

1. Бригаде удалось в течение 1934 г. отработать методику десантного дела. Результаты показывают, что мы добились некоторых успехов, несмотря на значительно усложнившиеся задачи. Показателем этого — уменьшение количества несчастных случаев. Если в 1933 г. у нас было 3,4% несчастных случаев, то в 1934 г. мы имеем уже 0,6% несчастных случаев. Если в 1933 г. у нас был один смертельный случай на 500 метров*, то в 1934 г. мы имеем один смертельный случай на 1300 прыжков. Однако детальный анализ несчастных случаев подтверждает, что соответствующей организацией и подготовкой можно будет эту цифру еще значительно снизить ибо целый ряд несчастных случаев — результат небрежности, недостаточной организованности занятий или недостаточной дисциплинированности.

2. Мы имеем в нашем Ленинградском округе определенные достижения по перевозке тяжелых грузов. При непосредственной помощи Сергея Мироновича Кирова командующему войсками т. Белову удалось сконструировать и изготовить на Ленинградских заводах специальные агрегаты для ТБ-3¹⁸, при помощи которых мы можем перевозить почти все наземные средства, начиная с легковых автомобилей, легких броневинов, танкеток до танков-амфибий (Т-37)¹⁹. Некоторыми приспособлениями, не влияющими на аэродинамические свойства, удалось на самолете ТБ-3 перевозить 50 бойцов с соответствующим вооружением (на 3 бойцов один легкий пулемет, станковые пулеметы и пушки). Прием, посадка и высадка 50 бойцов с вооружением занимает 2 1/2 минуты. Подцепка тяжелых грузов, например Т-37, Т-27²⁰, ФАБ**, занимает от 15—30 минут, отцепка 5—10 минут. Само собой понятно, что дальнейшей нашей работой мы в течение ближайшей зимы уменьшим эти нормы в 2—3 раза. Но и при этих нормах десантирования тяжелых объектов задача тактически целесообразна.

3. Особенно интересные результаты получены на нашем окружном учении под руководством комвойсками Ивана Панфиловича Белова. Бригада в два этапа перебросила 2400 чел., из них 405 парашютистов, 25 тяжелых объектов, включая танкетки, трехосные автомобили и т.д., 12 пушек и 700 с лишним пулеметов.

Хотя на маневрах целый ряд тактических моментов нам еще отработать не удалось (не хватило времени и не хватало средств), но на сегодняшний день положение таково, что в действительной боевой обстановке, невзирая на ряд недостатков, наша бригада сможет выполнить всякую боевую десантную задачу,

* Так в тексте.

** Фугасная авиационная бомба.

которая будет поставлена народным комиссаром обороны. Об этом докладываю с полной ответственностью.

4. Как я мыслю дальнейшее развитие воздушно-десантного дела.

Первый вопрос — нужно ли создавать специальные части. Наш Ленинградский округ имеет некоторый опыт. За три дня до маневров был придан бригаде нормальный стрелковый батальон 10-й Вологодской дивизии и в день начала маневров батальон (500 бойцов) Авиашколы им. Комсомола. Мы облетали пехоту только один раз, проинструктировали, как пользоваться парашютом, усилили легкими пулеметами, легкими пушками, реорганизовали и, нужно сказать, что бойцы 10-й сд удовлетворительно справились с поставленными задачами.

Голос с места. Прыгали?

Коханский. Нет, они не прыгали, они были посадочным десантом. Относительно успешные действия приданных частей явились результатом насыщения обоих батальонов инструкторами, средним и младшим начальствующим составом из вверенной мне бригады.

Второй вопрос — что целесообразнее — чисто парашютные десанты, чисто посадочные или комбинированные десанты? Я считаю, что, безусловно, комбинированные. Никогда десятков тысяч бойцов сделать парашютистами мы не сможем, а если и сможем, то на пути к этому встретится бесконечное количество трудностей. Это будет стоить слишком дорого и, в конце концов, будет неэкономным расходом ценных людских кадров. Вообще массовая выброска парашютистов на незнакомой местности, чужой территории, представляет много трудностей для парашютистов, особенно после приземления. Пример — опыт групповой, ночной выброски, когда 60 чел. были сброшены с двух самолетов (при этом присутствовал заместитель начальника ВВС т. Ткачев). Хотя с земли абсолютно ничего не было видно, парашютисты собирались в районе знакомого аэродрома 5 часов. Правда, этот вопрос нужно и можно отработать, создав соответствующую сигнализацию и т.д. Но лично присутствуя неоднократно при массовых выбросках, ясно вижу все трудности сбора, ориентировки, когда бойцы спускаются на незнакомую местность, попадают на дома, леса, болота и т.д. В этих условиях сбор требует больших усилий и много времени. Для выполнения такой задачи назначать можно только хорошо отработанных парашютистов, которых сможем иметь по несколько сотен в каждом округе. На специальном учении бригада добилась выброски 120 парашютистов с 6 самолетов на площадь 300×500 м, с высоты 1000 м и от выброски до приземления

последнего бойца прошло 3 минуты. Но это было сделано отборными парашютистами на аэродроме, в хорошую погоду и вне тактической обстановки.

Только посадочные десанты, для которых используются нормальные линейные войска, прошедшие определенную подготовку и усиленные младшим и средним начсоставом специалистами-десантниками, позволят нам решать оперативные и стратегические задачи на территории противника. Это требует наличия специальных авиадесантных частей, в которых должна отрабатываться техника и тактика воздушных десантов, а так же специальные кадры начсостава, включая младший.

Третий вопрос — это вопрос десантной авиации. Может ли воздушно-десантная подготовка быть нормальной функцией тяжелой бомбардировочной авиации. Помкомвойск т. Лапин говорил здесь о том, что в течение полугода тяжелая бомбардировочная авиация может выполнять свою программу. Если вторую половину года она будет работать как воздушно-транспортная авиация, то это значительно облегчит ее использование как десантной. Но и в этих условиях особенность военных десантов требует специальной отработки.

Четвертый вопрос — использование военных и гражданских самолетов для десантных целей. Мы еще не использовали всех внутренних ресурсов старого ТБ-3 и даже Р-5²¹. Ничего почти не сделано по использованию гражданских самолетов для этой работы. Перспективы же имеются богатейшие.

Правильное использование воздушных кораблей для десантной службы значительно повлияет на характер и успех десанта.

Так, например, на новом ТБ-3 с моторами М-34 с редуктором и нагнетателем можно будет легко перевозить до 80—100 бойцов, т.е. эскадрилья сможет перебросить до 1000 бойцов с 300 пулеметами, с 20—30 пушками типа БПК*. Такой десант, выполняемый всего только одной эскадрильей, будет иметь уже оперативный характер.

Все эти вопросы должны отрабатываться в специальном центре и так, чтобы не терять дорогого времени. На сегодняшний день таким центром является наша 3-я авиационная бригада особого назначения. В 1934 г. в бригаде на особых сборах и курсах прошло обучение около 700 командиров из всех частей ВВС. Знаю, что эти командиры перенесли наш небольшой опыт во все остальные соединения нашей авиации.

Пятый вопрос — какой характер должны носить десанты стратегический, оперативный или тактический.

* Имеется в виду 76-мм пушка-мортира.

Тов. Лапин докладывает здесь о работе ВНОС. Он ярко обрисовал картину работы ВНОС и сколько времени теряется для точного определения местонахождения авиации противника.

Ясно, что во время войны ВНОС неизбежно будет работать с перебоями. Кроме того, техника парашютирования, использование планеров открывают ряд новых тактических возможностей. Поэтому можно сказать, что уже на современном этапе развития десантного дела мы можем выбрасывать и стратегические десанты, пешие и мотомеханизированные и оперативные десанты, и тактические вблизи укрепленной полосы. Легче всего будет, однако, выбрасывать оперативно-стратегические десанты и диверсионные группы в глубь страны противника.

Вот результаты того небольшого опыта, который имеет наш Ленинградский округ и вот почему я осмеливаюсь доложить народному комиссару, что 3-я авиационная бригада особого назначения является вполне боеспособным соединением, готовым по первому приказу народного комиссара выполнить любую боевую воздушно-десантную задачу.

РГВА. Ф. 4. Оп. 18. Д. 51. Л. 145—150.

Ткачев. Товарищи, я хочу остановиться на вопросах технического развития Военно-воздушного флота, с тем чтобы затем перейти на некоторые вопросы боевой подготовки в связи с этими техническими достижениями.

1935 г. в Военно-воздушном флоте будет годом серьезного технического перевооружения. В этом году мы впервые почувствовали, что авиационная промышленность полностью нас удовлетворяет количественно и целиком выполнила все нормы, все потребности Воздушного флота и в то же самое время мы подошли к такому этапу, когда надо внедрять более современные, более совершенные машины. В 1934 г. мы будем иметь целый ряд новых серьезных изменений в качественном отношении в авиации. Я пройду по отдельным типам авиации.

В тяжелой авиации мы остановимся в 1935—1936 гг., исходя из плана строительства, на том типе машин, который является типовым для тяжелой авиации, ТБ-3, но все время будем улучшать этот тип машин. В конце этого года мы получим ТБ-3 с мотором редукторным, а в 1935 г. будет машина ТБ-3 редукторно-нагнетательная с увеличенной скоростью. ТБ-3 будет доведен до скорости 280 км в час, с большой высотностью, с быстрым набором высоты и с большим радиусом действия, сохраняющим полностью тот радиус действия, который имеется сейчас. Таким образом эта машина остается типовой машиной на ближайшие годы.

В легкобомбардировочной авиации войдет новый тип машин, также более скоростной, причем 1935 г. будет годом, когда впервые мы начнем внедрять машину двухмоторного типа, со скоростью 320 км в час и с возможным радиусом действия до 400—500 км, а с недогрузкой и дальше.

Штурмовая авиация остается в том же отношении, но с некоторым увеличением скорости. Штурмовик будет с более усиленным вооружением 4 кассами, т.е. более в огневом отношении мощные самолеты и несколько ускоренные. Резко будет перевооружаться истребительная авиация.

В истребительной авиации надо сказать, что мы имеем некоторую отсталость. Скорости наших истребителей малы и мы в 1935 г. будем внедрять новые скоростные машины. Мы имеем три типа машин и все они со скоростью в пределах 350—370 км и, как вы видите, по этим скоростям вы чувствуете резкую разницу с тем истребителем, который имеется типа И-5, с целым рядом лучших технических данных.

Характерная черта заключается в том, что мы сейчас внедряем машину моноплан, более трудную к пилотированию и требующую совершенно другой тактики применения.

В связи с тем что мы внедряем новый тип машин мы должны проанализировать, каким образом все эти типы машин выходят с точки зрения равенства сил в техническом отношении авиации передовых капиталистических стран*. Я не могу останавливаться более подробно, у меня есть все эти цифры, я скажу только, что в отношении тяжелой авиации мы стоим несомненно на первом месте, что тип нашей машины ТБ-3 будет несомненно лучшей машиной из всех машин подобного типа за границей, хотя и там в последнее время появляется целый ряд машин многомоторных, дающих большую скорость.

Но трудность заключается в том, что с точки зрения тактического применения, как показал опыт полученный в БВО, тяжелая авиация, идя на большую серьезную задачу, представляет из себя большую цель и не имеет достаточно необходимой защиты. И до сих пор мы как следует не проработали вопроса пробивания, протаскивания на всю глубину радиуса действия нашей тяжелой авиации.

Разрешение этого вопроса идет по двум путям. Один путь — это стремление разрешить вопрос так, чтобы тяжелая авиация несла на себе истребители путем подвески с тем, чтобы эта авиация могла в нужных случаях сняться с авиаматки тяжелого ко-

* Так в тексте. Речь, видимо, идет о техническом соперничестве советской авиации с авиацией капиталистических стран.

рабля и вступить в бой на защиту тяжелой авиации. Проблема эта решается, но едва ли она будет разрешена в следующем году в полной мере. Во всяком случае, такие возможности есть.

Другой путь разрешения — по линии крейсеров, т.е. таких машин, которые будут сопровождать тяжелую авиацию и сумеют прикрыть ее, дав ей проход через линию фронта и прикрыть над объектом атаки. Но до сих пор мы не разрешили вопроса о таком крейсере, который был бы, с одной стороны, скоростным, способным перемещаться в сторону возможного нападения, быстро встретить противника, использовать такую огневую силу, при помощи которой он был бы способен отразить истребителя.

Мы имеем такой крейсер, который прикрывает фланги, но не способен к маневрам. Лучше всего прикрыть скоростными машинами, боевыми истребителями, которые наверняка вступят в бой и способны драться с истребителями противника. Дело заключается в том, что наши современные истребители, скоростные, имеют крайне малый запас горючего. Радиус действия из-за этого ограничен. Наши истребители скоростные имеют на 2,5 часа запаса горючего как максимум.

Есть еще один путь решения, чтобы истребители проникали через линию фронта и глубже сопровождали тяжелую авиацию. Это пополнение горючим в полете. Над этим вопросом работать необходимо и я думаю, что нам в следующем году придется серьезно заняться вопросом проработки, каким образом протащить через весь радиус 1000 км дальности нашу тяжелую авиацию, протащить с тем, чтобы сохранить боевую силу для атаки на объект. Проработка эта пока что идет недостаточно, надо проработать: прикрывать или истребителями, или крейсерами, т.е. разработать этот вопрос в полной мере.

Мы приобретаем увеличенную скорость на ТБ-3, но по сравнению со скоростью истребителей, тяжелая авиация остается достаточно привлекательным объектом для противника и недостаточно защищена. Опыт БВО огневой стрельбы истребителя по тяжелому кораблю показывает, что нападение истребителя очень неприятно для тяжелой авиации.

В отношении истребительной авиации. Опыт, которой мы проводим сейчас, показывает, что особо резких трудностей к переходу нет, что легко можно выполнить машину на такую скорость, но трудность заключается в том, о чем говорил т. Алкснис, что машина строга в полете* и, кроме того, большие скорости. Трудность заключается еще в том, что мы получаем не наши, а лицензионные моторы, недостаточно нами еще изучен-

* Так в тексте.

ные, придется много сделать с точки зрения технической, чтобы освоить эти моторы, внедряемые в наше производство. Мы будем их производить, но осваивать их в части будет трудно. У нас было 3 аварии из-за отказа мотора.

Таким образом, несомненно, внедрение новой технической части потребует очень высокой напряженной работы над техническим освоением. Это не вызывает никакого сомнения. И если мы сейчас все-таки не сумели достаточно бороться с аварийностью и по-настоящему овладеть той техникой, которой располагаем сейчас, то с внедрением новой техники это дело становится более сложным. Новые машины пойдут в основном в первой половине, а в некоторых частях Дальнего Востока должно быть и скорее. Этим делом нам надо заниматься серьезно, ибо вспышка аварийности и потери материальной части для нас будет чрезвычайно тяжела.

Таким образом новая материальная часть несомненно вносит много серьезной ответственности в ее освоение и я думаю, что к этому мы должны серьезно готовиться.

РГВА. Ф. 4. Оп. 18. Д. 51. Л. 151—155.

Ракитин. Выполняя приказ народного комиссара, указания Революционного совета округа и Управления мотомеханизации*, бригада, а потом корпус в течение всего летнего периода работала над вопросами глубокого боя.

Один месяц нам выпало на долю поработать под руководством т. Седякина, и я осмелюсь предложить вашему вниманию, выводы по этим учениям.

Решение комкора должно приниматься не за сутки. Сутки слишком большой срок, и противник, живущий, успеет за этот срок сильно изменить картину, а сложная документация, которая сопровождает подготовку к бою потом не в состоянии будет так быстро быть измененной. Если атака происходит на рассвете, решение должно приниматься за 2 часа накануне, если днем — то утром.

Разведка командирская — она у нас практически ведется всеми, до командиров танков включительно. Но это неверно. Командирская разведка должна спускаться до командиров рот для уточнения с артиллерией, увязки с пехотой (прохождение), визуальной фиксации боевого корпуса.

Исходная позиция. Здесь, по-моему, есть некоторые неясности: исходная и выжидательная. Должна быть только исход-

* Такие понятия употреблялись в РККА до 22 ноября 1934 г.

шенно понимаю начальника Среднеазиатской объединенной школы т. Петрова. Обиделся т. Петров потому, что при инспекторской проверке химическая подготовка не проверялась. Вот это, действительно, примерный начальник школы т. Петров.

Какие задачи, исходя из этого, должны быть поставлены на 1935 г.?

Закрепить то, что достигнуто. Достигнуто много в вопросах противогазовой тренировки. Необходимо серьезно приступить к разрешению проблемы защиты кожи во всем ее тактическом многообразии.

Что требуется от Воздушных сил? От Воздушных сил требуется умение оперативно и тактически применять отравляющие вещества, дымы, требуется серьезная постановка противохимической обороны аэродромов, требуется по серьезному поставить химподготовку всего личного состава Воздушных сил. Необходимо отметить, как об этом говорил Орлов, перелом в Морских силах. Действительно перелом там имеется. Перелом есть, но многое еще нужно сделать. Перед Морскими силами стоит задача организации коллективной защиты корабля, задача механизации дегазации корабля. Торпедным катерам нужно лучше учиться применять дымы.

Всей РККА в целом необходимо овладеть тактикой преодоления зараженных участков, овладеть тактикой ПХО, овладеть защитой от химнападений с воздуха, умением вести бой в условиях применения противником ядыма.

Нужно исходить из возможностей применения противником гораздо более сильных отравляющих веществ, чем мы об этом знаем.

Нужна поэтому в 1935 г. особо тщательная отработка всех приемов ПХО, не допуская решительно никаких отклонений, помня о том, что нужно не допускать даже самых небольших прикосновений незащищенными частями тела к зараженной земле или предметам, т.к. это может привести к тяжелым последствиям.

Важнейшими специальными задачами на 1935 г. являются для ОКДВА и СибВО отработка применение химсредств и ПХО при низких температурах зимы и для ОКДВА, САВО и ККА в горных условиях.

РГВА. Ф. 4. Оп. 18. Д. 51. Л. 139—144.

Коханский. После 8 месяцев работы в воздушно-десантной бригаде решаюсь доложить некоторые выводы, как по технике применения воздушных десантов, так частично и по тактике.