

СОВЕТСКАЯ МОРСКАЯ АВИАЦИЯ В 1945 г.

Статья посвящена строительству и применению советской морской авиации в 1945 г. на завершающем этапе Великой Отечественной и в ходе Советско-японской войн.

The article is dedicated to the construction and application of the Soviet naval aviation in 1945 at the final stage of the Great Patriotic War and during the Soviet-Japanese war.

К началу 1945 г. состав военно-воздушных сил (ВВС) действующих флотов – Северного (СФ), Краснознаменного Балтийского (КБФ) и Черноморского (ЧФ) – представлял собой совокупность авиационных соединений различных родов авиации: минно-торпедной (МТА), бомбардировочной (БА), штурмовой (ША) и истребительной (ИА), соединений авиации смешанного типа и отдельных авиационных частей одного из родов авиации (отдельные полки разведывательной авиации (РА). В целом к 1945 г. советская морская авиация достигла наибольшего своего развития за весь период Второй мировой войны.

Хорошие показатели количества самолетов и боеготовых летных экипажей, высокий процент исправности авиационной техники в военно-воздушных силах действующих флотов имели место в начале 1945 г., о чем свидетельствуют данные в приведенной таблице.

При этом процент исправности боевых самолетов в ВВС СФ, КБФ и ЧФ в период с 1 января 1945 г. по 9 мая 1945 г. был очень высоким и составил 82–86%. На Краснознаменном Балтийском флоте процент исправности истребительной авиации достигал в 1945 г. 93–96,5%.

Количество новой авиационной техники в ВВС Северного, Краснознаменного Балтийского и Черноморского флотов в конце Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. превысило 80% от общей численности самолетного парка. Наибольший процент новой авиатехники был присущ истребительной авиации, а наименьший – бомбардировочной авиации флота.

В зависимости от места применения флотской авиации имелись некоторые специфические особенности в распределении родов морской авиации по флотам. Так, на Севере преобладали торпедоносцы и раз-

ВВС действующих флотов	По состоянию на	Всего ЛА	Всего исправ. ЛА	% исправности ЛА	Всего боевых ЛА	Всего исправ. боевых ЛА	% исправности боевых ЛА	Кол-во боеготовых экипажей
ВВС СФ	1.01. 1945	776	647	83,4	719	606	84,3	506
ВВС КБФ	1.01. 1945	842	720	85,5	842	720	85,5	778
ВВС ЧФ	1.01. 1945	942	759	80,6	806	664	82,4	612
Итого за ВВС действующих флотов	1.01. 1945	2560	2126	83,1	2367	1990	84,1	1896

Примечание. Данные в таблице подсчитаны по труду: Жуматий В. И. Боевой и численный состав Военно-Морского Флота СССР в годы Великой Отечественной войны (1941–1945 гг.): Статистический сборник. – М.: Институт военной истории МО РФ, 2006. С. 23, 25, 42, 44, 59, 61.



Пикирующие бомбардировщики Ту-2 летят на задание

ведсамолеты; бомбардировщики же, эффективность использования которых в условиях Заполярья была недостаточно высокой, отсутствовали. На Балтийском флоте больше было штурмовиков, а в черноморской авиации – бомбардировщиков.

Успехи ВВС ВМФ СССР (так официально называлась морская авиация Советского ВМФ в годы Великой Отечественной войны) в 1945 г. были обусловлены высоким уровнем подготовки летного и технического составов, наличием у них боевого опыта, а также большим процентом и исправностью современной на то время авиационной техники, состоявшей на вооружении военно-воздушных сил флотов.

На протяжении третьего периода Великой Отечественной войны (1 января 1944 г. – 9 мая 1945 г.) морская авиация приняла участие в девяти стратегических наступательных операциях. К концу войны в авиации ВМФ самолетов, находившихся на вооружении с 1941 г., оставалось всего лишь 3,3%, в то время как на начало июня 1941 г. около 90% летательных аппаратов представляли собой устаревшие машины [1].

Основными целями морской авиации в 1945 г. продолжали оставаться корабли и суда противника в море и портах. При этом число самолетов-вылетов для осуществления ударов по ним составили 35% от общего числа самолетов-вылетов против 4% в 1941 г. В ходе стратегического наступле-

ния на советско-германском фронте авиация флота продолжала привлекаться для усиления фронтовой авиации, но действия на сухопутных направлениях с 45% в 1941 г. уменьшились до 18% в 1944–1945 гг. По транспортам и кораблям противника в 1944 г. самолетов-вылетов было сделано в 3,3 раза больше, чем за 1941–1943 гг., а по сухопутным войскам противника – в 4 раза меньше [2].

В конце третьего периода Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. сложный и разнообразный характер задач, стоящих перед авиацией флота, привел к дальнейшему развитию тактики боевого применения, усилившейся специализации и наиболее целесообразному и эффективному ее использованию по предназначению. Разведывательная авиация применялась для ведения воздушной разведки кораблей и конвоев непосредственно в море, а также военно-морских баз, портов, аэродромов и базовых объектов, для поиска и уничтожения подводных лодок. Минно-торпедная и бомбардировочная авиация использовалась для нанесения ударов по кораблям и конвоям в море, промышленным центрам, ВМБ, портам и наземным объектам. Штурмовая авиация действовала по кораблям, транспортам и конвоям, жизненно важным объектам и зенитным средствам в базах и портах, по наземным целям и аэродромам. Истребительная авиация обеспечивала действия ударной и разведывательной авиации, прикрывала свои надводные силы в море, морские базы, порты и войска фронта. Основные усилия морской авиации были сосредоточены на действиях по морским сообщениям и обеспечении в наступательных операциях фланга войск приморских фронтов.

В 1945 г. был внесен значительный вклад в развитие советского военно-морского искусства в части, касающейся массированного применения морской авиации при ударах по ВМБ,

конвоям и группировкам кораблей в море. Основными принципами оперативного использования авиации флота стали массирование усилий на главных направлениях, скрытность подготовки действий и внезапность нанесения воздушных ударов [3]. Строительство отечественной морской авиации продолжалось по таким направлени-

ям, как поступление в авиацию флота новых летательных аппаратов, совершенствование системы управления, улучшение организации всех видов обеспечения, подготовка летных и инженерно-технических кадров, поддержание в объединениях, соединениях и частях морской авиации установленных нормативных показателей исправности авиационной техники, совершенствование оперативной и боевой подготовки должностных лиц и органов управления морской авиацией.

К концу Великой Отечественной войны ВВС ВМФ насчитывали в своем составе шесть родов авиации. При этом пять из них являлись чисто боевыми – минно-торпедная, бомбардировочная, штурмовая, истребительная и разведывательная авиация. Шестым родом морской авиации являлась специальная (вспомогательная) авиация (СпА), которая ни перед войной, ни в начале войны как самостоятельный род авиации ВМФ не числилась. Но, несмотря на обоснованность родовых признаков различных родов авиации ВМФ, иногда этих критериев было явно недостаточно для того, чтобы однозначно утверждать, к какому роду авиации относился тот или иной летательный аппарат. Так, у минно-торпедной, бомбардировочной и штурмовой авиации были практически одни задачи и



Экипаж бомбардировщика «Бостон» Таллинского авиаполка ВВС КБФ. На фюзеляже самолета – силуэты трех потопленных судов противника

объекты действий, но в номенклатуре средств поражения наблюдались существенные различия. У разведывательной и бомбардировочной авиации были различные боевые задачи, но одни и те же объекты действий, к тому же иногда на вооружении состояли и одинаковые самолеты. Сам ход войны показал некоторую условность разделения морской авиации по родам, так как наиболее успешное ее применение достигалось тогда, когда в боевых действиях одновременно участвовали практически все ее рода. Так, например, для решения задачи воздушной разведки привлекались и МТА, и БА, и ША, и ИА, и РЗА, и транспортные летательные аппараты из состава СпА.

На заключительном этапе войны в морской авиации не прекращались работы по испытанию новых образцов авиационной техники и вооружения. Так, например, на Балтийском флоте в январе 1945 г. проводились испытания авиабомб «Вьюн», которые предполагалось использовать для связи самолетов с подводными лодками. В феврале того же года на Балтике были проведены испытания бомб с коробчатым стабилизатором при осуществлении топмачтового бомбометания [4].

В 1945 г. производился маневр сил и средств, их перераспределение между ВВС действующих флотов. Если учесть, что во время Советско-

финляндской войны 1939–1940 гг. ВВС Краснознаменного Балтийского флота были усилены за счет ВВС Северного, Тихоокеанского и Черноморского флотов, то здесь можно проследить определенную тенденцию, которая особенно ярко проявилась во время кратковременной Советско-японской войны 1945 г.

К началу войны с Японией Тихоокеанский флот (ТОФ) имел в своем составе два авиационных оперативных объединения – Военно-воздушные силы Тихоокеанского флота и Военно-воздушные силы Северо-Тихоокеанской флотилии (СТОФ). ВВС СТОФ подчинялись командующему ВВС Тихоокеанского флота и одновременно находились в оперативном подчинении командующего Северо-Тихоокеанской флотилией.

Своя авиация имела и в составе Амурской Краснознаменной военной флотилии (АКВФл) – 117-й морской дальнеразведывательный авиационный полк, 14-я истребительная авиационная эскадрилья, отдельные авиазвенья [5]. По документам того периода истории и в отечественной историографии авиация АКВФл проходит в основном как ВВС флотилии. На мой взгляд, исходя из наличия в ее составе сил и средств и с учетом, что это был уже 1945 г., целесообразно авиационную составляющую Амурской флотилии называть все-таки авиация Амурской Краснознаменной

военной флотилии, а не ВВС Амурской Краснознаменной флотилии.

К августу 1945 г. в состав ВВС Тихоокеанского флота входили пять авиационных дивизий: 2-я минно-торпедная дивизия (4-й, 49-й и 52-й минно-торпедные авиационные полки); 10-я авиационная дивизия пикирующих бомбардировщиков (19-й истребительный, 33-й и 34-й авиационные полки пикирующих бомбардировщиков); 12-я штурмовая авиационная дивизия (26-й и 27-й штурмовые авиационные полки и 14-й и 38-й истребительные авиаполки); 7-я истребительная авиационная дивизия (6-й, 12-й и 17-й истребительные авиационные полки); 16-я смешанная авиационная дивизия (60-й штурмовой авиаполк, 31-й и 61-й истребительные авиационные полки, 53-я отдельная морская авиационная эскадрилья и 15-е отдельное авиационное звено).

Кроме пяти авиационных соединений в ВВС ТОФ имелись еще и отдельные части и подразделения морской авиации: отдельные авиаполки – 115-й отдельный морской ближнеразведывательный авиационный полк, 16-й и 50-й отдельные морские дальнеразведывательные авиационные полки, 39-й отдельный истребительный авиационный полк и 2-й учебный авиационный полк; отдельные авиаэскадрильи, авиационный отряд и звенья – 5-я, 14-я и 35-я отдельные авиационные эскадрильи, 47-я, 57-я и 63-я отдельные морские авиационные эскадрильи, 122-я отдельная транспортная авиационная эскадрилья, 14-й отдельный авиационный отряд, 8-е, 13-е и 20-е отдельные звенья специального назначения.

В состав ВВС Северо-Тихоокеанской военной флотилии входили 15-я смешанная авиационная дивизия (117-й морской дальне-



**Подготовка самолета Ил-2 к вылету. 35-й
Таллинский штурмовой авиаполк ВВС КБФ, 1945 г.**

разведывательный авиационный полк, 58-й и 59-й истребительные авиаполки), 41-й и 42-й истребительные авиационные полки, 48-й отдельный морской дальнеразведывательный авиаполк, 55-й отдельный пикировочный авиационный полк, 56-й отдельный штурмовой авиаполк, 37-я отдельная авиационная эскадрилья, 15-й транспортный авиаотряд, 2-е и 5-е отдельные авиационные звенья [6].

Увеличение организационных боевых структур и пополнение авиационного парка ВВС ТОФ и ВВС СТОФ были произведены с началом Советско-японской войны 1945 г. Обозначенная выше тенденция заключалась в усилении тихоокеанской авиации за счет перевода с других флотов боеспособных и обладающих большим боевым опытом авиационных полков. Так, например, из ВВС Черноморского флота прибыл 43-й истребительный авиационный Слинский полк, а из североморской авиации – 36-й минно-торпедный и 27-й истребительный Краснознаменные авиационные полки.

При этом в плане подчиненности Тихоокеанского флота и Северо-Тихоокеанской флотилии в 1945 г. существовали определенные особенности. Еще с конца марта 1945 г. Тихоокеанский флот был подчинен командующему войсками Приморской группы, а Северо-Тихоокеанская флотилия подчинялась командующему войсками Дальневосточного фронта. Для координации действий всех сил, участвующих в войне с Японией, еще 30 июля 1945 г. было создано Главное командование советских войск на Дальнем Востоке, которое в ранге главнокомандующего возглавил Маршал Советского Союза А.М.Василевский. Действиями всей авиации, в том числе ВВС ТОФ, ВВС СТОФ и авиацией АКВФ, руководил командующий Военно-Воздушными



Горящие транспорты немецкого конвоя у Либавы после атаки советской авиации, 23 марта 1945 г.

Силами главный маршал авиации А.А.Новиков.

Авиация противника на приморском направлении имела 469 самолетов. Преимущество флотской авиации, кроме численного и качественного превосходства, заключалось еще и в высоком уровне морального состояния личного состава, обусловленного победой в Великой Отечественной войне. Высокой была и общая укомплектованность частей ВВС флота, которая к началу войны с Японией составляла 96%.

Боевые действия тихоокеанской авиации являлись составной частью операций, проводимых Тихоокеанским флотом, флотилией и войсками 1-го и 2-го Дальневосточных фронтов, действовавших на приморском направлении, в Северной Корее и на острове Сахалин. Боевая деятельность морской авиации в августе 1945 г. осуществлялась по следующим основным направлениям: ведение воздушной разведки; массированные воздушные удары по портам противника; действия на морских сообщениях противника; обеспечение десантных операций, проводимых флотом; противовоздушная оборона военно-морских баз и конвоев на переходе морем.

Особенностью воздушной разведки являлось то, что за период крат-



Старший лейтенант В.В.Быков подписывает «подарок» гитлеровцам. 51-й минно-торпедный авиаполк ВВС КБФ

ковременной войны разведывательная авиация флота не встретила со стороны противника сильного противодействия. Это способствовало успешному выполнению самолетами-разведчиками боевых заданий. Всего в августе 1945 г. авиация ТОФ произвела 835 самолето-вылетов на разведку с общим налетом около 4 тыс. часов.

Бомбардировочной и штурмовой авиацией флота продолжительные и массированные удары наносились по крупным торговым портам и ВМБ Расин, Сейсин, Юкки и по портам западного побережья острова Сахалин. В результате ударов морских авиаторов с воздуха в портах Юкки и Расин были потоплены и повреждены 8 транспортов, танкер и пассажирский пароход.

Основным способом боевой деятельности авиации флота на морских сообщениях противника являлась «свободная охота». Наиболее активно и результативно действовали части 2-й минно-торпедной авиационной дивизии. За время боевых действий самолеты-торпедоносцы 2-й мтад отправили на дно Японского моря пять транспортов противника общим

водоизмещением 34 тыс. тонн и один эскадренный миноносец*.

Активные действия тихоокеанской авиации по обеспечению десантных операций способствовали быстрому овладению портами Юкки, Расин, Сейсин, Оденцин и Гензан. Воздушные бомбовые удары по железнодорожным узлам, мостам и перегонам были широко применены в период проведения Сейсинской десантной операции. При ударах с воздуха по железнодорожным перегонам на участке Тумынь – Сейсин особо отличилась 12-я штурмовая авиадивизия. При авиационном обеспечении десантов на западном побережье Сахалина эффективно действовали части ВВС Северо-Тихоокеанской флотилии.

Противовоздушная оборона военно-морских баз осуществлялась в тесном взаимодействии авиации флота с частями противовоздушной обороны. Положительным являлось и то, что ПВО ТОФ возглавлял генерал-майор авиации В.В.Суворов, подчинявшийся командующему ВВС флота, а корпусу ПВО, прикрывавшему Владивосток, были оперативно подчинены 7-я истребительная авиационная дивизия и 39-й отдельный истребительный полк ВВС Тихоокеанского флота. Авиационное прикрытие боевой деятельности кораблей в море проводилось по решению командующего ВВС флота.

Всего за период войны с Японией Военно-воздушные силы Тихоокеанского флота совершили 4724 самолето-вылета, потопили свыше тридцати транспортов, 2 эсминца, 4

**Вражеских эсминцев на ТВД Советско-японской войны в августе 1945 г. не было. Тем не менее потопление в открытом море японского сторожевого корабля «Кайбокэн» СД-82 водоизмещением 925 т торпедоносцем Ил-4Т (майор Г.Д.Попович) 10 августа 1945 г. следует признать одним из самых ярких достижений советской военно-морской авиации периода 1941–1945 гг. Вместе с кораблем, опознанным нашими летчиками как эсминец, погибло 117 японских моряков. – Прим. ред.*



**Командующий
Военно-
воздушными
силами на
Дальнем
Востоке главный
маршал авиации
А.А.Новиков**



**Японские транспорты, поврежденные советской
авиацией в корейском порту Расин, август 1945 г.**

танкера*. Всего 55 кораблей и около 70 мелких судов. Авиаторы уничтожили с воздуха десятки железнодорожных эшелонов, складов с оружием, огневых точек, причалов и других объектов [7].

Успешные действия авиации Тихоокеанского флота в войне с Японией были логическим подтверждением значительной роли морской авиации по обеспечению всех действий флота и оказанию помощи сухопутным войскам в 1944–1945 гг.

Итоги Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. и Советско-японской войны 1945 г. полностью подтверждают, что советская морская авиация в ходе войны стала главной ударной силой Военно-Морского Флота. На ее долю приходится более 50% тоннажа транспортных судов и свыше 60% боевых и вспомогательных кораблей, потерянных Германией и ее союзниками от боевого воздей-

ствия Советского ВМФ в годы войны [8].

**Полковник В.Герасимов,
кандидат исторических наук,
доцент, советник РАН**

Литература

1. Павлович Н.Б. Развитие тактики Военно-Морского Флота. Ч. IV (Вторая мировая война). – М.: Воениздат, 1990. С. 212.
2. Басов А.В. Флот в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.: Опыт оперативно-стратегического применения. – М.: Наука, 1980. С. 186.
3. Капитанец И.М. Сильный флот – сильная Россия. – М.: Вече, 2006. С. 258.
4. ЦВМА. Ф. 46, д. 30993, л. 23, 24.
5. Боевая летопись Военно-Морского Флота, 1945. – М.: Воениздат, 2006. С. 194.
6. Боевая деятельность авиации ВМФ в Великой Отечественной войне Советского Союза 1941–1945 гг. Ч. 4. ВВС Тихоокеанского флота. – М.: Воениздат, 1963. С. 12–13.
7. Чевычелов М.Е. Тихоокеанские соколы. – Владивосток: Дальневосточное книжное изд-во, 1984. С. 107.
8. Авиация Российского флота/Под ред. В.Г. Дейнеки. – СПб.: Судостроение, 1996. С. 63.

*По данным рапортов командиров авиачастей. Более правдоподобные цифры вражеских потерь – 1 СКР и 12-14 ТР – приводятся в статье старшего научного сотрудника Института военной истории МО РФ М.Морозова «Военно-воздушные силы Тихоокеанского флота в войне с Японией» («Мир авиации» №2, 2000). – **Прим. ред.**

Ключевые слова: морская авиация; 1945 год; Великая Отечественная война; Советско-японская война.

Key words: naval aviation; the year of 1945; the Great Patriotic War; the Soviet-Japanese War.