оружия. М., 2004.

¹¹² Петров П.В., Степаков В.Н. Советско-финляндская война 1939 – 1940. В 2-х т. СПб, 2003.

¹¹³ Аптекар П.А. Справданы ли жертвы? (О потерях в советско-финляндской войне) // Военно-исторический журнал. 1992. № 3; Его же. Потери авиачастей ВВС РККА во время советско-финляндской войны 30.11.1939 – 13.03.1940 // МИГ: монография, история, графика. Вып. 1. М., 1994; Его же. Какие потери в живой силе и технике понесла Красная армия в финской кампании? // Родина. 1995. № 12.

¹¹⁴ См, например: Гагин В.В. Воздушная война в Финляндии 1939 – 1940. Воронеж: Издательский литературный дом «Воронежский Альманах», 1998; Тиркельгауб С.В., Степаков В.Н. Против Финляндии. Советская морская авиация на Балтике в войне 1939 – 1940 годов. СПб: Б&К, 2000; Зефиров М.В. Асы Второй мировой войны: Союзники люфтваффе: Эстония, Латвия, Финляндия. М., 2003.

тивной работой. Так, впервые в отечественной историографии авторы дали подробный список погибших во время боевых действий авиаторов ВВС КБФ. Статья А. Трубина рассматривает малоизвестные факты из истории авиации так называемой «Финской народной армии»¹¹⁵.

Вышли в свет работы, посвященные потерям вооруженных сил СССР в различные периоды их боевого применения, в том числе в локальных войнах 1930-х годов и в начале Второй мировой войны¹¹⁶. Все они созданы при непосредственном руководстве Г.Ф. Кривошеева – два статистических исследования о потерях в войнах созданы под его общей редакцией, а в «Книге памяти» он выступает как руководитель авторского коллектива. В этих работах имеются и некоторые сведения о потерях советских авиаторов данного периода. К сожалению, в «Гриф секретности...» и в «Россия и СССР в войнах ...» в ряде случаев потери авиаторов либо вообще не выделяются, либо даются неполными, в частности, по советско-финляндской войне – крупнейшему примеру применения советских ВВС до начала Великой Отечественной войны. Материалы же первого тома «Книги памяти», охватывающие период до начала советско-финляндской войны 1939 – 1940 годов, полны фактических ошибок, как по хронологическому ряду конфликтов, так и по повторам фамилий погибших авиаторов, что может привести к двойному исчислению и неточной оценке потерь. Кроме того, сами составители признают неполноту представленных сведений. Некоторые конфликты не фигурируют ни в одной из данных публикаций (например, боевые походы советских войск в Прибалтике и Бессарабии в 1940 году), хотя там имели место потери личного состава. Несмотря на ряд положительных моментов, связанных с выходом этих работ, содержащаяся в них информация, тем не менее, пока не позволяет провести окончательный подсчет потерь советских авиаторов в боевых действиях накануне Великой Отечественной войны.

Отметим также появление публикаций по истории погранавиации – темы, которой ранее отечественные исследователи не касались¹¹⁷. К сожалению, авторы «Истории авиации пограничных войск» не избежали в работе ряда фактических ошибок. К тому же работа сделана без каких-либо ссылок на источники и может быть отнесена лишь к жанру научно-популярной литературы.

Необходимо выделить ряд исследований, посвященных вопросам развития военной униформы советской авиации, в том числе касающихся и периода конца 1930-х – начала 1940-х годов XX века. В данном случае, авторы привели в этих работах не просто описание форменных костюмов и предметов авиационного снаряжения, а показали именно через историю униформы важные вехи развития в структурах различных ведомств, прокомментировали причины введения новых званий и их последствия, про-

¹¹⁵ Трубин А. Карельский флаг на крыльях сталинских соколов // Наблюдатель. 2001. № 12.

¹¹⁶ Гриф секретности снят: Потери вооруженных сил СССР в войнах, боевых действиях и военных конфликтах: Статистическое исследование / Под общ. ред. Кривошеева Г.Ф. М., 1993; Россия и СССР в войнах XX века: Статистическое исследование / Под общ. ред. Кривошеева Г.Ф. М., 2001; Российская Федерация. Книга памяти. Т.1. 1923 – 1939. М., 1998.

¹¹⁷ Чупров И. М., Новиков В.С. История авиации пограничных войск (1920 – 1990 годы). М., 1997; Чупров И.М. История авиации пограничных войск. Люди, подвиги, техника... – Люберцы, 1999.

демонстрировали неизвестные ранее факты разработки нового обмундирования и планы снабжения им личного состава ВВС накануне войны, которые свидетельствовали о подготовке массового развертывания авиации и военных авиационных училищ с учетом ожидания военных действий¹¹⁸.

Несколько работ было посвящено потенциальным противникам ВВС РККА и боям начала Второй мировой войны¹¹⁹. Так, в публикациях «Пиррова победа люфтваффе на Западе» и «Пиррова победа люфтваффе: французская кампания 1940 года и ее уроки» приводится анализ боев германской авиации с ВВС стран антигитлеровской коалиции в мае – июне 1940 года и взгляды руководства ВВС РККА на эти события.

Необходимо отметить ряд работ, касающихся темы возможного столкновения Советского Союза с Великобританией, которое оказало влияние на доктрину развития советских военно-воздушных сил.

Исследователь В.А. Белоконь впервые поднял вопрос о влиянии так называемого «английского фактора» на развитие советской военной авиации¹²⁰. Впоследствии эта концепция была развита и дополнена другими исследователями¹²¹. В.Я. Сиполс в статье «Тайные документы «странной войны»», основанной на зарубежных документах, привел данные, показывающие подробности подготовки Англией и Францией воздушных операций против нефтяных месторождений СССР в районе Кавказа в 1939 – 1940 годах¹²². Эти вопросы ранее также затрагивались отечественными историками¹²³. Но, по сравнению со своими предшественниками, автор значительно продвинулся вперед в изучении проблемы, убедительно доказав опасность планов воздушных ударов по нефтяным промыслам, которую не могло не осознавать высшее руководство нашей страны. Он подробно показал позиции высших политических кругов не только англо-французского блока, но также Турции и Ирана. Данная проблема была также развита и автором настоящего исследования, следствием чего явилось несколько работ, посвященных исследованию «английского фактора» на базе анализа

¹¹⁸Демантиук Н.В., Коновалов И.Ф., Теровкин М.А., Хренов М.М. Военная одежда вооруженных сил СССР и России (1917 – 1990 годы). М., 1999; Липатов П.Б. Униформа воздушного флота. Форма одежды, знаки различия, полетное обмундирование, специальное снаряжение, награды и знаки советских авиаторов 1917 – 1957 годов. М., 2000; Шалито А., Савченко И., Рогинский Л., Цыпленков К. Униформа Красной армии 1918 – 1945. М., 2001; Кибовский А.В., Степанов А.Б., Цыпленков К.В. Униформа российского военного воздушного флота. В 2-х т. Том II. Часть 1 (1935 – 1955). М., 2007; Токарь Л.Н. Униформа российского гражданского воздушного флота 1929 – 2006. М., 2008.

¹¹⁹Степанов А.С. Пиррова победа люфтваффе на Западе // История авиации. 2000. № 3; его же. Пиррова победа люфтваффе: французская кампания 1940 года и ее уроки // Клио. 2005. № 4; Фирсов А.А. Асы «Битвы за Британию» // Авиация и космонавтика вчера, сегодня, завтра. 1998. № 8; Грановский Е.А., Морозов М.Э. Морская авиация Германии 1939 – 1945. Ч. 1. М., 1996, другие работы.

¹²⁰Белоконь В.А. Карточный домик истории нашей авиации // Инженер. 1990. № 12; Его же. Что помешало Сталину завоевать мир // Огонек. 1998. № 25.

¹²¹Ригмант В. Бомбардировщик Ту-2 // Авиация и космонавтика вчера, сегодня, завтра. 1997. № 9; Медведь А.А., Хазанов Д.Б. Дальний бомбардировщик Ер-2. М., 1999.

¹²²Сиполс В.Я. Тайные документы «странной войны» // Новая и новейшая история. 1993. № 2-3.

¹²³Безыменский Л.А. Великая Отечественная война в..1940 году? // Международная жизнь. 1990. № 8; Городецкий Г. Черчилль и Советский Союз после 22 июня 1941 года // Новая и новейшая история. 1990. № 6; др. работы.

отечественных и зарубежных публикаций, а также недавно введенного в научный оборот документального материала¹²⁴. К теме противодействия планам союзников обращался и В.Р. Котельников, показавший действия СССР по подготовке ответных бомбардировочных ударов¹²⁵. К сожалению, данная статья была опубликована без каких-либо ссылок на использованные источники и может быть отнесена к разряду научно-популярных работ.

Необходимо иметь в виду, что не все из существующих ведомственных изданий, касающихся вопросов состояния и развития советской авиации предвоенного периода, являются общедоступными. Так, заместитель редактора «Военно-исторического журнала» С.В. Аверченко, касаясь темы своего исследования «Зарождение и развитие технико-эксплуатационной службы военно-воздушных сил РККА в межвоенный период 1921–1941 годов» в монографии, отметил, что «литература, в той или иной мере освещающая историю инженерно-авиационной службы ВВС, была издана в военных академиях имени Н.Е. Жуковского и А.Ф. Можайского» и открыто признал, что «издавалась она ограниченными тиражами, в продажу не поступала и многие исследователи военно-воздушных сил с ней ознакомиться не могли»¹²⁶.

Сошлемся на еще один недавний пример на эту тему. Кандидат исторических наук Н.С. Тархова – ответственный составитель сборника «Командный и начальствующий состав Красной армии в 1940 – 1941 годах: структура и кадры центрального аппарата НКО СССР, военных округов и общевойсковых армий. Документы и материалы» (был подписан в печать 15 декабря 2004 года) – прямо указывала, что публикуемые в Приложениях №№ 3-5 таблицы численного и боевого состава Красной армии по состоянию на 1 мая 1940 года и на 22 июня 1941 года были составлены «на основании ранее неизвестных архивных документов и недоступных служебных изданий»¹²⁷. Как следовало из примечаний к соответствующим таблицам №№ 1, 3¹²⁸ Приложения № 4 «Численный состав Красной армии на 22 июня 1941 года», под «недоступны-

¹²⁴ Степанов А.С. «Английский фактор» и ВВС РККА в 1939 – 1941 годах. // Аэрокосмический комплекс в истории отечества: Тезисы докладов Всероссийской конференции (27-29 января 1999 года). Самара, 1999; Его же. «Английский фактор» и его влияние на развитие ВВС РККА в 1939 – 1941 гг. // Гриф. 1999. № 3; Его же. «Английский фактор» и военные планы СССР в 1938 – 1941 гг. // Вестник Санкт-Петербургского университета. Серия 2. История. 2005. Вып. 3. июнь; Его же. Военные планы и оборонная промышленность СССР накануне и в начале Второй мировой войны: британский фактор // Отечественная история. 2006. № 3.

¹²⁵ Котельников В. Курс на Суэц // Авиамастер. 2003. № 4.

¹²⁶ Аверченко С.В. Зарождение и развитие эксплуатационно-технической службы военно-воздушных сил РККА в межвоенный период. (1921 – 1941 гг.). М., 2006. С. 12.

¹²⁷ Командный и начальствующий состав Красной армии в 1940 – 1941 гг.: Структура и кадры центрального аппарата НКО СССР, военных округов и общевойсковых армий. Документы и материалы. М.; СПб, 2005. С. 7.

¹²⁸ Там же. С. 243, 245, 249-250. Название таблицы № 1 – «Численный состав приграничных военных округов Красной армии на 22 июня 1941 года»; название таблицы № 3 – «Численный состав войск внутренних военных округов Красной армии на 22 июня 1941 года». В данных таблицах, в частности, была представлена подробная численность авиации по всем военным округам с разбивкой по типам машин с выделением исправных, включая боевые (бомбардировщики, истребители, штурмовики, разведчики) и остальные (в разделе «остальные самолеты» в таблице № 3 была учтена и авиация ВУЗов Красной армии, но по типам машин по округам не разнесена из-за отсутствия данных).

ми служебными изданиями», в частности, понималось следующее – «Боевой и численный состав Вооруженных сил СССР в период Великой Отечественной войны (1941 – 1945 гг.): Статистический сборник № 1 (22 июня 1941 года)», подготовленный сотрудниками отдела военной статистики Института военной истории Министерства обороны РФ и изданный в Москве в 1994 году¹²⁹. Отметим также, что Н.С. Тархова выражала «отдельную признательность за представленный материал по численному составу Красной армии на 22 июня 1941 года начальнику отдела статистики Института военной истории МО РФ М.Э. Морозову»¹³⁰. Таким образом, в данном случае налицо тот факт, что только на 64-м году после начала Великой Отечественной войны для гражданских историков был открыт доступ к ряду статистических материалов по советской довоенной авиации, фрагментарно заимствованных из некоторых до сих пор недоступных служебных (ведомственных) изданий.

Рассмотрим работы второго этапа, посвященные деятельности научно-исследовательских центров и разработке новых образцов авиационной техники. В 1992 – 1994 годах издательским отделом Центрального аэрогидродинамического института имени проф. Н.Е. Жуковского (ЦАГИ) была опубликована монография «Самолетостроение в СССР 1917 – 1945 годов»¹³¹. Хотя при ее создании авторским коллективом ставилась задача комплексного освещения развития советского самолетостроения, следует отметить, что она касается вопросов разработки самолетов в значительно большей степени, чем их производства. Основной объем материала монографии непосредственно относится к описанию различных типов авиационной техники, в некоторой степени затрагивается деятельность самолетостроительных конструкторских бюро и основных научно-исследовательских центров СССР.

К сожалению, данной работе присущи серьезные недостатки. Так, некоторые известные конструкторы даже не были упомянуты. Это касается, например, инженера А.А. Сенькова, который работал на заводе № 84 и после ареста В.М. Мясищева руководил внедрением в производство лицензионного самолета DC-3 («Дуглас»). По состоянию на 1 января 1940 года, он возглавлял одно из восьми самолетостроительных КБ СССР с численностью работников свыше 100 человек¹³². Тема репрессий в авиапромышленности и в научно-исследовательской сфере была затронута весьма поверхностно. Отсутствуют даже малейшие намеки на наличие каких-либо противоречий между конструкторскими коллективами, на весьма непростые отношения между Наркоматом авиапромышленности и основным заказчиком авиационной техники – ВВС Красной армии, хотя отношения между этими ведомствами иногда приводили к столкновениям с драматическими последствиями (например, «Дело НИИ ВВС» 1941 года). В данном исследовании не дается ответа на важный вопрос: что же можно было считать

¹²⁹ Там же. С. 243.

¹³⁰ Там же. С. 13.

¹³¹ Самолетостроение в СССР 1917 – 1945 годов / Костырченко Г.В., Бюшгенс Г.С. и др. Под ред. Г.С. Бюшгенса. В 2-х кн. М., 1992 – 1994.

¹³² Иванов В.П. Самолеты Н.Н. Поликарпова. М., 2004. С. 340.

«новой» авиационной техникой, по каким критериям она отличалась от старой и какие конкретные преимущества она имела.

То же самое относится и к авиационной технике Германии – все ли самолеты, выставленные против СССР летом 1941 года и традиционно относимые отечественными исследователями к новейшим образцам, действительно являлись таковыми, а если нет, то какие именно? К сожалению, ответа на эти и многие другие важные вопросы в данном исследовании нет. Авторы сделали попытку рассмотреть основные модели серийной авиационной техники западных стран, что было бы довольно наглядно при сопоставлении с аналогичными советскими образцами, но они сделали это весьма поверхностно. Имеются и чисто фактические ошибки, в частности, в таблицах по выпуску самолетов на авиапредприятиях СССР во второй половине 1930-х – начале 1940-х годов. В целом, эта первая и единственная на сегодняшний день работа на данную тему оставляет противоречивое впечатление.

Опубликован ряд как общих, так и специальных работ, где впервые в отечественной историографии были затронуты некоторые вопросы экономических контактов с западными странами, помимо прочего, влиявших и на развитие советской авиационной промышленности¹³³. В них, в частности, исследуются вопросы поставок в СССР новых технологий, закупленных в Германии и США, а также сырья и промышленного оборудования, которые могли быть использованы в военной индустрии.

Следует выделить ряд публикаций, относящихся к теме изучения и использования Советским Союзом зарубежного опыта в создании конструкций самолетов и моторов, а также различных авиационных технологий и поставок сырья для нужд авиации и авиапромышленности¹³⁴. Это новое направление в

¹³³ Иваницкий Г.М. Советско-германские торгово-экономические отношения в 1939 – 1941 годах // Новая и новейшая история. 1989. № 5; Шевяков А.А. Советско-германские экономические отношения в 1939 – 1941 годах // Вопросы истории. 1991. № 4-5; Его же. Советско-германские экономические связи в предвоенные годы // Социологические исследования. 1995. № 5; Сиполс В.Я. Торгово-экономические отношения между СССР и Германией в 1939 – 1941 годах в свете новых архивных документов // Новая и новейшая история. 1997. № 2; Безыменский Л.А. Советско-германские договоры 1939 года: новые документы и старые проблемы // Новая и новейшая история. 1998. № 6.

¹³⁴ См., например: Капистка В.В. Что мы взяли у люфтваффе? // Крылья Родины 1995. № 9; Соболев Д.А. Немецкий след в истории советской военной авиации. Об участии немецких специалистов в развитии авиастроения в СССР М., 1996; Михеев В.Р. «Белые» самолеты для Красной армии // Авиация и время. 1997. № 2; Котельников В.Р., Петров Г.Ф., Соболев Д.А., Якубович Н.В. «Американцы» в России. М., 1999; Котельников В.Р. Влияние закупок в США и технической помощи американских фирм на советское самолетостроение в 30-х годах // XII международный симпозиум по истории авиации и космонавтики. Тезисы докладов. М., 1999; Мухин М.Ю. «Амторг»: Американский след в советской оборонке. Ч. 2. Первым делом – самолеты // Полигон. 2000. № 3; Степанов А.С. Миссия генерала Петрова: влияние немецкого фактора на развитие ВВС РККА накануне Великой Отечественной войны // История авиации. 2001. №2; Капистка В.В. И.В. Сталин: «Организуйте изучение нашими людьми немецких самолетов» // Военно-исторический журнал. 2001. № 11; Степанов А.С. «Моральное эмбарго» 1939 года: нарушенное сотрудничество СССР и США в области самолетостроения // Вестник Санкт-Петербургского университета. Серия 2. История. 2004. Вып. 1-2, январь; Его же. Оценка советским военно-политическим руководством возможностей авиапромышленности Германии накануне Великой Отечественной войны // Телескоп. Научный альманах. Специальный вып. Проблемы изучения военной истории. Материалы Всероссийской

отечественной историографии. Ранее об этом появлялись достаточно скудные и отрывочные сведения. Обратим внимание на исследование ««Американцы» в России», которое рассматривает советско-американские контакты в области авиации. Интересующему нас периоду посвящена глава «Учиться у Америки», которая написана В.Р. Котельниковым. Этому автору принадлежит также и ряд других публикаций о самолетах, которые выпускались в СССР по американским лицензиям¹³⁵. К слабым сторонам его работ следует отнести то обстоятельство, что весьма интересный фактический материал не сопровождается соответствующими ссылками на используемые источники.

Необходимо обратить внимание на то обстоятельство, что лидерами в разработке данного направления стали не историки, а специалисты с инженерно-техническим образованием, поэтому их работы не лишены фактических ошибок исторического плана. Прежде всего это относится к монографии Д.А. Соболева, основная часть которой посвящена использованию немецких технологий в советском авиапроме уже после окончания Великой Отечественной войны. Для многих же специалистов-историков вопрос о технико-экономическом сотрудничестве СССР с западными странами в предвоенный период являлся не первоочередным. Так, М.Ю. Мухин занимался общими вопросами технико-промышленных связей СССР с США в межвоенный период через «Амторг», В.Р. Михеева интересовали деятельность в США русских специалистов по авиации после их эмиграции из-за революции и гражданской войны в России, а В.В. Капистка в своих публикациях о закупках Советским Союзом немецкой авиатехники и ее изучении, к сожалению, содержащих ряд неверных или противоречивых сведений, хоть и касался очень узких технических вопросов о заимствовании ряда узлов и деталей немецких самолетов советским авиапромом, но так и не привел полного списка закупленных в Германии моделей самолетов и практически не анализировал ни объем, ни ассортимент приобретенного в Германии промышленного оборудования для авиапрома.

Значительное количество публикаций посвящено истории отдельных типов самолетов, в том числе так называемого нового поколения, поступивших на вооружение ВВС Красной армии незадолго до начала Великой Отечественной войны. В основном они относятся к научно-популярным и зачастую, к сожалению, не снабжены ссылками на документальные источники и литературу. В 1990-х годах был опубликован ряд работ о самом массовом советском самолете нового поколения – МиГ-3¹³⁶, изданы со-

конференции, посвященной 60-летию Победы в Великой Отечественной войне (1941 – 1945 гг.). Самара, 2005; Его же. Оценка военной авиации Германии советским военным руководством накануне Великой Отечественной войны // Наука и культура России: Материалы II Международной научно-практической конференции, посвященной Дню славянской письменности и культуры памяти святых равноапостольных Кирилла и Мефодия. Самара, 2005.

¹³⁵ См., например: Котельников В.Р. Летящая лодка «Каталина». СПб., 1995; Его же. От ДС-3 до Ли-2 // Мир авиации. 1999. № 4 и др.

¹³⁶ Галлай М.Л. МиГ-3 – глазами испытателя // Крылья Родины. 1994. № 6; Иванов В.П. МиГ-1 – машина Поликарпова? // Крылья Родины. 1995. № 2.

держательные монографии по истории истребителей «Як», написанные А.Т. Степанцом и С.Д. Кузнецовым¹³⁷, вышли публикации по истории пикирующего бомбардировщика Пе-2 и штурмовику Ил-2, которые также относились к новому поколению¹³⁸, получили освещение и другие типы самолетов, в том числе устаревших типов, которые применялись в нашей авиации¹³⁹.

Представляют интерес книги, рассказывающие о жизни и деятельности известных советских авиаконструкторов. Среди них необходимо особо выделить работы об А.Н. Туполеве и Н.Н. Поликарпове, чьи самолеты составляли основу советской военной авиации вплоть до начала Великой Отечественной войны¹⁴⁰. На Украине на русском языке вышла книга Ю.А. Гугли «Последние истребители Поликарпова»¹⁴¹.

Практически во всех перечисленных работах господствует точка зрения, что машины новых типов не уступали немецким самолетам. Исключением является публикация исследователя истории авиации В.И. Алексеенко¹⁴². Вопреки устоявшимся взглядам он дает критическую оценку советским машинам. Он делает вывод, что неудачи нашей авиации в начале войны с Германией были во многом обусловлены именно слабостью нашей истребительной авиации, а истребители новых типов уступали немецким машинам в первую очередь из-за слабости отечественного моторостроения, отставания в развитии вооружения и средств связи.

Ряд работ посвящен описанию зарубежных машин, в том числе и тех, которые были противниками советской авиации в войне с Финляндией в 1939 – 1940 годах¹⁴³.

На рубеже веков, то есть буквально в последнее время, появился значительный объем исследований, посвященных истории отдельных типов самолетов ВВС РККА. Подобные статьи и брошюры уделяют основное внимание истории проектирования, тактико-техническим характеристикам, «боевой карьере», а также довольно часто и порядку производства. Ввиду большого числа подобных публикаций не представляется возможным вы-

¹³⁷ Степанец А.Т. Истребители «Як» периода Великой Отечественной войны. М., 1992; Кузнецов С.Д. Первый «Як». М., 1995.

¹³⁸ Котельников В.Р., Лейко О.Ю. Пикирующий бомбардировщик Пе-2. М., 1993; Марковский В.А., Медведь А.А. Оружие «пешки» // Авиамастер. 1997. № 2; Булах А.А. Трудный вопрос // Авиамастер. 1998. № 2-3.

¹³⁹ Котельников В.Р. Линкор сталинских соколов // Авиация и время. 1997. № 4; Родионов И.И., Сovenko А.Ю. Ил-4: так было // Авиация и время. 1998. № 1; Панатов Г.С., Удалов К.Г. Иллюстрированная энциклопедия самолетов ТАНТК им. Г.М. Бериева. В 2-х томах. Т. 1. 1932 – 1945 гг. М., 1998; др. работы.

¹⁴⁰ Андрей Николаевич Туполев. Жизнь и деятельность. М., 1991; Иванов В.П. Авиаконструктор Н.Н. Поликарпов. СПб., 1995.

¹⁴¹ Гугля Ю.А. Последние истребители Поликарпова. Киев, 1998.

¹⁴² Алексеенко В.И. Советские ВВС накануне и в годы Великой Отечественной войны // Авиация и космонавтика вчера, сегодня, завтра. 2000. № 2-4.

¹⁴³ См., например: Корнилов В.А. Четырехмоторное «Разочарование» // Крылья Родины. 1993. № 11; Котельников В.Р. Истребитель Хаукер «Харрикейн». М., 1997; Его же. Авиация во Второй мировой войне. Самолеты Франции: В двух частях. М., 1998 и др.

делить какую-либо одну из них, однако в комплексе эти работы представляют несомненный интерес¹⁴⁴.

Перейдем к рассмотрению третьей группы исследований второго этапа – освещению состояния и развития советской авиационной промышленности во второй половине 30-х – начале 40-х годов и ее месте в оборонной индустрии СССР.

В 1996 году вышло исследование Н.С. Симонова «Военно-промышленный комплекс СССР в 20-е – 50-е годы: темпы экономического роста, структура, организация производства и управление»¹⁴⁵. Это первая в отечественной литературе научная монография, об истории формирования советского военно-промышленного комплекса. Третья глава ее посвящена советской военной промышленности в 30-х годах и касается, в частности, ее деятельности в 1939 – 1941 годах. Определенное место в ней отведено работе наркомата авиационной промышленности и производству авиационной техники. Следует, однако, отметить, что из-за широких хронологических рамок книги обзор интересующего нас периода дан кратко, а проблемы авиации затронуты весьма фрагментарно. Тем не менее, этот труд не может не привлечь внимание уже потому, что автор ввел в научный оборот значительное количество новых документов, содержащих интересный фактический материал.

Упомянутая выше монография «Самолетостроение в СССР 1917 – 1945 годов» содержит две главы, касающиеся данной тематики: «Организация авиационного крупносерийного производства» и «Авиационная промышленность накануне и в годы Великой Отечественной войны (1939 – 1945 годы)». Их автор – кандидат исторических наук Г.В. Костырченко. Интерес представляет также глава «Авиамоторостроение в 1917 – 1940 годах» из первой книги, которая написана Н.В. Григорьевым.

Определенный интерес представляет статистический материал по выпуску авиационной техники в СССР в 1926 – 1941 годах, включающий практически все типы отечественных самолетов с рассмотрением их производства конкретно по отдельным авиазаводам. К сожалению, авторы мо-

¹⁴⁴Хазанов Д.Б., Гордоков Н.Т. Ближний бомбардировщик Су-2. М., 2000; Арсеньев Е.А. Самолеты ОКБ им. А.И.Микояна // Авиация и космонавтика вчера, сегодня, завтра. 2000. № 7; Маслов М.А. Самолеты-разведчики Р-5 и Р-З. М., 2000; Его же. И-153. М., 2001; Котельников В., Морозов М. Незаконнорожденный бомбардировщик. Боевой дебют // История авиации. 2001. №2; Перов В.И., Растренин О.В. Штурмовик Ил-2 // Авиация и космонавтика вчера, сегодня, завтра, 2001, № 5-6; Котельников В.Р. «Скоростной, Скороподъемный, Скорострельный» // Авиация и время. 2001. № 6; Якубович Н.В. Самолеты С.А. Лавочкина. М., 2002; Ригмант В. «Летающая крепость» ВВС Красной армии // Авиация и космонавтика вчера, сегодня, завтра, 2002. № 5-6; Маслов М. И-180, И-185. М., 2003; Медведь А.Н., Хазанов Д.Б., Маслов М.А. Истребитель МиГ-3. М., 2003; Перов В.И., Растренин О.В. Неизвестный Ар-2 // Авиация и космонавтика вчера, сегодня, завтра, 2003, №2-4, 7; Котельников В.Р. ТБ-3. Летающая крепость Андрея Туполева // Авиация и космонавтика вчера, сегодня, завтра, 2003, №5-6; Котельников В.Р., Медведь А.Н., Хазанов Д.Б. Пикирующий бомбардировщик Пе-2. // Авиация и космонавтика вчера, сегодня, завтра, 2004. №5-6 и др.

¹⁴⁵Симонов Н.С. Военно-промышленный комплекс СССР в 20-е – 50-е годы: темпы экономического роста, структура, организация производства и управление. М., 1996.

нографии не использовали метод сравнительного анализа. В ней не сопоставляются основные показатели зарубежного авиационного производства. Например, такой важный материал, как производство самолетов Германией – основным потенциальным противником Советского Союза – не затронут вообще. В результате нет возможности наглядно сравнить тенденции роста производства самолетов СССР и основных развитых страна перед началом Великой Отечественной войны.

Из всего ряда работ по этой теме необходимо выделить наличие монографии М.Ю. Мухина, посвященной истории советской авиапромышленности в период между Гражданской и Великой Отечественной войнами (хотя автор в одной из глав рассматривает и историю отечественного авиапрома до 1917 года)¹⁴⁶. Она состоит из шести глав, построенных по тематическому принципу. Большой хронологический ряд исследования, к сожалению, не позволил автору достаточно детально рассмотреть интересующий нас период. Непосредственно ему посвящена одна глава, которая так и называется – «Накануне Великой Отечественной войны», посвященная взаимным оценкам советскими и германскими авиаспециалистами потенциальных возможностей друг друга. Она занимает всего 18 страниц из 320 страниц исследования. Разумеется, это не недостаток работы, а лишь ее особенность. Однако почти во всех других главах также есть обращение к интересующим нас проблемам. Например, в главе «Масштабы производства» есть подраздел «Авиавыпуск в последние предвоенные годы». Особо необходимо отметить главу «Авиапромышленность Германии», где приводится детальное изучение проблем, стоявших перед авиапромышленностью нашего будущего противника. Автор широко использует богатейший фактический материал из различных госархивов, мемуарную литературу, анализирует новейшие исследования, в том числе зарубежных авторов, и малодоступные публикации. Особенностью монографии является активное обращение к богатейшей базе данных по истории советской авиации из сети Интернет, которую составил исследователь И. Родионов. Один из основных выводов автора – это важнейшее превосходство советской авиапромышленности над германской накануне Великой Отечественной войны по объемам производства, несмотря на отставание в технологиях, низкую культуру производства и нехватку важнейших компонентов, необходимых для выпуска авиатехники.

Из зарубежных факторов влияния на отечественную промышленность в предвоенный период подробнее других рассмотрен германский, хотя он был далеко не единственным. Впрочем, в ограниченных рамках монографии предвоенный период и не мог быть рассмотрен более детально.

К сожалению, нехватка соответствующей информации зачастую приводила к различным неточностям в исследовании. В частности, встречаются фактические ошибки в описании управленческой структуры авиапрома в данный период, определенные пробелы в плане развертывания авиапрома в регионах накануне Великой Отечественной войны. Автор мог бы избе-

¹⁴⁶ Мухин М.Ю. Авиапромышленность СССР в 1921 – 1941 годах. М., 2006.

жать этого, привлекая, например, соответствующие документы из фондов РГАСПИ, где в обобщенном виде представлены важнейшие государственные решения по авиапромышленности, охватывающие, кстати, не только собственно авиапром, но и другие наркоматы, работающие на обеспечение его интересов.

Хочется также отметить ряд публикаций, посвященных различным проблемам авиационной экономики и авиамоторостроения СССР в предвоенный период¹⁴⁷.

Достаточно странное впечатление оставляет работа Н.А. Якубовича «Авиация СССР накануне войны»¹⁴⁸. Хотя автор и рассматривает боевые действия советских ВВС в предвоенный период, реально в книге подробнее отражена деятельность авиапрома и различных КБ по созданию новой авиатехники. В книге 21 глава и почти 400 страниц, но, например, глава 8 по боям советской авиации с Финляндией состоит из неполных пяти страниц! Нет ни одной цифры ни о численности ВВС РККА, ни о потерях советских и финских ВВС. К тому же в данной работе практически отсутствуют какие-либо ссылки на использованные источники.

Наряду с достижениями в изучении темы имеются и определенные пробелы. Например, до сих пор остались не исследованными до конца вопросы обеспечения советской авиационной индустрии различными видами стратегического сырья, в том числе алюминием: конкретные цифры о производстве в СССР в 1938-м – первой половине 1941 года этого первоочередного для авиастроения материала отсутствуют. Нет никаких специальных работ по истории основного соперника – германской авиационной промышленности.

Подытоживая анализ отечественной историографии второго этапа темы можно сделать вывод, что проблемы развития советской авиации в предвоенный период затрагиваются в работах самого разного направления и тематики. Значительно расширилась источниковая база исследований. Наибольших успехов отечественные историки добились в изучении советских ВВС – издано значительное количество работ по боевым действиям и по развитию конструкций самолетов. Определенные успехи также достигнуты и в изучении авиационной промышленности. Но ни по одной из трех упоминавшихся выше групп так и не вышло обобщающих работ.

Перейдем к краткому обзору зарубежных работ по интересующей нас тематике. В связи с тем, что отечественные исследователи практически не затрагивали тему развития авиации зарубежных стран, а также их авиационной промышленности, этот пробел в какой-то степени восполняется

¹⁴⁷ Котельников В.Р. Моторы большой войны // Крылья Родины. 2002. №7; Мухин М.Ю. Эволюция системы управления советской оборонной промышленностью в 1921 – 1941 годах и смена приоритетов «оборонки» // Отечественная история. 2000. № 3; Егоров Е. Советская авиапромышленность накануне Великой Отечественной войны // Отечественная история. 2003. № 3; Егоров Е. Советский авиазавод в Синьцзяне в 1930 – 1940-е годы. // Новая и новейшая история. 2004. №5.

¹⁴⁸ Якубович Н.А. Авиация СССР накануне войны. М., 2006.

благодаря использованию литературы из Германии, Великобритании, США, Франции и других стран.

Обзор этого раздела можно начать с монографии испанских исследователей Дж. Миранды и П. Меркадо «Авиация мира в гражданской войне в Испании 1936 – 1939 годов: американские и советские самолеты»¹⁴⁹. Можно дать высокую оценку этому изданию, авторы которого привели подробную картину поставок и использования советской авиационной техники против националистов, оснащенных германским и итальянским оружием. Книга также затрагивает вопрос об использовании советскими авиаконструкторами при разработке военных самолетов зарубежной технической мысли, в первую очередь американской.

Интересна публикация Джеральда Хаусона, который рассматривает историю применения всех самолетов, участвовавших в гражданской войне в Испании 1936 – 1939 годов по обе стороны фронта. В разделах исследования приводится краткая история испанской авиации, боевые действия, развитие, состояние и организация авиационных сил обеих сторон. Важную часть исследования занимает описание в алфавитном порядке 280 типов самолетов, которые – хотя бы в единичных экземплярах – были использованы какой-либо противоборствующей стороной¹⁵⁰. Этот же автор также провел скрупулезное исследование и по общему объему поставок вооружения в Испанию, выделяя и авиацию (в том числе как поступившую, так и предполагавшуюся к получению авиатехнику из СССР). Отметим, что он использовал и российские документы, что несомненно придает его исследованию «Оружие для Испании. Нерассказанная история испанской гражданской войны» особую ценность¹⁵¹.

Книга известного чешского историка авиации В. Нэмечика о чехословацких самолетах в 1918 – 1939 годах дает подробный обзор советско-чехословацкого сотрудничества в области авиастроения, включая закупку Чехословацкой лицензией на производство бомбардировщика СБ, а также информирует о подготовке СССР в оказании помощи Чехословакии в момент кризиса осенью 1938 года¹⁵². Этой машине посвящены и другие публикации¹⁵³.

В исследовании американского автора Р. Вагнера «Китай 1931 – 1941: прелюдия к Перл-Харбору» приведен богатый фактический материал о воздушных боях в Китае накануне и в начале Второй мировой войны, поставках в Китай советской авиационной техники, картине состояния японской авиации в свете ее столкновения с советскими авиасилами в Китае¹⁵⁴.

Монография американского историка А. Кукса «Номонхан: Япония против России в 1939 году» содержит богатый фактический материал, относящийся к

¹⁴⁹ Miranda J., Mercado P. World aviation in Spain (The Civil War) 1936 – 1939. American and Soviet airplanes. – Sillex Ediciones, Madrid, 1988.

¹⁵⁰ Howson G. Aircraft of the Spanish Civil War 1936 – 1939. Putnam Aeronautical Books, London, 1990.

¹⁵¹ Howson G. Arms for Spain. The Untold Story of the Spanish Civil War. London, 1998.

¹⁵² Nemeček V. Československa letadla. – Sv. 1. 1918-1945. – Nase vojsko, Praha, 1983.

¹⁵³ См., например: Vrány J. Pripad B-71 // Letectví + kosmonautika. 1988. № 19.

¹⁵⁴ Wagner R. China 1931 – 1941. Prelude to Pearl Harbor. – AJ-Press, Gdansk, 1995.

противоборству советских и японских ВВС в войне на Халхин-Голе¹⁵⁵. Опираясь на японские архивы, автор приводит статистику потерь японской авиации и дает обзор проблем авиастроения Японии. Этой же теме посвящена серия статей Б. Беза «Инцидент на Номонхане» во французском периодическом издании «Авионс»¹⁵⁶. Автор, в частности, приводит динамику наращивания японской авиагруппировки в районе Халхин-Гола, а также сообщает об итоговых потерях японской авиации с разбивкой по типам машин, которые до него не находили объективного отражения в отечественной историографии. В монографии о создании и боевом применении японских армейских истребителей в конце 1930-х годов содержится также информация об активном использовании на Халхин-Голе одного из массовых истребителей – Ки-27, на который и пришлась основная боевая нагрузка (и потери) в этом конфликте¹⁵⁷.

Особое место занимает литература о советско-польской войне 1939 года. Информация как о состоянии польских ВВС к этому времени, так и о применении советской авиации в Польше содержится в общих и специализированных публикациях польских авторов. Прежде всего необходимо отметить публикации польского исследователя М. Вавжинского¹⁵⁸. Опираясь на введенную в научный оборот в Польше документальную базу, основывающуюся на раскритикованных материалах из архивов Российской Федерации, а также на работы польских и российских исследователей, он попытался воссоздать картину польско-советской воздушной войны осени 1939 года.

Из общих работ необходимо выделить монографию Рышарда Шавловски «Советско-польская война 1939 года»¹⁵⁹ и работу «Польские вооруженные силы во Второй мировой войне», написанную эмигрантскими польскими специалистами по военной истории из Польского Института и Музея имени генерала В. Сикорского, посвященную началу советско-польской войны¹⁶⁰. Обе работы свидетельствуют о полном господстве в воздухе советской авиации с первого дня войны и о практически полном отсутствии какого-либо сопротивления со стороны польской авиации, которая к моменту военных действий начала эвакуацию в Румынию. Авторы приводят описания массированных налетов советской бомбардировочной авиации, которые были предприняты для подавления сопротивления наиболее боеспособных группировок польских войск.

Одна из последних публикаций, посвященная вопросам советско-польской войны 1939 года, принадлежит перу известного польского историка

¹⁵⁵ Coox A.D. *Nomonhan: Japan against Russia, 1939*. – Stanford University Press, California. – 1990.

¹⁵⁶ Baeza B. *L'Incident du Nomonhan (Mai-Septembre 1939): Une Guerre entre l'URSS et le Japon Passee Inaperçue. Iere partie // Avions. 1996. № 43-45; 1997. № 46.*

¹⁵⁷ Green W., Swanborough G. *Japanese Army Fighters. Part 2. London, 1977.*

¹⁵⁸ Wawrzyski M. *Wojna lotnicza polsko-sowiecka wrzesie 1939 // Militaria i Fakty. 2003. № 4, 5-6; «Szczyry» nad Kresami. Mysliwce I-16 podczas sowieckiej agresji na Polske IX-X 1939 r. // Militaria XX wieku. 2005. № 5; Czerwone gwiazdy – sojusznik czarnych krzyzy nad Polska. Lotnictwo sowieckie nad Kresami wrzesien-pazdziernik 1939. Warszawa, 2008.*

¹⁵⁹ Szawlowski R. *Wojna polsko-sowiecka 1939*. – Wydanie III. T. 1., Warszawa, 1997.

¹⁶⁰ *Polski siły zbrojne w drugiej wojnie światowej*. – T. 1. Kampania wrzesniowa 1939/ Czesc 4. Przebieg dzialan od 15 do 18 wrzesnia. – London, 1986.

П. Вечоркевича. В своей книге автор дал обширный список частей и соединений, принимавших участие в осенней кампании, как с советской, так и с польской стороны¹⁶¹.

Отметим также ряд публикаций, посвященных вопросам состояния и боевого применения польской авиации и ПВО начала Второй мировой войны¹⁶². Ряд публикаций отражают военно-политические события того периода и могут служить ценным вспомогательным материалом при анализе ситуации как в самой Польше, так и в примыкающих к ней территориях (в том числе в районе Балтийского моря), в которых протекали действия советской авиации¹⁶³.

Отметим исследования по истории вооруженных сил Литвы и Латвии в межвоенный период, включая и авиацию¹⁶⁴. Несмотря на то, что в 1940 году в распоряжение советского государства попала вся авиация республик Балтии, а также авиапредприятия и ряд образцов самолетов, тема истории ВВС и авиапромышленности Литвы, Латвии и Эстонии в предвоенный период практически не находила отклика у отечественных историков. Поэтому в настоящее время зарубежные публикации зачастую являются единственным источником информации по этому вопросу.

Открывает этот перечень собственно литовская публикация – брошюра, изданная Музеем авиации Литвы в Каунасе (*Lietuvos Aviacijos Muziejus*) в 1993 году, которая кратко рассматривает историю литовской авиации с 1919 года до включения Литвы в состав СССР в 1940 году. Так как книга написана на литовском языке, это значительно осложняет работу с ней без привлечения квалифицированного переводчика¹⁶⁵. Этим же музеем была издана книга «Военная авиация Литвы 1919 – 1940 годов», представляющая собой уникальный фотоальбом из 500 фотографий, но, к сожалению, содержащая минимум текстовой информации¹⁶⁶. В создании обеих публикаций ведущую роль сыграл директор Музея авиации Литвы Альгирдас Гамзиукас.

¹⁶¹ Wiczorkiewicz P.P. Kampania 1939 roku. Warszawa, 2001.

¹⁶² См., например: Morgala A. Samoloty myśliwskie w lotnictwie polskim. – Wydawnictwo Komunikacji i Łączności, Warszawa, 1979; Jonca A. Samoloty linii lotniczych 1931 – 1939. – Wydawnictwo Komunikacji i Łączności, Warszawa, 1985; Pawlak J. Lotniczy wrzesień 1939 // Skrydźlata Polska, Warszawa, 1989. № 36; Krysztof T. J., Sikora K. P.23 Karas. – AJ-Press, Gdansk, 1995; Kopczewski M., Moszumanski Z. Polska obrona przeciwlotnicza w latach 1920 – 1939. – Oficyna Wydawnicza Ajaks, Pruszków, 1996; Przedpelski A. Lotnictwo Wojska Polskiego 1918 – 1996. – Wydawnictwo Bellona, Warszawa, 1997; Czyż J.B. Polskie lotnictwo myśliwskie w boju wrzesniowym. Gdansk, 2000; Emmerling M. Luftwaffe nad Polska 1939. Gdynia, 2002.

¹⁶³ Grzelak C. Działania Armii Czerwonej na Białorusi we wrześniu 1939 roku // Społeczeństwo białoruskie, litewskie i polskie na ziemiach polnochno-wschodnich II Rzeczypospolitej (Białorus Zachodnia i Litwa Wschodnia) w latach 1939-1941. Warszawa, 1995; Magnuski J., Kolomicz M. Czerwony blitzkrieg. Wrzesień 1939: Sowietkie wojska pancerne w Polsce. – Wydawnictwo Pelta, Warszawa, 1994; Mankowski S. Okret podwodny «Orzeł». Warszawa, 1972; Pertek J. Dzieje ORP «Orzeł» – Gdansk, 1972.

¹⁶⁴ Rutkiewicz J., Kulikow W. Wojsko Litewskie 1918-1940. Warszawa, 2002; Rutkiewicz J. Wojsko Lotewskie 1918 – 1940. Warszawa, 2005.

¹⁶⁵ Gamziukas A. Aviacija Lietuvoje 1919 – 1940. Lietuvos Aviacijos Muziejus, Kaunas, 1993.

¹⁶⁶ Gamziukas A., Ramoska G. Lietuvos Karine Aviacija 1919 – 1940. Lietuvos Aviacijos Muziejus, Kaunas, Litva, 1999.

История авиации Латвии, изданная авиаконструктором Карлисом Ирбитисом (1904 – 1997), первоначально была опубликована в Канаде на английском, а позже, в год смерти автора, вышла и на латышском языке¹⁶⁷.

Исследование «Литовская военная авиация 1919 – 1940 годов» было посвящено истории ВВС Литвы вплоть до ее вхождения в состав СССР. В нем были рассмотрены различные аспекты их состояния и развития: структура ВВС, их материальная часть, кадровая проблема. Особое место было уделено литовской авиапромышленности и собственным разработанным конструкциям – Dobi и ANBO¹⁶⁸.

Отметим также работы Р.Хамберстоуна по ВВС стран Балтии. Это краткая история ВВС Литвы, включающая характеристики некоторых типов самолетов (в том числе некоторых типов самолетов литовской конструкции Dobi и ANBO), примеры их окраски и обозначения¹⁶⁹; краткий обзор истории ВВС Эстонии – одна из немногих на эту тему публикаций в мире, содержащая характеристики некоторых типов самолетов (в том числе эстонской конструкции PON-1, PN-3, PTO-4)¹⁷⁰; одна из также немногочисленных существующих публикаций по истории ВВС Латвии¹⁷¹. Научного исследования по истории развития в предвоенный период ВВС стран-союзниц Германии во Второй мировой войне и их состояния накануне выступления против СССР отечественными исследователями не создано, а вопросы их использования на советско-германском фронте зачастую преподносятся с грубыми фактическими ошибками. В связи с этим представляют интерес соответствующие зарубежные публикации. Остановимся на некоторых из них.

В Финляндии и Швеции вышло несколько исследований, посвященных главным образом использованию против СССР финской авиации во время «Зимней войны», участию шведских добровольцев в воздушных боях на стороне Финляндии, а также состоянию и развитию ВВС этих стран. Но изучению этих работ препятствует языковой барьер. Поэтому в монографии использовано ограниченное количество материалов публикаций по интересующей нас теме, главным образом – в виде статистических выкладок¹⁷².

Также представляют интерес работы западных авторов по отдельным типам английских и французских самолетов, которые поставлялись для ВВС Финляндии в период войны 1939 – 1940 годов¹⁷³.

¹⁶⁷ Irbitis K. *Of Struggle and Flight: The History of Latvian Aviation*. Ottawa: Canada's Wings, 1986.

¹⁶⁸ Rezmer W. *Litewskie lotnictwo wojskowe 1919 – 1940*. Wydawnictwo Uniwersytetu Mikołaja Kopernika, Toru, 1999.

¹⁶⁹ Humberstone R. *Lithuanian Air Force 1918 – 1940*. Blue Rider Publishing, London, 1996.

¹⁷⁰ Humberstone R. *Estonian Air Force 1918 – 1940*. Blue Rider Publishing, London, 1999.

¹⁷¹ Humberstone R. *Latvian Air Force 1918 – 1940*. Blue Rider Publishing, London, 2000.

¹⁷² См., например, Norberg E. *Flug i beredskap: Det svenska flugvapnet i omvandling och uppbugnads 1936 – 1942*. Stockholm, 1971; Haapanen A. *Suomen ilmavoimien havittajahankinnat 1918 – 1945*. – Helsinki, 2002; Keskinen R., Stenman K. *Ilmavoimat Talvisodassa*. Espoo: 1989; Keskinen K., Stenman K. *Suomen Ilmavoimat historia. Os. 17. LeR 2*. – Helsinki, 2001.

¹⁷³ См., например, Nieradko A. *Samolot myśliwski M.S.-406CI*. – Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej, Warszawa, 1982; Jackson R. *The Hawker hurricane*. – Blandford Press. – London and others. 1988; Botquin G. *M.S. 406*. – Gdynia, 1996; Belcarz B., Peczkowski R. *Głoster Gladiator*. Warszawa, 1996.

Исследование «Союзники люфтваффе» посвящено военно-воздушным силам тех стран, которые в годы Второй мировой войны воевали на стороне Германии. Часть первая рассматривает ВВС Болгарии, Румынии и Словакии, а часть вторая – ВВС Венгрии, Хорватии и так называемую «Авиацию Российской освободительной армии»¹⁷⁴.

В соответствующих разделах исследования о ВВС Италии описано их участие в боях в Эфиопии, в составе итальянского экспедиционного корпуса в гражданской войне в Испании, в сражениях Второй мировой войны, в том числе на Восточном фронте. Текст насыщен таблицами о составе итальянской авиации в различные периоды времени¹⁷⁵.

В исследовании об авиации Румынии кратко описано состояние, развитие и участие в боевых действиях военной авиации Румынии (FARR) в 1938 – 1947 годах¹⁷⁶. В 2003 году появилось одно из лучших исследований о румынской королевской военной авиации (FARR) в 1941 – 1945 годах. В монографии, опубликованной на двух языках – английском и румынском, описывается состояние и развитие ВВС Румынии и их участие в войне (бои на Восточном фронте и действия ПВО собственно на территории страны). В таблицах представлены данные о состоянии ВВС на различных стадиях войны¹⁷⁷.

Публикация об истории военной авиации Венгрии с 1920-го по 1945 год в соответствующих разделах описывает развитие венгерских ВВС (в том числе после их воссоздания в 1938 году как Венгерской Королевской военной авиации (MKHL)), а также их применение в локальных войнах и конфликтах до и после начала Второй мировой войны. Наиболее подробно в исследовании рассматривается участие венгерской авиации в войне против СССР на стороне фашистской Германии¹⁷⁸. В исследовании, посвященном истории венгерской королевской военной авиации (MKHL) периода Второй мировой войны, рассмотрено состояние, организация, структура венгерских ВВС и описаны типы используемых самолетов¹⁷⁹. Из различных разделов исследования, в котором рассматривается история венгерской авиации от кануна Первой мировой войны до середины 1970-х годов, в частности, представляют интерес события кануна Второй мировой войны и военных лет и обзор самолетов, производимых в 1930 – 1940 годы для удовлетворения потребностей венгерских ВВС (собственно венгерской разработки и лицензионных машин). В отличие от работ на достаточно распространенных европейских языках,

¹⁷⁴ Rajlich J., Stojczew Z., Lalak Z. Sojusznicy Luftwaffe. Cz.1. Books International, Warszawa, 1997; Rajlich J., Lalak Z., Bączkowski W., Murawski M. J. Sojusznicy Luftwaffe. Cz.2. Books International, Warszawa, 1998.

¹⁷⁵ Wawrzyński M., Lalak Z. Regia Aeronautica 1935-1943. Wydawnictwo Pegaz, Wydawnictwo Ulica Lipowa, Warszawa/Pruszków, 1998.

¹⁷⁶ Bernád D. Rumanian Air Force: The Prime Decade, 1938-1947. Squadron/Signal Publications, Carrollton, Texas, USA, 1999.

¹⁷⁷ Crăciunoiu C., Roba J.-L. Romanian aeronautics in the Second World War 1941-1945 (AERONAUTICA ROMÂNĂ ÎN AL DOILEA RĂZBOI MONDIAL 1941-1945). Modelism, Bukareszt, Rumunia, 2003.

¹⁷⁸ Gyula Sárhidai, György Punka, Viktor Kozlik. Hungarian eagles a Magyar Kiralyi Honved Legiero 1920 – 1945 (The Hungarian Air Forces 1920-1945). Hikoki Publications, Aldershot, Wielka Brytania, 1996.

¹⁷⁹ Punka G. Hungarian Air Force. Squadron/Signal Publications, Carrollton, Texas, USA, 1994.

данное исследование написано на венгерском, поэтому ознакомление с ним отчасти затрудняется необходимостью привлечения квалифицированного переводчика¹⁸⁰.

Французские и британские планы наступательных действий против Советского Союза – это важная и, несомненно, требующая нового освещения тема в широком контексте международной политики 1940 года. Планам вооруженного нападения на СССР в начале 1940 года чаще всего уделяется недостаточно внимания. Некоторые общие сведения на эту тему стали приводиться западными историками с конца 1960-х годов, например, в работах Максима Мурена¹⁸¹, Андреаса Хильгрубера¹⁸², Эвелина Вудварда¹⁸³.

Вопросы планирования войны участниками альянса затрагивались на конференции в Париже в декабре 1975 года британскими и французскими историками¹⁸⁴. В конце 1970-х – середине 1980-х годов проблемы военных действий в контексте политики западных государств рассматривали Зеппо Милленеми¹⁸⁵, Генрих Батовский¹⁸⁶, Генрих Бартель¹⁸⁷. Наибольшее внимание интересующему нас вопросу в своих работах 1970-х – 1980-х годов уделили английский историк Ч.О. Ричардсон¹⁸⁸ и его немецкие коллеги Ганс Кале¹⁸⁹ и Георг Дешнер¹⁹⁰. Планы западных союзников в отношении СССР детально проанализировал турецкий историк Селим Дерингил¹⁹¹. Из последних работ на эту тему необходимо выделить монографию Патрика Осборна «Операция «Пайк»: Британия против Советского Союза, 1939 – 1941 годы», которая посвящена анализу подготовки планов нападения ВВС Британии на СССР в различные периоды 1939 – 1941 годов¹⁹².

Особый интерес представляют исследования, где излагаются состояние, развитие и боевое применение накануне и в начале Второй мировой войны германской авиации – главного потенциального противника СССР. Одними из лучших работ по этой теме являются монографии немецкого историка О. Гролера, среди которых необходимо выделить работу «Воздушные войны

¹⁸⁰ Csanádi N., Nagyvárad S., Winkler L. A Magyar repülés története. Műszaki Könyvkiadó. Budapest, Węgry, 1977.

¹⁸¹ Mourin M. Les relations franco-sovietiques 1917 – 1967. Paris, 1967.

¹⁸² Hillgruber A. Hitlers Strategie und Kriegführung 1940 – 1941. Frankfurt / M., 1968.

¹⁸³ Woodward L. British Foreign Policy in the Second World War. Vol. 1. London, 1970.

¹⁸⁴ Girault R. Les relations franco-sovietiques apres septembre 1939// Français et Britanniques dans la drole de guerre. Actes du Colloque franco-britannique tenu a Paris du 8 au 12 decembre 1975. Paris, 1979. S. 263-280.

¹⁸⁵ Myllyniemi S. Die baltische Krise 1938 – 1941. Stuttgart, 1979.

¹⁸⁶ Batowski H. Rok 1940 w dyplomacji europejskiej. Poznan, 1981.

¹⁸⁷ Bartel H. Frankreich und die Sowjetunion 1938 – 1940. Ein Beitrag zur französischen Ostpolitik zwischen dem Munchner Abkommen und dem Ende der Dritten Republik. Stuttgart, 1986.

¹⁸⁸ Richardson Ch.O. French Plans for Allied Attacks on Caucassus Oil Fields. // French Historical Studies. 1973. № 1. S. 130-156.

¹⁸⁹ Kahle H. Das Kaukasusprojekt der Alliierten vom Jahre 1940. Opladen, 1973.

¹⁹⁰ Deschner G. Bomben auf Baku. Angriffspiane Englands und Frankreichs auf die Sowjetunion 1940. Erlangen, 1989.

¹⁹¹ Deringil S. Turkish Foreign Policy during the World War Two. Cambridge, 1989.

¹⁹² Osborn P.R. Operation Pike: Britain Versus the Soviet Union, 1939 – 1941. – Westport, Conn., 2000.

1910 – 1980 годов»¹⁹³. Несмотря на то, что она посвящена общим вопросам применения авиации, главным образом во время Второй мировой войны, особенно подробно рассматривается именно германская военная авиация. Первый боевой опыт ВВС Германии получили во время гражданской войны в Испании, которая продолжалась вплоть до апреля 1939 года. Этому вопросу посвящены монографии Р. Проктора «Люфтваффе Гитлера в гражданской войне в Испании»¹⁹⁴, а также К. Риса и Х. Ринга «Легион «Кондор»: История применения люфтваффе в гражданской войне в Испании 1936 – 1939 годов»¹⁹⁵.

Книга Ф. Хана «Оружие и чудо-оружие в германской армии 1933 – 1945 годов» содержит значительный фактический материал по потерям личного состава люфтваффе во всех кампаниях начала Второй мировой войны¹⁹⁶. Польский исследователь В. Козачук осветил состояние германской авиации и ее место в вооруженных силах Германии накануне Второй мировой войны¹⁹⁷. Работа немецкого исследователя Ф. Куровски «Люфтваффе над Россией» содержит обширный фактический материал о подготовке Германией воздушной войны против СССР, в том числе материалы доклада о советской авиапромышленности военно-воздушного атташе Германии в СССР полковника Г. Ашенбреннера, сделанного весной 1941 года, оценку советской авиации накануне вторжения и обзор задействованных против СССР немецких авиационных сил¹⁹⁸.

Огромное количество работ западных исследователей посвящено истории германского авиапрома или отдельным типам самолетов. Но значительная доля этих публикаций отличается низким уровнем разработки темы и страдает массой фактических ошибок или неточностей. Одной из лучших монографий, изданных на Западе по этой теме, является исследование Ф.А. Вайды и П. Дэнси о германской авиационной промышленности¹⁹⁹. Это исследование отличает богатейший фактический материал. В нем, в частности, представлены и проанализированы все предвоенные планы по выпуску самолетов в Германии, а также их корректировки в ходе начавшейся войны, обзор ежегодного, а иногда и ежемесячного выпуска практически всех типов машин из тех, что изготавливались в Германии, даны сведения об использовании Германией авиапромышленности оккупированных стран (Франции, Чехословакии, Нидерландов), а также о германском авиа-

¹⁹³ Groehler O. Geschichte des Luftkriegs 1910 bis 1980. – 6. Auflage / Berlin: Militärverlag der Deutschen Demokratischen Republik (VEB), 1985; Groehler O. Kampf um die Luftherrschaft – 2. Auflage / Berlin: Militärverlag der Deutschen Demokratischen Republik (VEB), 1989.

¹⁹⁴ Proctor R. L. Hitlers Luftwaffe in the spanish civil war – Greenwood Press, London, 1983.

¹⁹⁵ Ries K., Ring H. The Legion Condor. A History of the Luftwaffe in the Spanish Civil War 1936 – 1939/ Translated from the German by David Johnston. – Schiffer Military History, West Chester, Pennsylvania, 1992.

¹⁹⁶ Hahn F. Waffen und Geheimwaffen des deutshen Heers 1933 – 1945. – Band 2. – Bernard und Graefe Verlag, Koblenz, 1987.

¹⁹⁷ Kozaczuk W. Wehrmacht 1933 – 1939. – Wydanie III, poprawione i uzupelnione. – Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej, Warszawa, 1985.

¹⁹⁸ Kurowski F. Luftwaffe uber Russland. – Arthur Moevig GmbH, Rastatt, 1987.

¹⁹⁹ Vajda F. A., Dancy P. German Aircraft Industry and Production 1933 – 1945. Shrewsbury, England, 1998.

ционном экспорте в 1939 – 1940 годах. Среди других работ, посвященных истории германского авиапрома и развитию люфтваффе, можно также отметить еще несколько монографий, в целом выполненных на высоком профессиональном уровне²⁰⁰. Представляет интерес статистика о производстве германской авиатехники в период между двумя мировыми войнами, хотя к некоторым сведениям следует подходить с критических позиций²⁰¹. В работах по истории экономики Германии Второй мировой войны также можно встретить некоторую информацию о работе авиапрома²⁰².

Большой интерес представляют работы зарубежных авторов, посвященные отдельным кампаниям начала Второй мировой войны, позволяющие получить важный сравнительный материал для использования его при анализе боевых возможностей советской военной авиации²⁰³.

Подытоживая краткий обзор работ зарубежных историков по теме истории применения ВВС зарубежных стран в локальных войнах накануне и в начале Второй мировой войны, можно сделать вывод о гораздо более серьезном уровне разработки этого вопроса по сравнению с отечественной историографией. Рассмотрены практически все основные страны-участники этих войн и все основные воздушные кампании. Что касается собственно ВВС РККА, то этот вопрос изучен гораздо слабее, несмотря на ряд важной информации, особенно относящейся к экспорту советского авиационного вооружения и оценке боевых качеств советских авиаторов и их техники глазами их противников и союзников.

За рубежом опубликовано большое количество различных обобщающих работ, освещающих основные тенденции развития как военной, так и гражданской авиации в мире накануне и в период Второй мировой войны²⁰⁴.

Представляют интерес публикации об авиапроизводстве в США и машинах, находившихся в центре внимания советских специалистов 1930-х годов. Одной из них, на которую в СССР была закуплена соответствующая лицен-

²⁰⁰Smith J. R., Kay A. German Aircraft of the Second World War. L., 1972; Cooper M. The German Air Force, 1933 – 1945: an anatomy of failure. L. – N.Y., 1981; Murray W. Strategy for Defeat – the Luftwaffe: 1933 – 1945. Wash., 1983; Griehl M., Dressel J. Luftwaffe Combat Aircraft: Development, Production, Operations, 1935 – 1945. – Atglen, USA, 1994.

²⁰¹Szubanski R. 20-lecie miedzywojenne. 3. Niemcy // Skrzydlata Polska. 1983. № 5.

²⁰²См., например: Milward A.S. The German Economy at War. University of London; The Athlone Press, 1965.

²⁰³См, например: Cieslak K., Gawrych W., Glass A. Samoloty myśliwskie wrzesnia 1939. – Wydawnictwo Czasopism i Książek Technicznych NOT-SIGMA, Warszawa, 1987; Jackson R. Air War over France. May-June 1940. – Ian Allan Ltd, London, 1974; Robineau L. L'armee de l'Air dans la bataille de France // Les armees francaises pendant la seconde guerre mondiale, 1939 – 1945. – Paris, 1986; Skulski P., Cisek G. Asy Bitwy o Anglie. – ACE Publication, Wrocław, 1993; Shores K., Cull B., Malizia N. Air war for Yugoslavia, Greece and Crete 1940 – 1941. – Grub Street, London, 1987.

²⁰⁴См., например: Nemecek V. Civilni letadla. – Sv. 1. Vzducholode a dopravní letouny s pístovými motory. – Nakladatelství dopravy a spoli, Praha, 1981; Cross R. The bombers. The illustrated story of offensive strategy and tactics in twentieth century. – Bantam Press, New York and others, 1987; Kaczkowski R. Samoloty bombowe II wojny światowej. – Wydawnictwo Komunikacji i Łączności, Warszawa, 1987; Jane's Encyclopedia of Aviation. London, 1993; Encyklopedia lotnictwa wojskowego. T. 5. Warszawa, 1994; Encyklopedia lotnictwa wojskowego. T. 7. Warszawa, 1994.

зия, был, в частности, модифицированный вариант истребителя Северский П-35 – первый самолет армии США с убирающимся шасси. Об этой машине рассказывается в книге Л. Дэвиса²⁰⁵, о ней пишет также и Г. Стэффорд²⁰⁶. История самолета «Дуглас», самого востребованного в СССР из всех лицензионных американских машин, также отражена в соответствующей публикации²⁰⁷. Для сравнительной оценки использовавшихся до начала войны в СССР истребителей-бипланов представляет интерес книга американского исследователя Р. Дана «Применение истребителей-бипланов фирмы Грумман», где рассмотрено отношение американского военного руководства к этому типу самолетов²⁰⁸. Самолету-истребителю «Аэрокобра», аналог которого пытались создать в СССР, посвящена публикация Э. Макдауэла²⁰⁹. Познавательное исследование, посвященное истории создания и боевого применения самолета П-36 Хок – одного из конкурентов аналогичных советских машин конца 1930-х годов, а также самого массового американского экспортного истребителя кануна и начала Второй мировой войны²¹⁰. Весьма объемная книга Ф. Дина «Американские сто тысяч. Производство истребителей в США в годы Второй мировой войны» посвящена вопросам разработки и производства самолетов-истребителей в указанный период. Имеющийся в книге ежемесячный график выпуска истребителей основных типов представляет важный материал для сопоставления отечественной авиапромышленности перед началом войны с Германией с авиапромом такой мощной авиационной державы, как США²¹¹.

Что касается зарубежной историографии по собственно советской авиации, то для нее характерен крайне односторонний подбор источников. По очевидным причинам западные исследователи (как и многие их советские коллеги) вплоть до распада СССР не могли работать в отечественных архивах с фондами, имеющими непосредственное отношение к военным ведомствам и оборонной промышленности. Типичным примером таких работ является монография Килмаркса²¹². Прodelав грандиозную по объемам работу, британский историк в целом верно отразил основные вехи развития советской авиации с начала века по начало 60-х годов. Однако ссылочный аппарат монографии целиком состоит либо из библиографических переадресаций к другим исследованиям, либо из ссылок на донесения американских и британских военных атташе. В результате книга приводит весьма расплывчатые количественные данные, нередки и фактические ошибки.

²⁰⁵ Davis L. P-35. Mini in action. – Squadron/signal publications, Carrolton, Texas, 1994.

²⁰⁶ Stafford G. B. Thunderbolt in action. – Squadron/signal publications, Carrolton, Texas, 1975.

²⁰⁷ Musialkowski L. Samolot transportowy C-47 – Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej, Warszawa, 1988.

²⁰⁸ Dann R. S. Grumman biplane fighters in action. – Squadron/signal publications, Carrolton, Texas, 1996.

²⁰⁹ McDowell E. P-39 Airacobra in action. – Squadron/signal publications, Carrolton, Texas, 1980.

²¹⁰ Rys M. Curtiss H-36 Hawk. Cz. 1. AJ-Press, Gdansk, 2000.

²¹¹ Dean F. H. America's Hundred Thousand. U. S. Production Fighters of World War II. – Shiffer Publishing Ltd, Atglen PA, 1997.

²¹² Kilmarx R.A. A History of Soviet Air Power. – New York. 1962.

Несколько позднее в США была опубликована монография Э. Саттона, посвященная вопросам использования в советской экономике западных технологий²¹³. Эта тема очень важна с точки зрения нашего исследования, так как роль западных технических и технологических решений в советской авиации несомненна, однако, несмотря на то, что Саттон опубликовал свою работу фактически спустя десятилетие после Килмаркса, методологические ошибки двух этих работ аналогичны. Как и Килмаркс, Саттон опирается только на западные архивные документы, привлекая из советских источников лишь опубликованные материалы. В результате, несмотря на богатейший фактический материал о роли и месте западных компаний в создании советской промышленности, собранный Саттоном, книга страдает как фактическими, так и оценочными ошибками. Тем не менее, многочисленные примеры, показывающие влияние американских технологий на развитие советских конструкций моторов, двигателей, приборов, позволяет монографии Саттона (хоть и с известными поправками и оговорками) не потерять актуальности и в наше время, тем более, что не так давно она была для отечественных исследователей зачастую единственным зарубежным источником информации по советско-американским военно-техническим контактам 1930-х годов в области авиации.

Итак, даже краткий обзор зарубежных исследований по авиастроению таких мощных индустриальных стран мира, как США и Германия, а также по советско-американским экономическим контактам в области авиастроения, показывает определенные достижения западной историографии в этой области.

В заключение краткого обзора зарубежной литературы хочется коснуться ряда общих работ, посвященных анализу различных проблем обороноспособности СССР (в том числе и в предвоенный период). В первую очередь можно отметить Джона Эриксона и Дэвида Гланца. Книга Эриксона «Высшее советское руководство: военно-политическая история 1917 – 1941 годов»²¹⁴, изданная почти полвека назад, до сих пор остается одним из наиболее фундаментальных зарубежных исследований в области советской военной политики и организации советских вооруженных сил.

Вопросы развития военной доктрины, стратегии и оперативного искусства разрабатывал Гланц²¹⁵. Особый интерес вызывает его исследование «Колосс на глиняных ногах», которое ровно десять лет спустя было переведено на русский язык издательством «Эксмо». Хотя автор рассматривал основные тенденции развития РККА в целом, тем не менее, интересны и его суждения по поводу оценки состояния и боеспособности совет-

²¹³Sutton A. *Western Technology and Soviet Economic Development*. Vol. 2. 1930 to 1945. – Stanford, California, 1971.

²¹⁴Erickson J. *The Soviet High Command: A Military-Political History, 1917 – 1941*. London, 1962.

²¹⁵См., например: Glantz D.M. *Soviet Military Operational Art: In Pursuit of Deep Battle*. London, 1991; Ibidem. *The Military Strategy of the Soviet Union: A History*. London, 1992.

ских ВВС. По мнению исследователя, в рассматриваемый период Красная армия была самой многочисленной, самой вооруженной и механизированной силой в предвоенном мире. Она обладала колоссальными людскими и материальными резервами, огромным количеством самолетов, танков, артиллерийских орудий (в том числе и весьма совершенных). К июню 1941 года производственная база советской авиапромышленности была в полтора раза больше, чем у Германии. По мнению автора, советское руководство пошло на колоссальный риск, приняв амбициозную и форсированную программу одновременного расширения, реформирования, перестройки ВВС и создания промышленной и экономической базы, призванной обеспечивать авиацию в случае войны. Эта программа не учитывала возможности возникновения широкомасштабных военных действий еще до завершения реформирования ВВС. Нападение Германии как раз и пришлось на худший момент, когда советские ВВС находились в самом апогее своего реформирования и реорганизации²¹⁶.

Необходимо также отметить монографию Л. Самуэльсона «Красный колосс: становление военно-промышленного комплекса СССР 1921 – 1941»²¹⁷. Работа выходит за рамки заявленной проблемы. В ней прослеживается не только процесс создания оборонного комплекса Советского Союза в межвоенный период, но и анализируются влиявшие на него факторы. Книга насыщена богатым фактическим материалом и статистическими данными. Выводы сформулированы предельно четко, достаточно объективно и аргументированно.

Развитию советского оборонного производства в 1930-е годы посвящена содержательная статья Дж. Купера²¹⁸.

В диссертации С. Таппера «Красная армия и советская оборонная индустрия», подготовленной в начале 1980-х годов, основное внимание было уделено международной гонке вооружений и мощи советской экономики в период с середины 1930-х годов до начала Великой Отечественной войны²¹⁹.

В первых разделах исследования М. Хэррисона о советском планировании накануне и во время Второй мировой войны рассматривались принципы промышленной мобилизации²²⁰. В работе «Советский оборонный комплекс от Сталина до Хрущева» специально затрагивались и проблемы развития авиаотрасли²²¹.

²¹⁶ Glantz D.M. *Stumbling Colossus. The Red Army on the Eve of World War*. University Press of Kansas. Lawrence. 1998. P.104, 191, 259.

²¹⁷ Samuelson L. *Plans for Stalin's War Machine: Tukhachevskii and Military-Economic Planning, 1925 – 1940*; в рус. пер.: Самуэльсон Л. Красный колосс: становление военно-промышленного комплекса СССР 1921 – 1941 / пер. с англ. М., 2001.

²¹⁸ Cooper J.M. *Defense Production and the Soviet Economy, 1929 – 1941. Soviet Industrialization Project Series, Discussion Paper 3*. Center for Russian and East European Studies, Birmingham, 1976.

²¹⁹ Tupper S.M. *The Red Army and Soviet Defense Industry, 1934 – 1941*. Ph.D. thesis. Birmingham, 1982.

²²⁰ Harrison M. *Soviet Planning in Peace and War, 1938 – 1945*. Cambridge, 1985.

²²¹ *The Soviet Defence-Military Complex from Stalin to Khrushchev* / Ed by J. Barber and M. Harrison. London, 2000.

Д. Кан в своем исследовании «Шпионы Гитлера: военная разведка Германии в годы Второй мировой войны», в частности, делал интересное предположение, что из-за засекреченности советской статистики, которая содержала лишь незначительные количественные данные, о запланированной в СССР мобилизационной мощности производства можно было только догадываться, и в этом обстоятельстве, возможно, и скрывалась одна из главных причин недооценки СССР соответствующими службами Германии накануне Великой Отечественной войны²²².

Монография, посвященная репрессиям военных кадров в СССР в конце 1930-х годов, с красноречивым названием «Коса смерти», была создана польским историком Петром Вечоркевичем²²³. Ее отличает огромный объем фактического материала, собранного и обобщенного автором после работы в российских архивах. Объем этого исследования не только не уступает, но зачастую превосходит аналогичные разработки российских коллег. Большое место автор уделил и репрессиям комсостава ВВС. Автор пришел к однозначному выводу, что репрессии нанесли огромный урон Красной армии и стали одной из причин ряда негативных внешнеполитических событий, в том числе способствующих агрессии Германии.

Как видим, за рубежом было создано значительное количество работ, в которых затрагивались проблемы развития ВВС РККА и их противников (германских, итальянских, японских, польских, финских военно-воздушных сил) накануне и в начале Второй мировой войны; история создания и применения передовой авиационной техники, многие образцы которой были использованы Советским Союзом или использовались против него; фундаментальные труды по авиационной экономике ведущих западных стран. Особых успехов западные исследователи достигли в изучении тематики развития и истории боевого применения люфтваффе – главного потенциального противника нашей авиации. Таким образом, игнорирование важного концептуального и фактического материала зарубежной историографии может привести к значительному снижению уровня разработки темы развития отечественной авиации предвоенного периода.

Перейдем теперь к анализу диссертационных работ по теме исследования. Обобщающих работ по истории развития советской авиации в интересующий нас период нет. Из исследований, которые частично затрагивают по тематике и хронологии данную тему или смежные с ней, можно выделить ряд работ.

Рассмотрим несколько групп диссертационных работ, которые прямо или опосредованно затрагивают интересующую нас тему.

Первая группа представляет собой исследования, посвященные обзору и анализу отечественной и зарубежной историографии по общим и част-

²²² Kahn D. Hitler's Spies: German Military Intelligence in World War II. London, 1978. Ch. 24, The Greatest Mistake.

²²³ Wiczorkiewicz P.P. Lancuch smierci. Czyska w Armii Czerwonej 1937 – 1939. Warszawa, 2001.

ным вопросам развития и состояния вооруженных сил СССР и предыстории Великой Отечественной войны²²⁴.

Отдельные вопросы деятельности государственных органов и центральных органов компартии в деле укрепления вооруженных сил СССР и их материально-технической базы в предвоенный период нашли освещение в ряде исторических трудов советского периода В.Н. Коноховского, Е.Ф. Никитина, А.Н. Черемных, В.А. Карнаухова, Ю.М. Цыплакова и др.²²⁵ Но, так как авторы этих научных трудов не ставили в качестве самостоятельной задачи исследование развития советской авиации в данный период, вопросы, связанные с этой темой, рассматриваются в общем плане и носят в основном констатирующий характер. Например, в исследовании В.П. Изотина приведены некоторые сведения о подготовке технического состава запаса для ВВС РККА в период 1928 – 1941 годов. Тем не менее, необходимо отметить, что анализ вопросов, изложенных в этих работах, не потерял актуальности и в настоящее время, помогая увидеть общий фон развития отечественной авиации. Так, в исследовании Л.П. Борисова²²⁶ приводится описание постепенного процесса перехода в 1930-е годы ОСОАВИАХИМа из общественной организации в госструктуру и превращения его фактически в придаток Наркомата обороны.

Еще одна группа включает в себя ряд исследований постсоветского периода, посвященных укреплению обороноспособности СССР в межвоенный период и касающихся различных проблем, в том числе вопросов полити-

²²⁴ См, например: Имшинецкий Н.П. Советская историография деятельности Коммунистической партии по строительству вооруженных сил СССР в годы предвоенных пятилеток (1929 – 1941 гг.): Дис... канд. ист. наук 07.00.09. М., 1978; Мишанов С.А. Строительство Красной армии и Флота, 1921 – июнь 1941 гг.: (Анализ западной историографии): Дис... докт. ист. наук 07.00.02. М., 1993; Мельпохов М.И. Современная отечественная историография предыстории Великой Отечественной войны, 1985 – 1995 гг.: Дис... канд. ист. наук 07.00.09. М., 1995; Никифоров Ю.А. Дискуссионные проблемы предыстории Великой Отечественной войны в новейшей отечественной историографии: Дис... канд. ист. наук 07.00.09, 07.00.02. М., 2000; Альгерман М.И. Историки ФРГ об оценке военно-политическим руководством гитлеровской Германии обороноспособности СССР накануне Великой Отечественной войны: Дис... канд. ист. наук 07.00.09. СПб., 2007.

²²⁵ См, например: Коноховский В. И. Борьба Коммунистической партии за укрепление Красной армии в годы мирного социалистического строительства (1921 – 1941 гг.): Дис... докт. ист. наук 07.00.02. М., 1961; Никитин Е.Ф. Деятельность Коммунистической партии по укреплению Советских Вооруженных Сил в предвоенные годы (1939 – июнь 1941 гг.): Дис... докт. ист. наук 07.00.02. М., 1965; Черемных А.Н. Деятельность Коммунистической партии по созданию и укреплению военно-учебных заведений Красной армии в годы мирного социалистического строительства (1921 – 1941 гг.): Дис... канд. ист. наук М., 1974; Карнаухов В.А. Деятельность Коммунистической партии по укреплению экономической и оборонной мощи страны в годы первых пятилеток (1928 – июнь 1941 гг.): Дис... докт. ист. наук 07.00.02. М., 1986; Цыплаков Ю.М. Деятельность Коммунистической партии по подготовке кадров Красной армии, 1937 – 1941 гг.: (На материалах Краснознаменного Приволжского военного округа): Дис... канд. ист. наук 07.00.01. Куйбышев, 1989; Захаров Ю. А. Деятельность Коммунистической партии по созданию и укреплению тыла Красной армии (1918 г. – июнь 1941 г.): Дис... докт. ист. наук 07.00.02. М., 1990; Изотин В.П. Деятельность Коммунистической партии и советского правительства по подготовке командных и технических кадров запаса Красной армии (1928 – июнь 1941 гг.): Дис... канд. ист. наук 07.00.01. М., 1991.

²²⁶ Борисов Л.П. Роль ОСОАВИАХИМа в социалистическом строительстве и укреплении обороноспособности СССР (1927 – 1941): Дис... канд. ист. наук 07.00.02 М., 1967.

ческих чисток и положения высшего комсостава Красной армии накануне и в начале Второй мировой войны, военно-политических проблем, связанных с действиями советского руководства и использованием вооруженных сил Красной армии, Военно-морского флота и иных милитаризированных структур накануне Великой Отечественной войны. Некоторые из этих вопросов не могли быть затронуты ранее по идеологическим соображениям.

Начать этот обзор хотелось бы с упоминания о диссертационном исследовании М.И. Мельтюхова, посвященном политике обеспечения национально-государственных интересов Советского Союза в Европе в преддверии Великой Отечественной войны и охватывающем период с оккупации Германией Чехословакии в марте 1939 года до нападения Германии на Советский Союз²²⁷. Это исследование затрагивает целый комплекс взаимосвязанных вопросов, в том числе внешне- и внутривойсковых, экономических и военных. Основные положения данной работы уже были отражены в проанализированных выше многочисленных публикациях этого исследователя, поэтому здесь мы на них подробно останавливаться не будем.

В ряде исследований последних лет была проанализирована тема политических репрессий против комсостава Красной армии в 1930-х годах²²⁸. Отметим, что авторы проблему репрессий в ВВС не выделяют особо, а рассматривают ее лишь в общем контексте репрессий в РККА. Тем не менее, эти работы представляют интерес, прежде всего, общей оценкой причин и последствий этих негативных событий, так как в этом взгляды их авторов достаточно серьезно расходятся.

Вопросы строительства Красной армии в предвоенный период затрагивались в исследованиях С.И. Задонских²²⁹ и В.П. Мальченко²³⁰. Можно констатировать, что обе рассматриваемые работы не содержат каких-либо новых концептуальных положений по вопросам развития отечественной авиации. Отметим, что в первой работе вопросы развития и боевого применения советской авиации в предвоенный период рассматриваются весьма опосредованно, как в силу иной тематики исследования, так и из-за значительного хронологического ряда (почти 30 лет), включая и период Великой Отечественной войны. В.П. Мальченко посвящает интересующему

²²⁷ Мельтюхов М.И. Политика обеспечения национально-государственных интересов Советского Союза в Европе в преддверии Великой Отечественной войны: Март 1939 – июнь 1941 гг.: Дис... докт. ист. наук: 07.00.02. М., 2004.

²²⁸ См., например: Нармин О.Н. Репрессии против командного, политического и начальствующего состава Красной армии в 1937 – 1941 гг.: причины, масштабы и последствия: Дис... канд. ист. наук. М, 1993; Печенкин А.А. Высший командный состав Красной армии накануне и в годы Второй мировой войны: Дис... докт. ист. наук: 07.00.02. М., 2003; Мильбах В.С. Политические репрессии командно-начальствующего состава Рабоче-Крестьянской Красной Армии и Флота на Востоке страны в 1936-1939 гг.: Дис... докт. ист. наук: 07.00.02. Иркутск, 2005.

²²⁹ Задонских С.И. Принципы строительства Красной армии в 1918 – 1945 гг.: сущность и эволюция: Дис... канд. ист. наук: 07.00.02 М., 1992.

²³⁰ Мальченко В.П. Проблемы укрепления обороноспособности советского государства в предвоенные годы и перестройка жизни страны в условиях начавшейся Великой Отечественной войны: Дис... канд. ист. наук: 07.00.02 М., 1999.

нас периоду одну из четырех частей своего диссертационного исследования – раздел II «Деятельность советского государства по укреплению обороноспособности и обеспечению безопасности государственных границ страны в довоенные годы», где в силу широты охватываемых автором вопросов детали развития советской авиации занимают достаточно скромное место. Работа содержит ряд ошибочных положений: так, бросается в глаза тенденция к завышению военно-экономического потенциала фашистской Германии.

Исследование Е.А. Бочкова о развитии системы тылового обеспечения Красной армии в межвоенный период (1921 – 1941 годы) касалось общих проблем службы тыла и его места в структуре РККА. Вопросы подробного анализа совершенствования службы тыла ВВС РККА, по-видимому, в тематику данной работы не входили изначально, так как, в частности, при анализе используемой литературы диссертационное исследование С.В. Зарецкого по этой теме, относящееся к тому же хронологическому ряду, – «Развитие тыла ВВС Красной армии в межвоенный период (1921 – 1941)» (Монино, 2006) – даже не было упомянуто²³¹.

Вопросы боевого применения Красной армии в локальных войнах и конфликтах предвоенного периода затрагиваются в подробном исследовании С.Г. Осьмачко²³². Несмотря на то, что автор не ставил своей целью исследование боевого применения ВВС РККА, тем не менее, он привел в своей работе связанный с этой темой интересный фактический материал, освещающий, в частности, вопросы спецприменения советской авиации на Халхин-Голе.

Вопросы состояния и боевого применения авиации Краснознаменного Балтийского Флота в 1939 – 1940 годах подробно изучены в диссертационном исследовании П.В. Петрова, посвященном деятельности этого флота в советско-финляндской войне²³³. Автор убедительно доказал, что наряду с действиями подводных лодок именно морская авиация фактически представляла собой самую действенную ударную силу КБФ во время финских событий. Работа изобилует уникальным фактическим материалом, собранным главным образом в фондах РГА ВМФ.

Хронологически и тематически к исследованию П.В. Петрова примыкает исследование С.Н. Ковалева о группировке советских войск на территории Эстонской Республики в 1939 – 1940 годах²³⁴. Значительный интерес представляют, в частности, приводимые автором анализы планов советского руководства по применению вооруженных сил против Эстонии во время кри-

²³¹ Бочков Е.А. Развитие системы тылового обеспечения Красной армии в межвоенный период (1921 – 1941 гг.): Дис.... д-ра ист. наук: 07.00.02. СПб., 2007.

²³² Осьмачко С.Г. Красная армия в локальных войнах и конфликтах, 1929 г. – июнь 1941 г.: Дис.... докт. ист. наук: 07.00.02. Ярославль, 1999.

²³³ Петров П.В. Краснознаменный Балтийский Флот в советско-финляндской войне 1939 – 1940 гг.: Дис.... канд. ист. наук: 07.00.02. СПб., 2000.

²³⁴ Ковалев С.Н. Группировка советских войск на территории Эстонской Республики в 1939 – 1940 гг.: Дис.... канд. ист. наук: 07.00.02. СПб., 2003.

зиса 1939 года в зависимости от вариантов развития военно-политической обстановки, а также описание процесса создания новой инфраструктуры базирования для группировки советских войск на территории Эстонии, на которую выделялись огромные средства.

В весьма познавательной работе В.В. Шитько, посвященной малоисследованной теме – вопросам использования внутренних войск и частично пограничных войск НКВД в межвоенный период (1922-й – первая половина 1941 года), к сожалению, весьма слабо затронуты примеры применения авиации, ограничивающиеся только началом 1930-х годов²³⁵. А ведь погранвойска и их авиация, помимо подавления антисоветских банд на юге страны, в конце 1930-х годов принимали участие в многочисленных конфликтах и локальных войнах на рубежах СССР. Судя по списку использованной литературы, автор незнаком с исследованием об истории пограничной авиации И.М. Чупрова, в свое время занимавшего пост начальника авиации пограничных войск с 1940 года.

В немалой степени важен вопрос представлений командного состава РККА о начальном периоде войны накануне агрессии Германии против Советского Союза, затронутый в исследовании В.А. Арцыбашева²³⁶. Предметом исследования является эволюция представлений командного состава РККА о начальном периоде войны в 1921 – 1941 годах, которую, с точки зрения автора, следует рассматривать как неотъемлемую часть общего процесса подготовки СССР к возможной войне. Интересующему нас периоду посвящена глава III «Представления командного состава Красной армии о начальном периоде войны накануне нападения Германии на СССР (1939 – 1941 годы)», состоящая из двух параграфов – «Влияние опыта операций вермахта в Европе на трансформацию образа начального периода войны в процессе научно-теоретической деятельности командного состава Красной армии в 1939 – 1941 годах» и «Представления о начальном периоде войны и практическая деятельность командного состава Красной армии в 1939 – 1941 годах».

К сожалению, автор не смог объективно оценить степень адекватности представлений командного состава Красной армии о начальном периоде войны в свете опыта операций вермахта в Европе накануне нападения Германии и ее союзников на СССР, так как в исследовании не отразилась объективная картина применения люфтваффе в Европе в кампаниях 1939 – 1941 годов, и, в частности, отсутствует критика пресловутого тезиса «эффекта внезапного уничтожающего удара по аэродромам», раздутого в свое время нацистской пропагандой. Необходимо также отметить, что это ошибочное положение до сих пор имеет широкое распространение среди научных работ отечественных исследователей данного периода.

²³⁵Шитько В.В. Войска ОГПУ – НКВД в локальных войнах и конфликтах (1922 – июнь 1941 гг.): Дис... канд. ист. наук: 07.00.02. М., 2007.

²³⁶Арцыбашев В.А. Начальный период войны в представлениях командного состава РККА в 1921 – 1941 гг. Дис... канд. ист. наук: 07.00.02. М., 2004.

Можно также выделить исследования, посвященные проблемам боевых действий по итогам крупнейших кампаний на Западе начала Второй мировой войны и анализу зарубежного военно-теоретического опыта, вытекающему из освещения различных аспектов использования вооруженных сил, в том числе ВВС Германии и противостоящих ей сил²³⁷.

Перейдем к группе исследований, непосредственно посвященных различным аспектам развития и состояния советской авиации в предвоенный период, вопросам деятельности руководства ВКП(б) по ее укреплению, обзору теории боевого применения отечественной авиации и ее использованию в локальных войнах и конфликтах, развитию различных составляющих структур ВВС Красной армии, а также традициям авиации отечественного Военно-Морского флота.

Из работ советского периода необходимо особо отметить кандидатскую диссертацию П.Г. Авдеенко, где, в частности, приведены схема организации Главного управления ВВС Красной армии и количество военных авиационных учебных заведений на 22 июня 1941 года²³⁸. Несмотря на то, что данная работа была выполнена почти 40 лет назад и ее положения во многом концептуально устарели, она до сих пор является единственным специальным исследованием, посвященному состоянию ВВС Красной армии в предвоенный период. Примечательно, что некоторое время спустя после защиты диссертации автор на базе своих разработок подготовил публикацию, касающуюся вопросов развития самолетостроения в СССР в 1929 – 1940 годах²³⁹. Как и предыдущая работа, эта публикация, по сути, стала первым отечественным исследованием по этой теме.

В период существования СССР появились исследования В.М. Пинчука²⁴⁰, В.А. Смирнова²⁴¹, И.Ф. Тимкина²⁴², в которых рассматривались вопросы деятельности руководящих органов компартии в деле укрепления советской авиации и ее кадров в межвоенный период на протяжении 12 – 20 лет. Так, В.М. Пинчук исследовал деятельность политических организаций вузов по воспитанию инженерно-технического состава для ВВС. В том же году в Во-

²³⁷ См, например: Дубищев В.А. Военно-политическое поражение Франции в 1940 году: Дис... канд. ист. наук: 07.00.03. Самара, 2002; Пятянин С.В. Роль и место Норвежской кампании в боевых действиях на Западном фронте: 1939 – 1940 гг.: Дис... канд. ист. наук: 07.00.03. Н. Новгород, 2002.

²³⁸ Авдеенко П.Г. Военно-воздушные силы Красной армии накануне и в начале Великой Отечественной войны (январь 1938 года – 10 июля 1941 года). Дис... канд. ист. наук: 07.00.02. М., 1970.

²³⁹ Авдеенко П.Г. Советское самолетостроение в годы первых пятилеток (1929 – 1940 гг.) // Военно-исторический журнал. 1974. № 7.

²⁴⁰ Пинчук В.М. Деятельность Коммунистической партии по подготовке и воспитанию инженерно-технических кадров военно-воздушных сил в годы довоенных пятилеток (1929 – 1941 гг.): Дис... канд. ист. наук: 07.00.02. М., 1974.

²⁴¹ Смирнов В.А. Партийное руководство деятельностью Осоавиахима СССР по укреплению авиации Красной армии и Флота в годы довоенных пятилеток (1928 – 1941 гг.): Дис... канд. ист. наук: 07.00.01. М., 1989.

²⁴² Тимкин И.Ф. Партийное руководство деятельностью комсомола по укреплению Военно-воздушных сил Красной армии (1921 – июнь 1941 гг.): Дис... канд. ист. наук: 07.00.01. М., 1989.

енно-воздушной академии имени профессора Н.Е. Жуковского была издана его достаточно небольшая по объему работа о деятельности политорганов и парторганизаций вузов по подготовке и воспитанию инженеров и техников для ВВС советской армии, где, помимо прочего, также рассматривались некоторые вопросы их подготовки на протяжении почти 30 лет – с 1917-го по 1945 год²⁴³, то есть в более широких хронологических рамках по сравнению с его диссертационным исследованием.

Постсоветский период характерен появлением ряда исследований, в которых детально рассматривалась деятельность различных служб ВВС межвоенного периода. Так, в кандидатской диссертации В.В. Гришина²⁴⁴ прослеживаются процессы насыщения авиационных частей средствами радиосвязи и совершенствования этих средств с 1910 по 1941 год. Приведены стоявшие на вооружении отечественные радиостанции. Кроме того, в этом исследовании рассмотрена подготовка военных инженеров и техников по радиосвязи для авиационных частей. С.В. Аверченко²⁴⁵ и В. М. Зарецкий²⁴⁶ в своих исследованиях рассматривали развитие в межвоенный период эксплуатационно-технической службы и, соответственно, развитие тыла ВВС Красной армии.

Появилось исследование военно-теоретических взглядов на применение советской авиации²⁴⁷. Его автор В.В. Паршин позднее на основе этого исследования подготовил публикацию, полностью совпадающую с тематикой диссертационного исследования. В данном случае нет смысла останавливаться на этой работе, так как о ее концепции уже говорилось выше.

Недавно была подготовлена работа Г.В. Кузьмина о традициях авиации отечественного Военно-Морского флота с 1910 по 1991 год²⁴⁸. Автор выделил, в частности, факторы, обусловившие необходимость воспитания личного состава на традициях морской авиации, обобщил исторический опыт традиции воспитания личного состава в духе образцового выполнения профессиональных обязанностей и совершения воинских подвигов морскими авиаторами, исследовал традиции шефских связей государственных и общественных организаций над авиаторами флота.

Несмотря на имеющиеся диссертационные исследования, которые затрагивают ряд аспектов развития воздушных сил страны в предвоенный период, можно констатировать, что комплексной работы по их развитию

²⁴³Пинчук В.М. Деятельность политорганов и парторганизаций вузов по подготовке и воспитанию инженеров и техников для ВВС советской армии. М., 1974.

²⁴⁴Гришин В.В. Зарождение и развитие связи в отечественных военно-воздушных силах до Великой Отечественной войны (1910 – 1941 гг.): Дис... канд. ист. наук: 20.02.22. М., 2003.

²⁴⁵Аверченко С.В. Зарождение и развитие эксплуатационно-технической службы военно-воздушных сил РККА в межвоенный период: 1921 – 1941 гг.: Дис... канд. ист. наук: 07.00.02. М., 2006.

²⁴⁶Зарецкий В.М. Развитие тыла ВВС Красной армии в межвоенный период (1921 – 1941): Дис... канд. ист. наук: 07.00.02. Монино, 2006.

²⁴⁷Паршин В.В. Военно-теоретические взгляды на боевое применение отечественной авиации, 1921 г. – июнь 1941 г.: Историческое исследование: Дис... канд. ист. наук: 07.00.02. М., 1999.

²⁴⁸Кузьмин Г.В. Традиции авиации отечественного Военно-Морского флота 1910 – 1991 гг.: Дис... канд. ист. наук: 07.00.02. М., 2007.

пока не существует. В 2001 году автор данного исследования сделал попытку приблизиться к созданию такой комплексной работы²⁴⁹. Наиболее близко по тематике и хронологии к ней стоит исследование П.Г. Авдеевко «Военно-воздушные силы Красной армии накануне и в начале Великой Отечественной войны (январь 1938 года – 10 июля 1941 года)», но оно оставляет в стороне вопросы развития морской авиации, а также воздушных сил гражданских ведомств, являющихся резервом ведомств военных. Кроме того, приходится констатировать, что при всех своих достоинствах это исследование все-таки выполнено почти 40 лет назад и не содержит (да и не могло содержать) новых концептуальных установок и фактического материала.

В последнее время, к сожалению, появляются исследования, содержащие многочисленные примеры некомпетентности, фальсификаций и плагиата. К таковым можно, в частности, причислить кандидатскую диссертацию В.В. Гагина «История участия советских ВВС в локальных войнах и вооруженных конфликтах 1936 – 1940 годов», вынесенную на защиту весной 2007 года²⁵⁰. Автор начинает с того, что указывает: «Актуальность темы исследования объясняется ее недостаточной изученностью и отсутствием обобщающих работ, связанных с историей участия советских военно-воздушных сил (ВВС) в локальных войнах и вооруженных конфликтах в 1936 – 1940 гг.»²⁵¹. На самом деле такие работы (к числу которых относится и кандидатское исследование автора данной книги, успешно защищенное за шесть лет до появления работы В.В. Гагина²⁵²), все-таки существуют, но о них у В.В. Гагина нигде не сказано ни слова. Из этого можно сделать выводы, что В.В. Гагин либо для приписывания себе заслуг в приоритете по научному исследованию данной темы сознательно обходил замалчиванием аналогичные исследования своих коллег (которые, вопреки его же заявлениям, берут свое начало два десятка лет назад, еще в советский период), либо попросту не знал об их существовании, что говорит о его низком профессиональном уровне как специалиста.

Одновременно В.В. Гагин подчеркивает: «Неразработанность данной темы привела к тому, что появились работы, авторы которых хотели без взвешенного и научного подхода к проблеме получить сиюминутную выгоду на основе якобы сенсационных материалов»²⁵³. В числе последних он

²⁴⁹ Степанов А.С. Развитие советской военной авиации в конце 30-х – начале 40-х годов XX столетия: Дис... канд. ист. наук: 07.00.02. Самара, 2001.

²⁵⁰ Гагин В.В. История участия советских ВВС в локальных войнах и вооруженных конфликтах 1936 – 1940 гг.: Дис... канд. ист. наук: 07.00.02. Воронеж, 2007.

²⁵¹ Гагин В.В. История участия советских ВВС в локальных войнах и вооруженных конфликтах 1936 – 1940 гг. Автореф. дис. на соиск. уч. ст. к. и. н. Воронеж, 2007. С. 3.

²⁵² Примечательно, что вторая глава данного диссертационного исследования под названием «Применение военной авиации СССР и изучение зарубежного военного опыта» открывалась параграфом «Боевые действия ВВС РККА в локальных войнах 30-х годов и начале Второй мировой войны» что абсолютно совпадало и по тематике, и по хронологии с диссертационным исследованием В.В. Гагина – см. Степанов А.С. Развитие советской военной авиации в конце 30-х – начале 40-х годов XX столетия. Дис. на соиск. уч. ст. к. и. н. Самара, 2001. С. 122.

²⁵³ Гагин В.В. Указ. соч. С. 3.

рассматривает, в частности, публикации М.С. Солонина²⁵⁴ и В.А. Суворова²⁵⁵. Не совсем понятно, почему автор, только что проигнорировавший специализированные работы отечественных историков, занимающихся проблематикой развития и применения отечественной авиации в довоенный период, с азартом подвергает критике публикации, известные гораздо более широкому кругу читателей и посвященные значительно более широкому кругу проблем, к тому же относящихся к начальному этапу Великой Отечественной войны.

Согласно В.В. Гагину, «территориальные рамки исследования ограничены зонами боевых действий рассматриваемых в работе войн и военных конфликтов в Испании, в Китае, в районах озера Хасан и реки Халхин-Гол, в Финляндии», а «хронологические рамки исследования ограничиваются 1936 – 1940 годами»²⁵⁶. Но данные территориальные и хронологические рамки вступают в явное противоречие со значительным числом работ из общего перечня в 13 публикаций автора, в которых, согласно его же заявлению, отражены «основные положения диссертационного исследования»²⁵⁷. Это относится к публикациям автора по экономической тематике, связанной с Воронежем, месторасположение которого явно не подпадает под понятие зоны боевых действий в 1936 – 1940 годах²⁵⁸; к работе, посвященной деятельности конструктора А.С. Москалева, ни один из самолетов которого не только не принимал участия в локальных войнах 1936 – 1940 годов, но даже не состоял в этот период на вооружении ни в СССР, ни в какой-либо иной стране²⁵⁹; к публикациям, относящимся к совершенно иному хронологическому ряду, а именно – к периоду Великой Отечественной войны, причем даже не к 1941 году, а к середине 1942-го²⁶⁰. Но и среди этих, не относящихся к теме исследования работ особо выделяется одна, которая касается периода Первой мировой войны, то есть абсолютно не имеет (и иметь не может) ни прямого, ни косвенного отношения ни к советской авиации, ни к периоду 1936 – 1940 годов²⁶¹.

Тем не менее, все вышеперечисленные работы все-таки были включены автором в итоговый перечень публикаций по теме исследования. Подоб-

²⁵⁴ Солонин М.С. 22 июня, или Когда началась Великая Отечественная война? М., 2005.

²⁵⁵ Суворов В.А. День «М». М., 1994.

²⁵⁶ Гагин В.В. Указ. соч. С. 4.

²⁵⁷ Там же. С. 7, 23.

²⁵⁸ См. Гагин В.В. Довоенный вклад Воронежа и области в укрепление обороноспособности страны // Битва за Воронеж. – Воронеж, 2005. С. 26-66; Его же. Самолеты Воронежского авиазавода. Воронеж: НПП ТРАСТ, 1996. Необходимо отметить, что последняя работа фактически представляет собой отнюдь не научное, а сугубо рекламное издание.

²⁵⁹ Его же. Авиаконструктор А.С. Москалев. Воронеж, 1999.

²⁶⁰ Его же. Боевые действия советских ВВС и их противников на Верхнем и Среднем Дону в июне 1942 – феврале 1943 гг. / Верхний и Средний Дон в Великой Отечественной войне: Материалы международной научной конференции. Воронеж, 2006. С. 150-160; Гагин В.В., Копылов Г.А. Воздушная война над Черноземьем // Битва за Воронеж, 2005. С. 233-263; Гагин В.В. Тема, всегда значимая и актуальная // Великая Отечественная война глазами разных поколений: Сборник научных трудов. Воронеж, 2007. С. 27-30.

²⁶¹ Его же. Германские самолеты «Альбатрос». Воронеж, 1996.

ный принцип подбора не может не вызывать недоумения, тем более что речь идет о большей половине всех публикаций автора диссертации.

Перейдем к рассмотрению источниковой базы исследования. К заявлению автора, что она «представлена широким кругом архивных материалов»²⁶² следует отнестись весьма критически. Вкратце пройдемся по использованным материалам из фондов РГВА, которые должны были быть ключевыми в его исследовании. Так, им было заявлено, что из документов Российского государственного военного архива (РГВА), касающихся войны в Испании, в исследовании было использовано четыре дела из состава двух описей²⁶³. Вряд ли можно назвать это широким привлечением источников, учитывая, что только в составе первой описи значится 596 дел. При этом он утверждает, что эти документы – «впервые опубликованные в исследовании». Но данное утверждение не соответствует действительности, поскольку еще четыре года назад в монографии С. Абросова, посвященной теме боевых действий советской авиации в Испании, были приведены сведения из этих же документов – «Дневника боевых действий республиканской авиации в Испании, 1.09.36 – 31.12.37 гг.» и «Сборника информационных документов о боевых действиях истребительной авиации в Испании, 10.10.36 – 25.2.37 гг.»²⁶⁴! Налицо явный плагиат, тем более грубый в силу того обстоятельства, что среди немногочисленных отечественных исследований на данную тему, на которые ссылается В.В. Гагин, указана и данная монография.

Материалы первой описи фонда 32113²⁶⁵ содержат, в частности, информацию о боевом составе советских авиачастей в Монголии накануне и в начале Второй мировой войны, а также о поставках советской авиатехники в эту страну²⁶⁶. Примечательно, что в реальности номера дел из этого фонда, касающиеся авиации, начинаются между третьей и четвертой сотней, а автор почему-то ссылается на первые два дела²⁶⁷.

Бросается в глаза и «оригинальная» трактовка автором ситуации в районе озера Хасан в 1938 – 1939 годах: «Советские ВВС вступили в боевые действия в конце июля 1938 года – после ряда вооруженных провокаций на границе «японские самураи» захватили советские высоты Заозерная и Безымянная в районе озера Хасан. На границе развернулось многодневное сражение, в ходе которого к участию в боевых действиях были привлечены 70 наших истребителей, 180 скоростных бомбардировщиков СБ и тяжелых бомбардировщиков ТБ-3. Враг был изгнан, конфликт угас, но спустя девять

²⁶² Его же. История участия советских ВВС в локальных войнах и вооруженных конфликтах 1936 – 1940 гг. С. 8.

²⁶³ Российский государственный военный архив (РГВА). Ф. 35082. Оп. 1. Д. 2, 5; Оп. 1а. Д. 2, 5.

²⁶⁴ Абросов С.В. В небе Испании. 1936 – 1939 годы. М., 2003. С. 428.

²⁶⁵ Фонд Управления 57 Особого корпуса (до 19 июля 1939 г.), 1 Армейской группы (до 21 июля 1940 г.), а с 21 июля 1940 г. – Управления 17 Армии, соответственно.

²⁶⁶ РГВА. Ф. 32113.

²⁶⁷ Гагин В.В. История участия советских ВВС в локальных войнах и вооруженных конфликтах 1936 – 1940 гг. С. 7.

месяцев разгорелся снова и перерос в полномасштабную войну в мае 1939 года»²⁶⁸. При этом автор, в частности, ссылается на фонд «Коллекция документов о боях в районе озера Хасан»²⁶⁹, где имеются материалы по действию советской авиации против японских войск. Однако фраза, что конфликт на Хасане угас, чтобы через девять месяцев разгореться вновь и перерости в полномасштабную войну, звучит абсурдно. Ссылки для обоснования этого заявления невозможно было найти ни в упомянутом выше, ни в каком-либо ином фонде РГВА. Несмотря на сохранявшуюся напряженность и пограничные стычки, боевых действий в районе озера Хасан (как, собственно, и полномасштабной войны между СССР и Японией в упомянутый автором период) просто не существовало. Если же автор имел в виду локальную войну в районе реки Халхин-Гол, то, во-первых, боевые действия проходили отнюдь не на советской территории, а на монголо-маньчжурской границе; во-вторых, данный конфликт, несмотря на его размах и почти полугодовую эскалацию, все-таки никогда не признавался ни с советской, ни с японской стороны полномасштабной войной. Налицо явные небрежности автора в описании исследуемых событий и серьезные неточности в употребляемой терминологии. Материалы о боевых действиях советских ВВС в Польше в сентябре – октябре 1939 года, в частности, содержатся в ряде документов из фондов «Коллекция документов Украинского фронта»²⁷⁰ и «Коллекция документов Белорусского фронта»²⁷¹. Уже несколько лет, как они не являются секретными. Например, документы первой описи фонда 35084 были рассекречены 2 марта 2001 года, то есть более семи лет назад. Работая с путеводителями по описям фондов РГВА, их невозможно не заметить, так как они идут следующими в перечне. Но о них у автора нет даже упоминания, равно как и о применении ВВС РККА в советско-польской войне осенью 1939 года (отсутствие этой кампании в перечне других автор ничем не обосновывает, попросту игнорируя ее). Боевые действия советских ВВС в Финляндии отражены в фонде «Коллекция документов о советско-финляндской войне 1939 – 40 годов»²⁷². Однако о его существовании автору почему-то также ничего не известно.

Заметим, что речь шла именно о тех фондах, где содержатся документы о боевом применении ВВС РККА в ключевых локальных войнах и военных конфликтах 1930-х годов, то есть именно по тематике, избранной автором. Уже эти обстоятельства заставляют усомниться не только в широте круга архивных материалов, якобы использованных им, но и в самом факте – был ли он вообще в РГВА?

Совсем нелепо выглядит заключительный рефрен автора, повествующий: «Традиционно медленное для нашей страны развитие технического

²⁶⁸ Там же. С. 17.

²⁶⁹ РГВА. Ф. 35083.

²⁷⁰ Там же. Ф. 35084.

²⁷¹ Там же. Ф. 35086.

²⁷² Там же. Ф. 34980.

прогресса в 30-е годы XX века зачастую затруднялось еще и субъективными причинами, непосредственно связанными с культом личности И.В. Сталина – борьбой за власть и получение серийных заказов в высших эшелонах руководства РККА и авиационной промышленности».

Возникают сомнения, знает ли автор историю своей страны вообще, поскольку похоже, что он не слышал об индустриализации и, в частности, о стремительном развитии отечественной авиации в 30-е годы. С конца 20-х годов к середине 30-х отечественная авиапромышленность совершила поистине гигантский рывок, выведя советскую авиацию на уровень наиболее развитых стран мира, а в чем-то и обогнала их. Отставание советской авиатехники начало проявляться лишь во второй половине 30-х – начале 40-х годов, и причин этому отставанию было множество, как объективных, так и субъективных²⁷³. Примечательно в связи с этим, что автор, заявив о существовавших важных проблемах советского авиапрома, тем не менее, в своей работе не привел ни источников, ни серьезных аргументов в пользу своего заявления.

Вероятно, нет смысла приводить здесь дальнейшие примеры некомпетентности, фальсификаций и плагиата этого автора.

Отдельная группа исследований посвящена обзору источников по развитию военной промышленности СССР в межвоенный период; как общим вопросам, так и частным проблемам формирования военно-промышленного комплекса в СССР и в его отдельных регионах; состоянию военной экономики СССР накануне и в годы Второй мировой войны; развитию управленческих структур, осуществлявших руководство советской авиационной промышленностью; строительству, развитию и деятельности ряда предприятий военной и авиационной промышленности в различных регионах СССР²⁷⁴.

²⁷³ Подробнее об этом см., например: Мухин М.Ю. Авиапромышленность СССР в 1921 – 1941 годах. М., 2006; Степанов А.С. Развитие советской авиации накануне Великой Отечественной войны (1939 – 1941 гг.). СПб., 2006.

²⁷⁴ Костырченко Г.В. Наркомат авиационной промышленности накануне и в годы Великой Отечественной войны 1939 – 1945: Дис... канд. ист. наук: 07.00.02. М., 1988; Мухин М.Ю. Источники по развитию военной промышленности СССР в 1921 – 1941 гг.: По материалам РГАЭ: Дис... канд. ист. наук: 07.00.09. М., 1996; Щерба А.Н. Военно-промышленный комплекс г. Ленинграда в тридцатые годы: Дис... канд. ист. наук: 07.00.02. СПб., 1996; Ниязов Н.С. Социально-экономические проблемы развития военно-промышленного комплекса Ленинграда в 1935 – 1941 гг.: Дис... канд. ист. наук: 07.00.02. СПб., 1997; Симонов Н.С. Создание в СССР военной промышленности и формирование советского военно-промышленного комплекса, 1920 – 1950-е гг.: Проблемы экономического роста, структура, организация производства, управление: Дис... д-ра ист. наук: 07.00.02. М., 1999; Таланова Л.Е. Советская военная авиапромышленность в 1929-1945 гг.: На примере завода № 21: Дис... канд. ист. наук: 07.00.02. Н. Новгород, 1999; Щерба А.Н. Роль военной промышленности Ленинграда в укреплении обороноспособности СССР в 20-е – 30-е годы: Дис... докт. ист. наук: 07.00.02. СПб., 1999; Захарченко А.В. Авиационная промышленность Поволжья в годы Великой Отечественной войны (1941 – 1945): Дис... канд. ист. наук: 07.00.02. Самара, 2002; Петров О.В. Строительство предприятий и социальных объектов авиационной промышленности на территории Куйбышевской области в годы Великой Отечественной войны, 1941 – 1945 гг.: Дис... канд. ист. наук: 07.00.02. Самара, 2002; Хохлов Е.В. Военная экономика СССР накануне и в годы Второй мировой войны: Дис... докт. экон. наук: 08.00.01. СПб., 2005; Минаев П.П. Реализация промышленностью Петрограда-Ленинграда государственной военно-технической политики в области развития важнейших видов вооружения, военной техники и боеприпасов для сухопутных войск Красной армии (20-е – 30-е годы XX века): Дис... докт. ист. наук: 07.00.02. СПб., 2006.

Прежде всего, среди этих работ обращает на себя внимание диссертационное исследование Е.В. Хохлова «Военная экономика СССР накануне и в годы Второй мировой войны». Однако при ее анализе можно констатировать, что, к сожалению, затронув столь глобальную тему, автор все-таки не сумел показать ряд важных проблем состояния отечественной военной экономики в предвоенный период. Работа базируется прежде всего на обширном историографическом материале, но новых источников, освещающих состояние ряда важнейших отраслей, в том числе и авиапрома, автор не приводит. В частности, у него остались неосвещенными вопросы производства алюминия в СССР в предвоенный период – важнейшего компонента самолето- и авиадвигателестроения любой авиационной державы.

Представляет интерес кандидатское исследование Г.В. Костырченко «Наркомат авиационной промышленности накануне и в годы Великой Отечественной войны 1939 – 1945». Следует отметить, что проблемы деятельности НКАП, безусловно, весьма интересные сами по себе, тем не менее, являются лишь одним из фрагментов истории развития авиации, к тому же основной упор в работе сделан на события Великой Отечественной войны. Отметим также, что материалы диссертации Г.В. Костырченко, апробированные в ведомственном периодическом издании «Авиационная промышленность», впоследствии были использованы им в соответствующих главах монографии ЦАГИ «Самолетостроение в СССР 1917 – 1945 годов».

Обращает внимание появление ряда исследований, посвященных проблемам развития авиапрома в регионах. Например, А.Н. Щерба и П.П. Мишаев подробно исследовали промышленность Ленинграда, в том числе выделяя и авиационные производства; А.В. Захарченко и О.В. Петров исследовали развитие авиапрома и его структуру в Поволжье. Следует также отметить кандидатскую диссертацию Л.Е. Талановой. Несмотря на то, что в ней рассматривается история не всей самолетостроительной индустрии, а только одного предприятия в г. Горьком, данное исследование, безусловно, ценно пристальным изучением одного из ведущих истребительных заводов СССР в интересующий нас период. Тем не менее, вряд ли стоит делать обобщение, приравнивающее модель развития одного авиапредприятия к развитию всего авиапрома, не принимая во внимание имеющиеся серьезные региональные и иные отличия.

В особую группу можно выделить работы, посвященные военно-техническим и экономическим контактам СССР с зарубежными странами, в том числе в области авиации и авиапромышленности, и в первую очередь – с Германией²⁷⁵. Но их отличают достаточно большие хронологические рам-

²⁷⁵ Захаров В.В. Политика советского государства по отношению к Германии в военной области и ее влияние на обороноспособность СССР, 1921-й – июнь 1941 года: Дис... докт. ист. наук: 07.00.02. М., 1993; Капистка В.В. Деятельность советского государства по организации военно-технических связей с зарубежными странами в области авиации (1921-й – первая половина 1941 года): Дис... канд. ист. наук: 07.00.02. М., 1995; Журавель В.А. Советско-германские торгово-экономические отношения 1933– июнь 1941 гг.: Дис... канд. ист. наук: 07.00.02. М., 2003.

ки (до 20 лет), что сужает поле исследования предвоенного периода, и достаточно широкая тематика исследования. Так, В.А. Журавель дает интересный материал по закупкам станочного оборудования в Германии в предвоенный период в целом. Представляют интерес характеристики этого оборудования, не выпускавшегося в СССР, но авиапром как потребитель при этом особо не выделяется, более того, о проблемах его развития в тот период автор имеет довольно поверхностное представление. В.В. Капистка – преподаватель Военно-Воздушной Академии им. проф. Н.Е. Жуковского в основном рассмотрел советско-германские контакты в области авиации 1920-х – 1930-х годов. Эта диссертация легла в основу закрытого учебного пособия «Военно-авиационные аспекты взаимоотношений СССР и Германии (1921-й – июнь 1941 года)». Но в его исследовании трудно найти более или менее связную концепцию влияния на авиапром германского фактора. В основном все сводится к перечислению зачастую не связанных друг с другом различных обособленных фактов, например, закупок и использования в советском авиапроме второстепенных технических деталей. Все это представляет определенный интерес, но, с точки зрения автора данного исследования, концептуально данная работа достаточно слаба. К тому же в суждениях автора встречается достаточно много противоречивых моментов и откровенных фактических ошибок.

В целом можно констатировать, что, несмотря на появление в последние годы многочисленных исследований, посвященных тем или иным экономическим проблемам развития страны в предвоенный период, диссертационных исследований, комплексно освещающих вопросы развития авиационной промышленности, не существует.

Как видим, узкий круг даже смежных диссертационных работ по данной тематике, вероятно, мог быть в свое время объяснен закрытостью источников, которая сдерживала исследования в этом направлении. Только на рубеже XX – XXI веков ситуация начала понемногу меняться.

Проведя историографическое исследование, можно подвести определенные итоги. Проблемы развития отечественной авиации накануне Великой Отечественной войны неоднократно привлекали внимание как отечественных, так и зарубежных историков. В различной степени были изучены некоторые аспекты ее боевого применения в указанное время, затронуты вопросы модернизации, достаточно подробно исследована история создания конструкций самолетов.

В то же время имеются серьезные пробелы в освещении данной темы. Если по истории развития ВВС РККА и существуют специальные исследования, касающиеся проблем как предвоенного, так и межвоенного периода (диссертационное исследование Авдеенко и монография Шумихина, выполненные 20 – 40 лет назад на соответствующей источниковой и методологической базе и не затрагивающие ряд важных вопросов по этой теме), то комплексные исследования, посвященные развитию как в межвоенный, так и в предвоенный период авиации ВМФ, а также авиации тех ведомств,

для которых предусматривалось и осуществлялось на практике взаимодействие с авиацией армии и флота – НКВД СССР, ОСОАВИАХИМа, ГУГВФ при СНК СССР и других, отсутствуют.

Что касается применения советской авиации в многочисленных локальных войнах и конфликтах второй половины 1930-х – начала 1940-х годов, то, несмотря на наличие многочисленных работ, косвенно связанных с этой тематикой, необходимо констатировать, что, за исключением монографии С.В. Абросова, формально посвященной вопросам участия в боях в Испании советских летчиков-истребителей, а фактически затрагивающей вопрос об участии советской авиации в этом конфликте, ни одной научной работы, непосредственно посвященной участию авиации СССР в какой-либо локальной войне в предвоенный период, просто не существует. Имеющиеся работы по общему обзору боевого применения советской военной авиации в предвоенный период, в том числе и новейшие диссертационные исследования, изобилуют использованием устаревшего материала, зачастую использованной без надлежащей корректировки фактологической базы, появившейся в период описываемых событий и содержащей ряд ошибочных и неполных сведений о потерях личного состава, материальной части, действиях противника и т.д., а в ряде случаев просто выполнены на крайне низком научном уровне, например, подробно рассмотренное выше диссертационное исследование В.В. Гагина, выполненное в 2007 году. В отечественных исследованиях до сих пор не фигурируют точные данные, характеризующие количество личного состава советской авиации, прошедшего через локальные войны, в том числе и за рубежом, авиатехники, поставленной из СССР в Испанию, Китай, Монголию, а также хронологические рамки этих авиапоставок. Ни по одному из существовавших конфликтов нет полных сведений либо о потерях личного состава, либо об убыли материальной части советской авиации, либо об общем количестве задействованных в конфликте авиационных сил, либо по всем перечисленным позициям. Необходимо подчеркнуть, что в данном случае речь идет не о каких-то второстепенных деталях, а о важнейших данных, характеризующих боевое напряжение советской авиации. Более того, некоторые кампании советской авиации в отечественной научной литературе вообще не рассматривались, как будто их не существовало, например, кампания ВВС РККА в Польше осенью 1939 года – первый случай боевого применения советской авиации во Второй мировой войне, где задействовалось несколько тысяч самолетов армии, флота, гражданской авиации и это продолжалось в течение месяца.

Работа по изучению авиации основного противника – Германии – практически не ведется. До сих пор не опубликовано ни одной серьезной научной работы по истории ВВС Германии и авиапромышленности в предвоенный период, базирующейся на достижениях зарубежной исторической науки. Десятилетиями отечественные специалисты оперируют искаженными данными о применении германской авиации в начале Второй мировой войны, многие из которых, как это ни странно, берут свое начало из заявлений фашистской пропаганды о мнимых успехах люфтваффе почти семидесятилетней давности.

ти. Преувеличивается тезис об успехе «внезапного удара по аэродромам», якобы обеспечивающего люфтваффе победу во всех кампаниях в Европе. Совершенно не анализируются потери германских ВВС в личном составе и материальной части в боях на Западе весной – летом 1941 года.

Незнание проблем германской авиации приводит к искажению взглядов отечественных специалистов на оценку руководством ВВС РККА итогов начального периода Второй мировой войны и на складывание военной теории боевого применения отечественной авиации. В новейшей отечественной литературе приводятся совершенно неправдоподобные сведения о численности ВВС Германии и ее союзников по состоянию на весну – лето 1941 года, где эти данные завышаются в несколько раз. Причина этого – в использовании авторами устаревших сведений, построенных в том числе на базе устаревших данных советской разведки описываемого периода, а также в том, что эти авторы незнакомы с основными зарубежными исследованиями по данной теме. Но развитие и состояние советской авиации невозможно объективно оценивать, не имея доброкачественных данных об аналогичном положении дел у основного потенциального противника, даже не говоря о других развитых авиационных державах.

Комплексных исследований, посвященных истории развития авиапромышленности в предвоенный период, не существует. Новейшая монография М.Ю. Мухина по проблемам развития отечественной авиации рассматривает историю отечественного авиапрома на протяжении почти 40 лет – с начала XX века до 1941 года и, естественно, чисто физически не может уделить подробное внимание данному периоду.

Кроме того, комплексного исследования своего предвоенного периода не получила история научно-исследовательских центров, авиационной и авиадвигательной промышленности, а также обеспечивающих отраслей.

В целом в отечественной науке практически не показана доктрина развития в плане влияния на нее английского, германского и американского внешнеполитических факторов. Как уже указывалось выше, примечательно, что первыми этот вопрос затронули не историки, а специалисты с инженерным образованием.

Проведя историографическое исследование, автор приходит к выводу, что, несмотря на значительный вклад отечественных ученых в освещение истории отечественной авиации в предвоенный период, в исторической литературе нет цельных, обобщающих научных работ, в которых комплексно и всесторонне рассматривались бы вопросы развития отечественной авиации в предвоенный период в 1938-м – первой половине 1941 года.

Таким образом, тема развития советской авиации заслуживает специального исторического исследования. Из вышеизложенного вытекает потребность в комплексном исследовании вопросов развития советской авиации, относящихся к различным взаимодействующим сферам: военно-политической, организационной, хозяйственной, научно-технической, производственно-технологической и т.д.

Обратимся к проблеме использования некоторых основных понятий исследования. Это понятия «авиация», «военно-воздушные силы», «промышленность авиационная».

В отечественной науке понятие «авиация» рассматривается в нескольких значениях: 1) аппараты тяжелее воздуха для полетов в околоземном воздушном пространстве; 2) совокупность организаций, применяющих для полетов авиационные летательные аппараты и имеющих аэродромы и обеспечивающую технику; 3) средство вооруженной борьбы государства.

Различают гражданскую и военную авиацию. Последний термин в ряде стран идентичен понятию «военно-воздушные силы»²⁷⁶.

Под «промышленностью авиационной» понимается «отрасль промышленности, занимающаяся исследованием, разработкой, испытанием и производством авиационных летательных аппаратов и их оборудования, средств снаряжения летного состава, оборудования для наземного обслуживания и ремонта авиационной техники»²⁷⁷.

Автор полагает, что понятие «авиация» – это термин, который может иметь более широкое толкование и, следовательно, может рассматриваться в более широком смысле, включая в себя понятия «воздушные силы» (под которыми понимаются все отечественные организации, как военные, так и гражданские, которые располагают собственными летательными аппаратами и местами их базирования и которые могут быть использованы для различных задач обороны страны), а также «авиационная промышленность» в ее традиционном понимании.

Процесс развития авиации рассматривается как серия непрерывных взаимосвязанных действий, каждое из которых также представляет собой процесс. Сама авиация рассматривается как система – некоторая целостность, имеющая устойчивую внутреннюю структуру и состоящая из взаимосвязанных частей-элементов (подсистем), обладающих специфическими функциями, причем каждый из элементов вносит свой вклад в характеристики целого. Достоинством данной модели в том числе является возможность изучать систему и комплексно, и по мере необходимости достаточно подробно, так как любой из составляющих ее элементов при необходимости может быть рассмотрен как подсистема, в свою очередь, состоящая из элементов, расположенных на более низком уровне.

Изначальный недостаток предшествующих подходов заключался в том, что они сосредотачивали внимание практически только на каком-то одном важном, составляющем авиацию элементе (подсистеме), а не рассматривали процесс ее развития как результирующую систему, стремящуюся к достижению нескольких взаимосвязанных целей и зависящую от множества различных факторов, как внутренних, образующихся в результате взаимодействия элементов внутри самой системы, так и внешних, то есть воздей-

²⁷⁶ См. например: Военный энциклопедический словарь. М., 1984. С. 14.

²⁷⁷ Военный энциклопедический словарь. М., 1984. С. 594.

ствующих на нее либо напрямую, либо опосредованно через составляющие ее элементы извне.

С точки зрения автора основными составляющими авиацию подсистемами в изучаемый период можно считать, во-первых, собственно воздушные силы страны (армии, флота и иных взаимодействующих с ними ведомств), а во-вторых, авиационную промышленность, в свою очередь состоящую из ряда элементов, наиболее важными из которых являлись, во-первых, научно-исследовательские структуры, занимавшиеся разработкой материальной части для воздушных сил страны и включавшие научно-исследовательские центры, конструкторские бюро и т.д., а во-вторых, производственные структуры из самолетостроительной, моторостроительной и других отраслей.

Из основных внешних факторов влияния, воздействующих в предвоенный период, автор (отнюдь не исключая существования и влияния иных) прежде всего хотел бы выделить внешнеполитический, социально-политический, экономический и военный. Влияние их (в том числе и во взаимодействии друг с другом) могло простирается либо на все три выделенных элемента отечественной авиации, либо на некоторые из них, причем как в долгосрочном, так и в краткосрочном плане.

Таким образом, мы рассматриваем процесс развития отечественной авиации в предвоенный период как систему, состоящую из трех взаимосвязанных и взаимозависимых основных элементов, которые взаимодействуют друг с другом внутри этой системы, а также подвергаются воздействию извне различных факторов.

Актуальность проблемы, отсутствие ее целостного анализа, недостаточная степень разработанности определили формулировку названия данного исследования – «Развитие советской авиации в предвоенный период (1938-й – первая половина 1941 года)» и позволили автору избрать объектом исследования советскую авиацию – воздушные силы и авиапромышленный комплекс в период с 1938 года до начала Великой Отечественной войны, а его предметом – основные направления развития отечественной авиации в предвоенный период (1938 год – первая половина 1941 года).

Цель исследования заключается в том, чтобы с современных позиций на основе критического анализа архивных документов и других источников комплексно изучить процесс развития отечественной авиации в 1938-м – первой половине 1941 года.

В соответствии с целью исследования определены научные задачи:

- провести историографическое исследование изучаемой проблемы, дать развернутую характеристику источниковой базы исследования;
- уточнить содержание понятий «авиация», «военно-воздушные силы», «промышленность авиационная» применительно к рассматриваемому периоду;
- представить отечественную авиацию данного периода как систему, состоящую из определенных взаимосвязанных элементов – воздушных

- сил и авиапромышленности, включающую в себя производственную и научно-исследовательскую сферы, а ее развитие – как процесс, находящийся под влиянием различных факторов;
- выделить степень влияния внешнеполитических, экономических, социальных и военных факторов на развитие отечественной авиации;
 - рассмотреть деятельность органов государственного и военного управления СССР по развитию отечественной авиации в исследуемый период;
 - показать основные тенденции и проблемы развития отечественной авиационной производственной сферы при плановой экономике и командно-административных методах управления и итоги этого развития к исходу рассматриваемого периода;
 - проанализировать основные тенденции и проблемы развития отечественной научно-исследовательской сферы в области авиации и итоги этого развития к исходу рассматриваемого периода;
 - исследовать направления развития воздушных сил СССР с учетом их использования в локальных войнах и вооруженных конфликтах второй половины 1930-х – начала 1940-х годов в качестве внешнеполитического инструмента страны и итоги этого развития к началу Великой Отечественной войны;
 - выявить противоречия, существовавшие в области развития авиации в рассматриваемый период, и способы их разрешения в конкретных исторических условиях;
 - обозначить в общих чертах состояние германской авиации в указанный период и проблемы, стоящие перед ней, а также уточнить потенциал и авиационные силы, выделенные Германией и ее союзниками для войны с СССР;
 - на основе проведенного исследования сформулировать теоретические выводы и практические рекомендации по использованию исторического опыта данной темы в исторической науке, а также по дальнейшему совершенствованию взглядов на место и роль авиации в системе обеспечения общественной и военной безопасности России и их использованию в рамках реализации внутренней и внешней политики государства.

Хронологические рамки определены автором с начала 1938 года по середину 1941 года. Это обусловлено следующими обстоятельствами.

Во-первых, рассматриваемый предвоенный период можно считать одним из наиболее важных в развитии отечественной авиации, которая, бесспорно, находилась в центре внимания высшего советского руководства, а количество государственных решений по авиационным вопросам занимало важнейшее место и по абсолютному числу, и по отношению к решениям в иных оборонных вопросах.

Во-вторых, 1938 год начинался как первый год третьего пятилетнего плана развития народного хозяйства СССР, совпавший по хронологии с на-

чалом третьего пятилетнего плана развития и реорганизации РККА на период 1938 – 1942 годов.

В-третьих, период рубежа 1937 – 1938 годов характеризовался разгулом репрессий в армии и промышленности, когда, в частности, был арестован ряд ведущих руководителей воздушных сил и авиапрома, в том числе начальник Управления ВВС РККА Я.И. Алкснис (ноябрь), начальник НИИ ВВС РККА Н.Н. Бажанов (ноябрь), начальник ЦАГИ Н.М. Харламов (ноябрь), руководитель опытного самолетостроения ЦАГИ А.Н. Туполев (октябрь), начальник ГУГВФ И.Ф. Ткачев (январь 1938 года). Впоследствии все они (кроме А.Н.Туполева) были расстреляны. В конце весны – начале лета 1941 года начался новый виток репрессий в отношении представителей высшего руководства ВВС РККА – генеральского состава, продолжавшийся и после начала Великой Отечественной войны. Все это, безусловно, оказывало серьезное влияние на развитие и состояние отечественной авиации.

В-четвертых, в указанный период окончательно меняется и устанавливается в неизменном виде до начала Великой Отечественной войны структура авиапрома – происходит выделение из оборонной сферы авиапромышленности как самостоятельной отрасли (начало 1939 года).

В-пятых, уже к началу 1939 года авиастроительная отрасль является явным лидером среди четырех отраслей бывшего Наркомата оборонной промышленности, а в середине 1940 года ее развитие резко форсируется – предполагается удвоение производственных мощностей. Ассигнования на авиапром только в 1940 году составляют уже 40% от всего военного бюджета государства.

В-шестых, в указанный период в феврале 1939 года руководством страны ставится задача о формировании и запуске в серию так называемого нового поколения советских самолетов. Этот процесс был осуществлен за 1,5 – 2 года, начался массовый выпуск, новая авиатехника постепенно стала составлять основу советских ВВС (уже после начала Великой Отечественной войны).

В-седьмых, именно в рамках данного периода развитие авиапромышленности обеспечивает становление СССР уже не только как крупнейшего производителя авиационной техники, но и как ведущего авиаэкспортера мира, к которому с просьбой о поставках самолетов или их комплектующих только в 1940-м – первой половине 1941 года обращаются самые разные европейские страны, как нейтральные, так и входящие в различные военно-политические блоки, включая такие государства, как Франция, Швеция, Венгрия, Югославия и др.

В-восьмых, в рассматриваемый период происходят серьезные изменения в структуре воздушных сил страны: в конце декабря 1937 года морская авиация передается из ВВС РККА в состав Народного комиссариата Военно-Морского Флота СССР; в 1938 году ВВС РККА начинают переход на полковую систему; Постановление Политбюро ЦК ВКП(б) от 29 июля 1939 года «Об авиаотрядах НКВД» и соответствующий приказ наркома внутренних

дел СССР определяют «Положение об отдельной бригаде пограничных войск НКВД», формирование данной авиабригады завершается к осени 1939 года; Постановлением Политбюро ЦК ВКП(б) от 17 ноября 1939 года Управление ВВС делится на Главное управление ВВС Красной армии и Главное управление авиационного снабжения; Приказом Наркома обороны от 21 июня 1940 года ГУ ВВС КА и ГУ АС вновь были слиты в Главное управление ВВС Красной армии. В том же году начинается переход на авиадивизию, расформируются Армии Особого Назначения (АОН) и на их базе создается Авиация Главного Командования – АГК (или Дальнебомбардировочная авиация – ДБА).

В-девятых, именно в указанный период происходит резкое наращивание численности военно-воздушных сил Красной армии – только с начала 1939-го по весну 1941 года они выросли в два раза.

В-десятых, в рассматриваемый период развитие отечественной авиации во многом определялось серьезными изменениями международной обстановки, такими как обострение обстановки на восточных рубежах страны в 1938 – 1939 годах, мюнхенский кризис 1938 года, начало Второй мировой войны, советско-финляндская война зимой 1939 – 1940 годов и последующее ухудшение отношений, вплоть до попытки реализации агрессивных намерений западных держав в отношении СССР, поражение стран Западной Европы к началу лета 1940 года, Прибалтийский и Бессарабский кризисы и, наконец, начало ухудшения советско-германских отношений на рубеже 1940 – 1941 годов. Данный хронологический ряд полностью включает в себя практически все межвоенные конфликты и кризисы (за исключением, пожалуй, боев на КВЖД), где была задействована отечественная авиация, включая итоговые бои в Испании и начало китайско-японской войны 1937 – 1945 годов, самым серьезным из которых для нее по значению и своим последствиям является советско-финляндская война.

В-одиннадцатых, в рассматриваемый период развитие отечественной авиации подверглось серьезному влиянию так называемого «германского фактора» на самых разных уровнях – от развития экономики и стратегического планирования в области наращивания военно-воздушных сил до технико-экономического и концептуального влияния на развитие отдельных видов авиатехники.

В-двенадцатых, в рассматриваемый период советско-американские экономические контакты в области авиации, которые оказывали серьезное влияние на развитие отечественной авиационно-экономической сферы, достигли пика в конце 1939 года и оборвались более чем на полтора года, нанеся ощутимый ущерб развитию разных отраслей отечественной экономики, связанных с производством и эксплуатацией авиатехники, в самый напряженный период перед Великой Отечественной войной.

В-тринадцатых, данный период характерен появлением и влиянием на развитие отечественной авиации так называемого «английского фактора»: весной – летом 1939 года силами разных ведомств в СССР начинаются прак-

тические разработки авиационной техники, ориентированные на войну с Великобританией; весной – летом 1940 года руководство СССР принимает меры к резкому наращиванию сил на юге страны в плане подготовки отражения предполагаемых ударов с воздуха англо-французской авиации по советским нефтяным месторождениям; к лету 1941 года на границе с Ираном сосредоточена мощная авиационная ударная группировка, впоследствии исключенная из участия в начальных боях Великой Отечественной войны вплоть до осени 1941 года.

В силу указанных обстоятельств выделение данного хронологического периода представляется вполне обоснованным. Однако, в виде исключения, иногда имеют место некоторые отступления от принятого хронологического ряда, что обусловлено желанием автора не разрывать имеющуюся причинно-следственную связь при анализе ряда тенденций.

Внутри рамок избранного хронологического ряда можно выделить основные этапы развития отечественной авиации в предвоенный период.

- 1) С рубежа 1937 – 1938 годов до начала Второй мировой войны – в условиях предвоенного политического кризиса и угрозы международной изоляции СССР проводится реорганизация структур управления воздушными силами и авиапрома, начинается реконструкция последнего, проходит участие советской авиации в локальных войнах и кризисах 1930-х годов в Европе и Азии, начинается разработка авиационной техники нового поколения, в условиях неопределенности с выбором основного противника выделяется «английский фактор», проявляющийся, в частности, при проектировании ряда образцов материальной части.
- 2) С начала Второй мировой войны до середины 1940 года – происходит переключение внимания высшего руководства СССР на решение геополитических проблем в Европе; начинается количественный рост воздушных сил и активное их применение в различных кампаниях, первоочередное место среди которых занимает война с Финляндией; проводятся реорганизация Наркомата обороны и мероприятия по извлечению уроков из советско-финляндской войны, активно повлиявшие на авиационную сферу; отмечается дальнейший рост влияния на развитие отечественной авиации «английского фактора» из-за возрастания воздушной угрозы на южных рубежах СССР, выразившийся в ответных мерах советского руководства; происходит фактический разрыв экономических контактов в авиационной сфере с США и налаживание аналогичных контактов с Германией.
- 3) С середины 1940-го до начала 1941 года – проводятся активные мероприятия по форсированному развитию авиационной сферы решением высшего руководства СССР из-за «германского фактора», складывающегося из завышенной оценки возможностей германской авиации и преувеличения эффективности ее действий во время боев в Западной Европе; на внешнеполитическом уровне происходят безуспешные попытки добиться возобновления экономических контактов в авиаци-

онной сфере с США; продолжается развитие отношений с Германией в авиационной сфере, в первую очередь – в закупке новых технологий и оборудования; продолжают дальнейшие изменения в оргструктуре ВВС РККА.

- 4) С начала до середины 1941 года – начинается широкомасштабное производство авиационной техники нового поколения и переход авиационных частей на новую матчасть; в феврале 1941 года принимается совместное постановление ЦК ВКП (б) и СНК СССР «О реорганизации авиационных сил Красной армии»; о кризисе советско-германских отношений свидетельствуют переговоры Генштаба РККА с югославскими представителями по поводу немедленной отправки в Югославию значительного числа самолетов в рамках советско-югославского Договора о дружбе и ненападении 5 апреля 1941 года; заметно противоречие между авиапромышленностью и ВВС РККА и «делом НИИ ВВС»; создается ЛИИ НКАП и повышается роль авиапрома в процедуре принятия на вооружение новой авиационной техники; с «дела генералов» начинается новый виток репрессий в отношении авиаторов РККА; продолжается воздействие «английского фактора» на отечественную авиацию; продолжается процесс развертывания крупных авиасил и создания инфраструктуры базирования на западной границе СССР.

Эти этапы будут рассмотрены в соответствующих главах данного исследования, посвященных развитию различных элементов, составлявших отечественную авиацию.

Территориальные рамки исследования совпадают с границами СССР, а также с районами за их пределами, где действовали советские воздушные силы или применялась авиатехника отечественного производства.

Источниковую базу исследования составили как опубликованные, так и неопубликованные источники. К первым относятся сборники документов, дневники, мемуарная литература, ко вторым – материалы федеральных архивов. В использованные автором сборники документов входят опубликованные в СССР и России документы и материалы кануна и начала Второй мировой войны. Среди них можно выделить сборники документов внешней политики СССР с января 1939 года по июнь 1941 года²⁷⁸. В 1977 году по решению советского руководства публикация этой серии документов была приостановлена после выхода в свет тома, относящегося к 1938 году. Только с 1992 года она возобновилась. Эти документы содержат информацию по различным вопросам темы – о применении советских вооруженных сил, в том числе и авиации, в Польше и Финляндии, о поставках советской авиатехники в Испанию и Китай, о вопросах закупок авиационной техники и оборудования в западных странах, о планах и действиях западных держав в отношении Советского Союза в начале Второй мировой войны и других.

²⁷⁸ Документы внешней политики. Т. XXII. 1939: В 2-х кн. М., 1992; Т. XXIII. 1940 – 22 июня 1941: В 2-х кн. М., 1995 – 1998.

Важную информацию содержит сборник по истории советско-германских отношений 1939 – 1941 годов²⁷⁹. Он подготовлен на базе трофейных немецких архивов. В частности, в нем представлены сведения по вопросам взаимодействия вооруженных сил двух стран во время войны с Польшей, некоторые аспекты применения советской авиации для оказания военно-политического давления на балтийские страны в 1939 году, а также сведения по советско-германским экономическим контактам в 1940 – 1941 годах.

Значительный объем информации содержится в сборнике документов «1941 год»: о состоянии авиации и перспективах ее развития, о проблемах работы авиационной промышленности и обеспечивающих ее отраслей, о разработке новых видов авиационной техники, об освоении их в войсках, о принятии мобилизационных планов, о работе советской разведки в интересах различных ведомств, в том числе для наркомата авиационной промышленности, и другая²⁸⁰.

Необходимо отметить важные публикации документов, посвященных совещаниям и деятельности различных военных органов с участием военно-политического руководства СССР²⁸¹. Они касались изучения Красной армией событий начавшейся Второй мировой войны и выработки военной доктрины в свете полученного боевого опыта в советско-финляндской войне. В них представлен широкий объем различных фактов о состоянии военной авиации, а также различные точки зрения представителей советского военно-политического руководства об ее развитии.

Также представляет интерес публикация приказов наркома обороны СССР 1937-го – первой половины 1941 года²⁸². В ней содержится много материалов, которые относятся к деятельности ВВС РККА и обеспечению их материально-техническим снабжением.

В 1996 году был опубликован сборник документов из фондов РГВА, посвященный проблеме репрессий в Красной армии в 1930-х годах²⁸³. Необходимо уточнить, что издание его было осуществлено в Италии. В связи с этим вряд ли стоит утверждать, что подобное обстоятельство облегчило доступ отечественных исследователей к данному сборнику.

²⁷⁹ СССР – Германия: 1939 – 1941: В 2 кн. / Сост. Фельштинский Ю.А. Вильнос, 1989.

²⁸⁰ 1941 год. Документы. В 2 кн. М., 1998.

²⁸¹ Зимняя война 1939 – 1940. В 2-х кн. Кн. 2: И.В. Сталин и финская кампания (Стенограмма совещания при ЦК ВКП(б). М., 1998; Русский архив: Великая Отечественная. Т. 12 (1). Накануне войны. Материалы совещания высшего руководящего состава РККА 23 – 31 декабря 1940 г. М., 1993; Главный военный совет РККА. 13 марта 1938 г. – 20 июня 1941 г.: Документы и материалы. М., 2004; «Зимняя война»: работа над ошибками (апрель-май 1940 г.) Материалы комиссий Главного военного совета Красной армии по обобщению опыта финской кампании. М., СПб. 2004; Военный совет при народном комиссаре обороны СССР. Ноябрь 1937 г.: Документы и материалы. М., 2006; Военный совет при народном комиссаре обороны СССР. 1938, 1940 гг.: Документы и материалы. М., 2006.

²⁸² Приказы народного комиссара обороны СССР. 1937 – 21 июня 1941 г. М., 1994.

²⁸³ Репрессии в Красной Армии (30-е годы): Сборник документов из фондов РГВА. Неаполь, 1996.

Вышло два сборника о потерях вооруженных сил СССР в локальных войнах и военных конфликтах, где, в частности, также приводятся и потери ВВС РККА, но, к сожалению, зачастую неполные²⁸⁴.

Некоторый фактический материал, касающийся военной авиации, содержится в сборнике документов по вопросам боевых действий вооруженных сил СССР против Японии в интересующий нас период²⁸⁵. Значительный интерес представляет сборник документов по истории советско-китайских отношений, в котором рассматриваются различные неизвестные ранее документы отечественного и зарубежного происхождения, касающиеся военной помощи СССР Китаю. Роль авиации в этой помощи являлась ведущей²⁸⁶.

Несколько сборников посвящены боевым действиям в Финляндии. В них также содержится информация по советским ВВС²⁸⁷.

Сборники документов по истории пограничных войск и специальных разведывательных и контрразведывательных сил содержат информацию о работе советской разведки, связанной с добыванием стратегической информации о военно-воздушных силах и авиапромышленности в Германии и других странах, об интересах зарубежных спецслужб к советской авиации, о боевых действиях советской авиации в Польше и Финляндии, о разведывательных полетах в 1940 – 1941 годах английских и германских самолетов над стратегически важными районами СССР и о реакции на эти рейды советского военно-политического руководства²⁸⁸.

Опубликованы некоторые материалы о численности личного состава ВВС РККА к началу Второй мировой и Великой Отечественной войн, а также об основных типах самолетов, в том числе боеготовых²⁸⁹.

Были изданы сборники документов, отражающие развитие авиационной науки, техники и военной авиации СССР в период с 1931-го по 1967 год и включающие постановления Правительства и Центрального комитета партии, Комитета обороны при СНК, приказы Наркома оборо-

²⁸⁴ Гриф секретности снят. Потери вооруженных сил СССР в войнах, боевых действиях и военных конфликтах: Статистическое исследование. М., 1993; Россия и СССР в войнах XX века. Потери вооруженных сил: Статистическое исследование. М., 2001.

²⁸⁵ Русский архив: Великая Отечественная. Т. 18 (7-1). Советско-японская война 1945 года: история военно-политического противоборства двух держав в 30 – 40-е годы. Документы и материалы. М., 1997.

²⁸⁶ Русско-китайские отношения в XX веке. Т. IV: Советско-китайские отношения. 1937 – 1945 гг. Кн. 1: 1937 – 1944 гг. М., 2000; Кн. 2: 1945 г. М., 2000.

²⁸⁷ Тайны и уроки зимней войны. 1939 – 1940. СПб., 2000. Принимаем нас, Суоми-красавица! «Освободительный» поход в Финляндию 1939 – 1940 гг. (Сборник документов и фотоматериалов). Изд. 2-е, испр. и доп. СПб., 2004.

²⁸⁸ Пограничные войска СССР. 1939 – июнь 1941. Сборник документов и материалов. М., 1970; Органы государственной безопасности СССР в Великой Отечественной войне. Т. 1. Накануне (ноябрь 1938 – июнь 1941 гг.) Сборник документов. В 2 кн. М., 1995.

²⁸⁹ См. например: Красная армия за год до фашистской агрессии /публикация Анфилова В.А. // Военно-исторический журнал. 1996. № 3–4; Командный и начальствующий состав Красной армии в 1940 – 1941 гг.: Структура и кадры центрального аппарата НКО СССР, военных округов и общевойсковых армий. Документы и материалы. М.; СПб., 2005 и др.

ны, докладные записки на имя И.В. Сталина из Архива Президента РФ²⁹⁰. Из предвоенного периода в них, в частности, можно отметить обширные статистические данные по составу ВВС РККА; «Докладную записку летчика Голованова» от 15 января 1941 года, впоследствии главного маршала авиации; материалы о снятии с должности командующего ВВС Московского военного округа генерал-лейтенант Пумпура. Однако следует отметить, что эти издания представляют собой постраничные копии документов в масштабе оригинала, причем воспроизведенных только на одной стороне страниц книги. В связи с этим пропорциональный объем представленных материалов явно не соотносится с ее общим объемом и является значительно меньшим, чем в обычных существующих сборниках. Это обусловлено не в последнюю очередь и тем, что данное издание в первую очередь было ориентировано на использование в качестве подарочного.

Ряд фактических материалов о боевом применении и потерях люфтваффе, а также о состоянии авиационной промышленности Германии содержится в ежедневных служебных записях начальника генерального штаба сухопутных войск Германии Ф. Гальдера в период 1939 – 1941 годов²⁹¹.

При работе над монографией был использован американский сборник дипломатических документов по внешней политике США в 1940 году, посвященный советско-американским контактам, в том числе и проблемам взаимодействия в области авиапрома²⁹².

Еще один вид источников составляют мемуары. Перейдем к рассмотрению различной мемуарной литературы, которая в некоторой степени помогает восполнить пробелы в информации, отсутствующей в официальных документах или публикациях.

Ценный материал о работе советской авиационной промышленности в предвоенные годы содержат воспоминания А.И. Шахурина, занимавшего с 1940 года пост народного комиссара авиационной индустрии, и конструктора А.С. Яковлева, который тогда являлся заместителем наркома по опытному самолетостроению²⁹³. Из воспоминаний конструкторов можно также отметить мемуары соратников А.Н. Туполева Л.Л. Кербера и М.Б. Саукке, которые вместе с ним были арестованы и в заключении вели разработку и проектирование нового советского бомбардировщика «ОЗ»²⁹⁴. Важной темы – производственных возможностей германской авиационной промышленности по выпуску боевых самолетов накануне Великой Отечест-

²⁹⁰ Военно-воздушные силы России. Неизвестные документы (1931 – 1967). М., 2003; Военно-воздушные силы России. Неизвестные документы (1931 – 1942 гг.). М., 2005.

²⁹¹ Гальдер Ф. Военный дневник. Ежедневные записи начальника Генерального штаба сухопутных войск 1939 – 1942 гг. В 3-х т. / Пер. с нем. М., 1968 – 1969.

²⁹² Foreign Relations of the United States. Diplomatic papers 1940. Vol. 3. Washington, 1958.

²⁹³ Шахурин А.И. Крылья победы. Воспоминания. М., 1990; Яковлев А.С. Цель жизни. (Записки авиаконструктора). М., 1987.

²⁹⁴ Кербер Л.Л. С Туполевым в тюрьме и на воле. Воспоминания инженера // Смена. 1991. № 9; Саукке М.Б. Неизвестный Туполев. М., 1994.

венной войны – касался в своих воспоминаниях И.Ф. Петров²⁹⁵. Инженер И.Г. Рабкин в своих воспоминаниях подробно описал процесс изучения немецких самолетов, закупленных в Германии в 1940 году²⁹⁶.

Отметим также мемуары летчиков-участников локальных войн и начала Второй мировой войны Б.А. Смирнова и Г.В. Зимина, а также летчика-испытателя П.М. Стефановского²⁹⁷.

Были использованы мемуары известного немецкого авиаконструктора Эрнста Хейнкеля²⁹⁸.

Неопубликованные источники составили наиболее важную часть источниковой базы данного исследования. При работе над монографией были использованы материалы 26 фондов из состава шести государственных архивов Российской Федерации.

Особо необходимо отметить важность документов, содержащихся в Российском государственном архиве социально-политической истории (РГАСПИ). Известно, что Красная армия и Военно-морской флот, их личный состав были полностью политизированы и являлись определенной частью всей политической системы бывшего СССР. Вопросы о построении, численности, вооружениях и обо всем, что было связано с этим, причем до мелочей, решались в самых высоких партийных инстанциях и утверждались в ЦК или в Политбюро ЦК ВКП(б). Политбюро ЦК ВКП(б) утверждало и уточняло военную доктрину, устанавливало численность вооруженных сил и утверждало их структуру, обсуждало и утверждало перспективные и текущие планы военных заказов, перспективные и текущие планы развития оборонной промышленности, в том числе и авиационной отрасли, назначало и смещало руководителей военного ведомства и оборонной промышленности, держало на контроле выполнение специальных заданий и т.д. Также обратим внимание на то обстоятельство, что Политбюро ЦК ВКП(б) утверждало и решения Совета Народных Комиссаров СССР, которые принимались совместно с ЦК ВКП(б). А за подписью главы правительства выходили все основные постановления по вопросам организации оборонной промышленности, назначения и смещения его руководителей, выделялись ассигнования на капитальное строительство и операционные нужды по крупным разделам плана оборонного строительства. Также через Политбюро ЦК ВКП(б) проходили решения упоминающегося ниже Комитета Оборона при СНК СССР.

В данной монографии были использованы Протоколы заседаний Политбюро ЦК ВКП(б) с конца 1930-х годов по первую половину 1941 года. Все

²⁹⁵ Петров И.Ф. Считаю долгом рассказать. Война началась до войны // Изобретатель и рационализатор. 1986. № 4. С. 28-30, 34; Его же. Я выполнял задание Сталина // Родина. 1992. № 5; Его же. Авиация и вся жизнь. М., 1992.

²⁹⁶ Рабкин И.Г. Время, люди, самолеты. М., 1985.

²⁹⁷ Смирнов Б.А. Небомоей молодости. М., 1990; Зимин Г.В. Истребители. М., 1988; Стефановский П.М. Триста неизвестных. М., 1968.

²⁹⁸ Хейнкель Э. В моей стремительной жизни (Воспоминания немецкого авиаконструктора) / Пер. с нем. Ростов-на Дону, 1992.

подписные протоколы Политбюро относятся к одному фонду и описи²⁹⁹. Также использовались Протоколы заседаний Политбюро ЦК ВКП(б) «Особая Папка» за XVIII созыв³⁰⁰. Это дела того же хронологического ряда, содержащие решения, принимавшиеся под грифом «Особая Папка» (ОП) и относящиеся к тому же фонду, но к иной описи. Необходимо отметить, что дела, содержащие решения под грифом «Особая Папка» (ОП), были рассекречены сравнительно недавно. Например, «Протоколы № 1/1ОП – 6/6ОП заседаний Политбюро ЦК ВКП(б) за 23 марта – 5 сентября 1939 года», относящиеся к непосредственному кануну и началу Второй мировой войны, были рассекречены в декабре 2003 года³⁰¹. В свое время Н.С. Симонов указывал, что в его монографии использовались документы за период по 1934 год, а более поздние дела на момент выхода монографии в 1996 году находились «в стадии «рассекречивания»³⁰². Проводилась работа и с Протоколами заседаний Политбюро ЦК ВКП(б) за XVIII созыв, где присутствовали подлинники постановлений, стенограммы некоторых заседаний Политбюро, рабочие записки, которые предшествовали тому или иному обсуждавшемуся вопросу, с пометками, замечаниями и предложениями членов Политбюро и иных лиц³⁰³.

Из Государственного архива Российской Федерации (ГАРФ) был использован фонд «Комитет Обороны при Совете Народных комиссаров СССР. 1927 – 1941»³⁰⁴. Комитет Обороны при СНК СССР выполнял функции координатора деятельности военного ведомства и народных комиссариатов в вопросах составления и использования мобилизационных планов подготовки страны к обороне, решал практические вопросы военно-технической политики.

Российский государственный военный архив (РГВА) содержит значительное количество документов, относящихся к авиационной тематике. При работе над монографией были использованы материалы семи фондов архива³⁰⁵. Особое внимание было уделено документам из состава фондов «Главное управление ВВС КА» и «Научно-исследовательский институт ВВС РККА». Что касается боевого применения авиации, то наибольший интерес с точки зрения автора представляли материалы, связанные с кампанией РККА против Польши осенью 1939 года, как одни из наименее изученных ранее, содержащиеся в фондах «Коллекция документов Белорусского фронта» и «Коллекция документов Украинского фронта».

Также использовались материалы шести фондов, которые содержит Российский государственный архив военно-морского флота (РГАВМФ). Три

²⁹⁹ Российский государственный архив социально-политической истории (РГАСПИ). Ф. 17. Оп. 3.

³⁰⁰ РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 162.

³⁰¹ РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 162. Д. 25.

³⁰² Симонов Н.С. Военно-промышленный комплекс СССР в 20-е – 50-е годы: темпы экономического роста, структура, организация производства и управление. М., 1996. С. 14.

³⁰³ РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 163.

³⁰⁴ Государственный архив Российской Федерации (ГА РФ). Ф. Р-8418.

³⁰⁵ Российский государственный военный архив (РГВА). Ф. 29, 24708, 32113, 34980, 35083, 35084, 35086.

из использованных фондов архива непосредственно были связаны с авиационной тематикой – «Управление авиации ВМФ³⁰⁶», «Управление Военно-воздушных сил КБФ³⁰⁷», «Управление Военно-воздушных сил ТОФ³⁰⁸». В период работы с документами этих фондов выяснилось, что многие из них до сих пор остаются секретными. Рассмотрим это на анализе материалов первой описи фонда Управления ВВС ТОФ (Управление и штаб). Частичное рассекречивание первой описи Фонда Р-1379 состоялось 21 февраля 1990 года, однако 38 дел из 113-ти остались секретными, то есть ровно одна треть. В их числе, например, дела, хронологически относящиеся к периоду боев на озере Хасан: Д. 33. Приказы по ВВС ТОФ. Секретные и совсекретные (1938 год); Д. 35. Материалы об установлении запретных зон для полетов авиации на Дальнем Востоке (январь-октябрь 1938 года); Д. 50. Отчет по боевой подготовке соединений и частей за 1938 год (ноябрь 1938-го – февраль 1939 года) и др.

Были использованы весьма важные и разнообразные по тематике материалы из описи 1 фонда «Главный морской штаб ВМФ»³⁰⁹. В частности, это «Перспективный план развития авиации ВМФ на 3-ю пятилетку», «Доклад о плане развития авиации ВМФ на 1940 – 1941 годы», материалы по разработке мобилизационных планов по использованию средств и личного состава Главного управления Северного морского пути (ГУСМП) за 1939 год, План действий ВВС ЧФ на 1940 год, различные материалы по ВВС и ПВО Японии, сведения о ВВС стран Ближнего Востока начала Второй мировой войны.

Также использовались материалы фондов «Командование Черноморским флотом»³¹⁰ и «Народный комиссариат Военно-морского флота СССР»³¹¹.

Важнейшую часть фактологического материала монографии составили документы из состава четырех фондов Российского государственного архива экономики (РГАЭ)³¹². Особый интерес представляли документы, содержащие сведения о работе отечественного авиапрома как в составе Наркомата оборонной промышленности, так и в виде отдельного Наркомата (НКАП), взаимодействие авиапрома с высшим партийно-политическим руководством страны и различными ведомствами, а также взаимодействие с зарубежными странами с целью получения современных импортных производственных технологий. Обратим внимание на то обстоятельство, что в советское время доступ ко многим из этих документов был практически невозможен. Состояние с «открытостью» источниковой базы в Советском Союзе для отечественных исследователей истории развития отечественной авиации достаточно ярко представлено в материалах Выпуска 4 Путеводителя Российского государственного архива экономики: «В юбилейный

³⁰⁶ Российский государственный архив военно-морского флота (РГАВМФ). Ф. Р-61.

³⁰⁷ РГАВМФ. Ф. Р-62.

³⁰⁸ РГАВМФ. Ф. Р-1379.

³⁰⁹ РГАВМФ. Ф. Р-1877.

³¹⁰ РГАВМФ. Ф. Р-80.

³¹¹ РГАВМФ. Р-1678.

³¹² Российский государственный архив экономики (РГАЭ). Ф. 9527, 9570, 8328, 8044.

60-й год советской власти ЦСУ СССР ограничил предоставление статистических данных, включая архивные для подготовки диссертаций и монографий, статей и лекций, дипломных и других научных популярных и учебных работ. ... В число запретных попали сведения по конкретным внешнеторговым сделкам и использованию в СССР импортного оборудования»³¹³.

Особо необходимо остановиться на архивных материалах из состава семи фондов Самарского филиала Российского государственного архива научно-технической документации (РГАНТД). Именно его материалы менее всего используются отечественными исследователями по ряду причин, не последнее место среди которых занимает его географическая удаленность от традиционных научно-исследовательских центров страны. В первую очередь использовались материалы фондов практически всех ведущих НИИ страны, чья деятельность относилась к ведению Наркомата авиационной промышленности – Центрального аэрогидродинамического института (ЦАГИ) им. проф. Н.Е. Жуковского³¹⁴, Летно-исследовательского института (ЛИИ)³¹⁵, Сибирского научно-исследовательского института авиации им. С.А. Чаплыгина³¹⁶, Всесоюзного института авиационных материалов (ВИАМ)³¹⁷, Центрального института авиамоторостроения (ЦИАМ)³¹⁸, а также относящихся к деятельности завода № 115, где создавались самолеты А.С. Яковлева и который в предвоенный период был одним из двух советских заводов, специально использовавшихся для выполнения задач опытного производства³¹⁹. Кроме того, необходимо отметить фонд Государственного научно-исследовательского института гражданской авиации (ГОСНИИГА) – научного учреждения, которое в 1932 – 1954 годах действовало под названием Научно-исследовательский институт гражданского воздушного флота³²⁰.

В целом, документы, размещенные в фондах вышеупомянутых архивов, достаточно информативны, и при соблюдении базисных правил историко-ведческой критики источника, позволяют вести исследование истории развития и применения советской авиации в указанный период.

Таким образом, комплексное рассмотрение всех групп источников позволяет в основном решить поставленные в данном исследовании проблемы. На основе анализа источников автор приходит к заключению, что развитие отечественной авиации в межвоенный период находилось под воздействием целого комплекса факторов – экономических, социальных, политических и военных.

³¹³ Российский государственный архив экономики: Путеводитель: Выпуск 4: Раскредитованные документы из фондов Российского государственного архива экономики. М., 2006. С. 5.

³¹⁴ Самарский филиал Российского государственного архива научно-технической документации (РГАНТД). Ф. Р-217.

³¹⁵ Самарский филиал РГАНТД. Ф. Р-220.

³¹⁶ Самарский филиал РГАНТД. Ф. Р-465.

³¹⁷ Самарский филиал РГАНТД. Ф. Р-124.

³¹⁸ Самарский филиал РГАНТД. Ф. Р-177.

³¹⁹ Самарский филиал РГАНТД. Ф. Р-712.

³²⁰ Самарский филиал РГАНТД. Ф. Р-4.

Поставленные цели и задачи обусловили структуру исследования. Оно состоит из введения, трех частей, каждая из которых организационно включает три главы, заключения, списка источников и литературы, а также ста приложений, представленных в виде таблиц со статистическим материалом.

Во введении раскрывается актуальность темы, степень ее научной разработанности, определяется объект и предмет исследования, формулируются цели и научные задачи, обосновывается научная новизна, теоретическая и практическая значимость работы, сведения об апробации исследования и о публикациях автора, излагаются основные положения, выносимые на защиту, излагаются теоретико-методологические принципы исследования. Формулируется и обосновывается авторская концепция развития отечественной авиации в 1938 году – первой половине 1941 года. Уточняется понятийно-категориальный аппарат. Раскрываются авторские определения понятий «авиация» и «воздушные силы». Здесь же подробно обосновываются хронологические рамки и определяются основные этапы развития авиации в данный период.

Проводя анализ отечественной и зарубежной литературы по теме исследования, автор на основе выработанных им конкретных критериев определяет основные периоды и этапы развития историографии, проводит классификацию научных трудов, дает характеристику наиболее значимых публикаций, освещающих проблемы развития авиации в межвоенный период. Отдельный раздел посвящен изучению источниковой базы, дается описание архивных фондов, общая и частная характеристика документов, использованных при исследовании проблемы. Проведя историографическое исследование и изучив источниковую базу, диссертант приходит к выводу, что в качестве самостоятельной проблемы научного исследования развитие отечественной авиации в 1938 году – первой половине 1941 года ранее не ставилось, а имеющиеся архивные материалы и опубликованные документы позволяют изучить эту тему в рамках диссертационной работы. В завершение приводятся сведения об апробации работы и публикациях по теме исследования.

Первая часть посвящена исследованию различных аспектов развития материально-технической и научной базы советской авиации – авиапрому, научно-исследовательским центрам, конструкторским бюро – в сравнении с основными тенденциями развития германского авиапрома и проблемам, стоящим перед ним.

Во второй части рассматривается непосредственное и косвенное влияние на советскую авиацию внешнеполитических факторов, которые во многом определяли в конце 1930-х – 1941-м году основные тенденции ее развития.

Третья часть посвящена рассмотрению различных параметров, определявших развитие и состояние советской авиации в указанный период, структуру авиации военных ведомств – армии и флота, а также тех ведомств,

которые рассматривались в качестве резерва ВВС, итогам боевого применения советской авиации накануне Второй мировой войны и в ходе нее и опыту, извлеченному из боевого применения, оценке старой и новой материальной части, состоявшей или вводившейся на вооружение. Кроме этого, рассматриваются основные проблемы, стоявшие перед авиацией главного противника Советского Союза – Германии, а также оценка боевых действий люфтваффе советскими аналитиками данного периода.

В заключении подведены итоги исследования, проанализированы выявленные диссертантом противоречия и тенденции в развитии авиации в предвоенный период, сформулированы выводы и практические рекомендации.

Методологической базой исследования является научная объективность, реалистический подход к анализу процессов и явлений отечественной истории, учет конкретных особенностей экономического и социально-политического развития страны и военной организации государства в рассматриваемый период.

Характер задач, поставленных в данной монографии, потребовал применения разнообразных методов исследования. Среди них общенаучные: диалектический, логический, системно-функциональный, факторный и др. Их применение позволило комплексно подойти к изучению проблемы, выявить влияние различных факторов на развитие отечественной авиации. Наряду с общенаучными методами автором широко были использованы и специальные методы исторической науки: актуализации, периодизации, проблемно-хронологический, сравнительно-исторический, статистический. Их использование дало возможность определить тенденции в развитии авиации, вскрыть имеющиеся противоречия в теории и практике ее развития в рассматриваемый период и выявить способы их разрешения, проанализировать деятельность воздушных сил и авиапромышленности в конкретно-исторических условиях, сформулировать научно обоснованные выводы и практические рекомендации.

Применяя разнообразные методы исследования, автор поставил задачу показать процессы развития авиации как целостной системы, состоящей из воздушных сил и научно-производственной сферы обеспечения военной и общественной безопасности СССР в 1938 году – первой половине 1941 года, находящейся под воздействием различных внешних факторов.

Научная достоверность работы достигалась путем изучения соискателем большого количества разнообразных источников, многие из которых ранее не были введены в научный оборот. Впервые дан перевод на русский язык фрагментов ряда зарубежных исследований, относящихся к теме.

Научно-теоретическая значимость монографии состоит в обосновании и разработке научной проблемы – развития отечественной авиации в предвоенный период (1938 год – первая половина 1941 года), имеющей важное значение для отечественной истории. Результаты комплексного исследования, полученные автором, позволяют более полно и объективно оценить влияние различных факторов на этот процесс и соответствующую

деятельность органов государственного и военного управления СССР по совершенствованию отечественных воздушных сил и авиационной промышленности.

Научная новизна работы заключается в следующем:

во-первых, в монографии на основе обобщения и интерпретации известных фактов, а также изучения и анализа ранее закрытых архивных документов проведен комплексный анализ крупной самостоятельной проблемы – развития отечественной авиации в крайне важный для истории страны период с 1938 года по первую половину 1941 года;

во-вторых, на основе современных достижений исторической науки и новых методологических подходов автором разработана оригинальная концепция изучения проблемы развития отечественной авиации в предвоенный период (1938-й – первая половина 1941 года);

в-третьих, сформулированы авторские определения понятий «авиация», «воздушные силы» применительно к рассматриваемому периоду;

в-четвертых, выявлены тенденции в развитии отечественной авиации на различных исторических этапах рассматриваемого хронологического ряда;

в-пятых, определены влияющие на данные тенденции развития различные внешние факторы и значение каждого из них;

в-шестых, обобщен опыт деятельности различных составляющих авиацию элементов в конкретных социально-экономических условиях;

в-седьмых, выявлены противоречия в развитии отечественной авиации и способы их разрешения в рассматриваемый период;

в-восьмых, введены в научный оборот архивные документы, которые позволяют расширить и конкретизировать знания об одном из наиболее сложных и противоречивых периодов отечественной истории;

в-девятых, на основе проведенного исследования сформулированы выводы и положения, имеющие важное теоретическое и практическое значение для исторической науки.

Основные положения

1. Авторская концепция изучения проблемы развития отечественной авиации в предвоенный период (1938 год – первая половина 1941 года);
2. Результаты анализа и авторские оценки деятельности высших государственных, военных и партийных органов по развитию отечественной авиации в предвоенный период (1938 год – первая половина 1941 года);
3. Выявленные автором тенденции в развитии отечественной авиации в предвоенный период (1938 год – первая половина 1941 года) на различных исторических этапах.
4. Результаты анализа влияния политических, экономических, социальных и военных факторов на развитие отечественной авиации в предвоенный период (1938 год – первая половина 1941 года);

5. Обобщенный опыт итогов развития отечественной авиации в предвоенный период (1938 год – первая половина 1941 года) с точки зрения ее состояния к началу Великой Отечественной войны.

Практическая значимость исследования заключается в следующем:

во-первых, в приращении научных знаний по проблеме развития отечественной авиации в предвоенный период, что позволяет использовать результаты исследования при написании фундаментальных трудов по истории Отечества, вооруженных сил Российской Федерации и отечественной военной экономики;

во-вторых, многое из обобщенного опыта функционирования различных госструктур по развитию одного из важных составляющих компонентов обороны страны – отечественной военной авиации – в условиях резкого обострения международной обстановки (разумеется, при соответствующей корректировке с учетом требований времени) востребовано сегодня при выработке мероприятий по реформированию вооруженных сил РФ.

Апробация исследования

Основные положения и выводы исследования излагались автором в форме докладов и сообщений в выступлениях на межвузовских научных конференциях «Проблемы истории Великой Отечественной войны 1941 – 1945 гг.» (г. Самара, 1996 г.); Всероссийской конференции «Аэрокосмический комплекс в истории Отечества» (г. Самара, 1999 г.); юбилейной научной конференции «Мавродинские чтения. 2004. Актуальные проблемы историографии и исторической науки», посвященной 70-летию исторического факультета Санкт-Петербургского государственного университета (г. Санкт-Петербург, 2004); I – III международных научных конференциях «Чтения по военной истории» (г. Санкт-Петербург, 2004, 2005, 2007 гг.); Всероссийской конференции «Проблемы изучения военной истории», посвященной 60-летию Победы в Великой Отечественной войне (1941 – 1945 гг.), (г. Самара, 2005 г.); II – V Международных научно-практических конференциях «Наука и культура России» (г. Самара, 2005 – 2008 гг.) и получили положительную оценку научной общественности.

По теме исследования опубликовано 32 работы общим объемом 36,65 п. л.

Монографии:

1. Степанов А.С. Развитие советской авиации накануне Великой Отечественной войны (1939 – 1941 гг.). СПб.: Нестор, 2006. 240 с. (15,0 п. л.).

Статьи в ведущих рецензируемых научных журналах и изданиях, рекомендованных ВАК России для публикации результатов исследования диссертации на соискание ученой степени доктора наук:

2. Степанов А.С. Перед Мюнхеном (Вооруженные силы Германии и Чехословакии и планы сторон к осени 1938 г.) // Военно-исторический журнал. 1992. № 4-5. С. 4-9. (0,9 п. л.)

3. Степанов А.С. «Моральное эмбарго» 1939 г.: нарушенное сотрудничество СССР и США в области самолетостроения // Вестник Санкт-Петербургского университета. Серия 2. История. 2004. Вып. 1-2, январь. С. 26-39. (1,4 п. л.)
4. Степанов А.С. «Английский фактор» и военные планы СССР в 1938 – 1941 гг. // Вестник Санкт-Петербургского университета. Серия 2. История. 2005. Вып. 3. июнь. С. 64-74. (1,1 п. л.)
5. Степанов А.С. Военные планы и оборонная промышленность СССР накануне и в начале Второй мировой войны: британский фактор // Отечественная история. 2006. № 3. С. 33-40. (0,8 п. л.)
6. Степанов А.С. Проблемы функционирования авиационной промышленности СССР накануне Великой Отечественной войны: реформа управления, кадровые перестановки, внутри- и межведомственные противоречия // Вестник Санкт-Петербургского университета. Серия 2. История. 2007. Вып. 4. декабрь. С. 134-139. (0,8 п. л.)
7. Степанов А.С. «Положение с горючим остается напряженным...». Особенности снабжения ГСМ советской военной авиации в 1939 – 1941 гг. // Военно-исторический журнал. 2008. № 8. С. 43-45. (0,35 п. л.)
8. Степанов А.С. Польская кампания 1939 – первый опыт применения ВВС Красной Армии во Второй мировой войне // Вестник Санкт-Петербургского университета. Серия 2. История. 2008. Вып. 3. сентябрь. С. 50-55. (0,6 п. л.)

Другие публикации:

9. Степанов А.С. Смертники на «Пешках». Истоки феномена камикадзе // Социум. 1994. № 7 (38). С. 28-32 (0,5 п. л.)
10. Степанов А.С. Советская военная авиация в Испании: опыт боевого применения накануне Великой Отечественной войны // Проблемы истории Великой Отечественной войны 1941 – 1945 гг. Тезисы докладов межвузовской научной конференции. Вып. 2. Самара, 1996. С. 7-8. (0,2 п. л.)
11. Степанов А.С. Современная российская историография о масштабах и итогах боевых действий Красной армии в Польше осенью 1939 г. // Проблемы истории Великой Отечественной войны 1941 – 1945 гг. Материалы межвузовской научной конференции. Вып. 3. Самара, 1996. С. 14-15. (0,2 п. л.)
12. Степанов А.С. Тайна гибели майора Бурмистрова // Авиация – космонавтика. 1996. № 11-12 (специальный выпуск). С. 137-138. (0,2 п. л.)
13. Степанов А.С. «Английский фактор» и его влияние на развитие ВВС РККА в 1939 – 1941 гг. // Гриф. 1999. № 3. С. 29-33. (0,6 п. л.)
14. Степанов А.С. «Английский фактор» и ВВС РККА в 1939 – 1941 гг. // Аэрокосмический комплекс в истории отечества: Тезисы докладов Всероссийской конференции (27-29 января 1999 г.). Самара, 1999. С. 94-95. (0,2 п. л.)
15. Степанов А.С. Пиррова победа люфтваффе на Западе // История авиации. 2000. № 3. С. 11-26. (1,6 п. л.)

16. Степанов А.С. ВВС РККА в войне против Польши осенью 1939 г. // История авиации. 2000. № 6. С. 11-14; 2001. № 1. С. 24-27. (0,8 п. л.).
17. Степанов А.С. Миссия генерала Петрова: влияние немецкого фактора на развитие ВВС РККА накануне Великой Отечественной войны // История авиации. 2001. № 2. С. 12-16. (0,5 п. л.).
18. Степанов А.С. Кавказский вариант. Англо-французские планы воздушного нападения на СССР в 1939-40 гг. // Авиамастер. 2003. № 1. С. 29-32. (0,4 п. л.).
19. Степанов А.С. Советская военная авиация в советско-финляндской войне: итоги применения // Мавродинские чтения. 2004. Актуальные проблемы историографии и исторической науки: Материалы юбилейной конференции, посвященной 70-летию исторического факультета Санкт-Петербургского государственного университета. СПб., 2004 г. С. 102-103. (0,2 п. л.).
20. Степанов А.С. Гражданская авиация СССР – важный резерв РККА накануне Великой Отечественной войны // Чтения по военной истории. Сборник статей. [Материалы международной научной конференции, 7 – 9 апреля 2004 г.]. СПб., 2005. С. 441-446. (0,4 п. л.).
21. Степанов А.С. Оценка советским военно-политическим руководством возможностей авиапромышленности Германии накануне Великой Отечественной войны // Телескоп. Научный альманах. Специальный вып. Проблемы изучения военной истории. Материалы Всероссийской конференции, посвященной 60-летию Победы в Великой Отечественной войне (1941 – 1945 гг.). Самара, 2005. С. 194-200. (0,7 п. л.).
22. Степанов А.С. Оценка военной авиации Германии советским военным руководством накануне Великой Отечественной войны // Наука и культура России: Материалы II Международной научно-практической конференции, посвященной Дню славянской письменности и культуры памяти святых равноапостольных Кирилла и Мефодия, 24 – 25 мая 2005 г. Самара, 2005. С. 22-24. (0,3 п. л.).
23. Степанов А.С. Победы люфтваффе накануне нападения на СССР: вымыслы и реальность // Университетский историк: Альманах. Вып. 3 / Отв. редактор А.Ю. Дворниченко. СПб., 2005. С. 195-205. (1,1 п. л.).
24. Степанов А.С. Пиррова победа люфтваффе: Французская кампания 1940 г. и ее уроки // Клио. Журнал для ученых. № 4 (31). СПб., 2005. С. 81-91. (1,5 п. л.).
25. Степанов А.С. Англо-французские планы ударов по Баку и ответные мероприятия СССР в 1939 – 1941 гг. // Петербургская историческая школа: Альманах. Приложение к журналу для ученых «Клио». Четвертый год выпуска: Памяти А.Я. Лейкина. СПб., 2005. С. 190-206. (1,7 п. л.).
26. Степанов А.С. Авиапром и кланы в промышленности СССР в конце 1930-х гг. // Наука и культура России: Материалы III Международной научно-практической конференции, посвященной Дню славянской письменности и культуры памяти святых равноапостольных Кирилла и Мефодия, 24 – 25 мая 2006 г. Часть I. Самара, 2006. С. 14-16. (0,3 п. л.).

27. Stiepanow A. Konflikt anglo-sowiecki w latach 1939 – 1941 // Lotnictwo. Magazyn miłośników lotnictwa wojskowego, cywilnego i kosmonautyki. Numer specjalny 2. Czerwiec 2006. S. 4-12. (0,9 p. l.).
28. A. Lotnictwo Armii Czerwonej w wojnie sowiecko-polskiej jesienia 1939 roku // Przegląd Sił Powietrznych. Miesięcznik wydawany przez Dowództwo Sił Powietrznych. № 9. Wrzesień 2006. LXXVIII. S. 79-98.(2,0 p. l.).
29. А.С. Германская авиация накануне Великой Отечественной войны: оценки и реальность // Чтения по военной истории. Сборник статей. [Материалы международной научной конференции, 23 – 25 апреля 2005 г.]. СПб., 2006. С. 287-291. (0,4 п. л.).
30. А.С. Проблемы обеспечения топливом военной авиации СССР накануне Великой Отечественной войны // Наука и культура России: Материалы IV Международной научно-практической конференции, посвященной Дню славянской письменности и культуры памяти святых равноапостольных Кирилла и Мефодия, 24 – 25 мая 2007 г. Часть I. Самара, 2007. С. 6-8.(0,3 п. л.).
31. Степанов А.С. Об итогах применения советской авиации в войне с Польшей 1939 г. // Чтения по военной истории. Сборник статей. [Материалы международной научной конференции, 19 – 21 апреля 2007 г.]. СПб., 2007. С. 60-63. (0,3 п. л.).
32. Степанов А.С. К вопросу о «новом поколении» боевых самолетов СССР накануне Великой Отечественной войны // Философско-методологические проблемы науки и техники: межвузовский сборник научных трудов. Вып. 7 / Под общ. ред. Н.И. Грибанова. Самара, 2008. С. 73-76. (0,4 п. л.).