

ИСТОРИЧЕСКАЯ РЕТРОСПЕКТИВА

Научная статья

УДК 93/94

[https://doi.org/10.56654/ROPI-2025-1\(14\)-32-53](https://doi.org/10.56654/ROPI-2025-1(14)-32-53)

Исторические науки



Состояние авиации Балтийского флота в предвоенном периоде и ее развитие в годы Великой Отечественной войны 1941-1945 годов

Дмитрий Анатольевич Бочинин

Независимый исследователь, Санкт-Петербург, Российская Федерация
bochinin@mail.ru

Аннотация. В статье анализируется состав, состояние и участие ВВС Балтийского флота в боевых действиях на море накануне и в годы Великой Отечественной войны. Научной целью работы является исследование роли и значения авиационной составляющей флота в конфликтах и войнах на рубеже 1930-1940-х годов, фактического количественного и качественного состояния авиации этого флота, результатов ее боевого применения по периодам войны, сопоставление летно-технических характеристик типов самолетов – участников противоборства на Балтийском морском театре военных действий. Результаты проведенного исследования свидетельствуют о серьезных упущениях руководства страны и военного командования по надлежащему оснащению авиации флота современными для рубежа 1930-1940-х годов самолетами. Военно-исторический опыт формирования и боевого применения морской авиации в годы Великой Отечественной войны 1941-1945 годов имеет большую практическую значимость для современного обновления ВВС ВМФ, дальнейшего повышения обороноспособности Российской Федерации.

Ключевые слова: Балтийское море, бомбардировщик, война, морская авиация, операция, самолет, флот

Для цитирования: Бочинин Д.А. Состояние авиации Балтийского флота в предвоенном периоде и ее развитие в годы Великой Отечественной войны 1941-1945 годов. Россия: общество, политика, история. 2025. №1(14). С. 32-53.

HISTORICAL RETROSPECTIVE

Original article

Historical sciences

[https://doi.org/10.56654/ROPI-2025-1\(14\)-32-53](https://doi.org/10.56654/ROPI-2025-1(14)-32-53)



The State of Baltic Fleet Aviation in the Pre-War Period and Its Development During the Great Patriotic War of 1941-1945

Dmitry A. Bochinin

Independent Researcher, Saint-Petersburg, Russian Federation
bochinin@mail.ru

Abstract. The article analyzes the composition, condition and participation of the Baltic Fleet Air Force in combat operations at sea on the eve and during the Great Patriotic War. The scientific goal of the work is to study the role and importance of the aviation component of the fleet in conflicts and wars at the turn of the 1930s-1940s, the actual quantitative and qualitative state of the aviation of this fleet, the results of its combat use period of the war, comparison of the flight performance characteristics of aircraft types – participants in the confrontation in the Baltic naval theater of military operations. The results of the study indicate serious omissions of the country's leadership and military command in properly equipping naval aviation with modern ones for the turn of the 1930s-1940s by plane. Military-historical experience of the formation and combat use of naval aviation during the Great Patriotic War of 1941-1945 has great practical significance for the modern renewal of the Navy Air Force, further increasing the defense capability of the Russian Federation.

Keywords: Baltic Sea, bomber, war, naval aviation, operation, aircraft, fleet

For citation: Bochinin, D.A. The State of Baltic Fleet Aviation in the Pre-War Period and Its Development During the Great Patriotic War of 1941-1945. Russia: Society, Politics, History. 2025. No. 1 (14). pp. 32-53.

Введение

Отечественная военная наука трактует понятие «морская авиация» как род сил Военно-Морского Флота, предназначенный для уничтожения сил флота противника и его морских транспортных средств, прикрытия корабельных группировок в море, ведения воздушной разведки на морских и океанских ТВД и выполнения других задач. Важно заметить, что 18 лет, с 1920 по 1938 год, морская авиация подчинялась ВВС РККА, и только по приказу НКО СССР № 5 от 08.01.1938 г. об образовании Народного комиссариата Военно-Морского Флота ее положение как одного из основных родов сил флота определилось окончательно. Всего в составе Авиации ВМФ числилось 1386 боевых самолетов и 26540 человек личного состава. Её начальником был назначен комбриг С.Ф. Жаворонков (12, с. 19,20). Цель данной статьи заключается в последовательном анализе введения и применения военно-воздушных сил Балтийского флота в военно-тактических операциях Великой Отечественной войны.

Материалы и методы исследования

Статья содержит теоретические и эмпирико-технические данные архивных документов по истории Балтийского флота периода Великой Отечественной войны, экспертной литературы, посвященной вкладу авиации в ход морских сражений, воспоминаний современников боевых действий. В основе исследования лежит метод системного исторического анализа, а также оценочный метод, применяющийся для оценки эффективности применения сил ВВС в военных кампаниях.

Результаты исследования

Накануне Великой Отечественной войны авиационная техника, вооружение и личный состав морской авиации прошли боевую апробацию

в ряде локальных войн и вооруженных конфликтов. «Зимняя война» 1939-1940 годов с Финляндией выявила недостаточную обученность летчиков и штурманов полетам вслепую, в облаках, слабые навыки в бомбометании по мостам и переправам, низкую подготовку бортстрелков, другие существенные недостатки в тактике морской войны.

Кроме того, в ходе боевого применения самолетов ВМФ были выявлены значительные конструктивные недостатки и недоработки в самой авиационной технике. Например, у самолетов-торпедоносцев ДБ-3Ф и бомбардировщиков СБ отмечалось плохое качество гидропневматической системы уборки шасси, отсутствовали устройства антиобледенения (2, с. 49-50).

Да и в целом истребители И-153, И-16, разведчики-корректировщики Р-5, скоростные бомбардировщики СБ, летающие лодки МБР-2, легкомоторные У-2 и другие самолеты морской авиации по своим летно-техническим характеристикам (ЛТХ) выглядели довольно архаично по сравнению с новинками авиастроения рубежа 1930-1940-х годов. Например, такими, как немецкий истребитель Ме-109, принятый на вооружение в 1937 году и испытанный в небе Испании. Модификация Ме-109Е имела мощное пулеметно-пушечное вооружение и достигала скорости 570 км/ч. (16, с. 203). При этом максимальная скорость советского истребителя И-16 составляла 462 км/ч, бомбардировщика СБ - 445 км/ч (4, с.303, 323).

Что же из себя представляла авиация противостоящего противника? Самолетный парк ВВС Финляндии насчитывал около 400 самолетов, в том числе американские истребители В-239 «Buffalo», английские бомбардировщики «Blenheim» Mk.1/4, истребители «Fokker D-XXI», учебно-тренировочные и связные самолеты финского производства «Viima». При этом бомбовая нагрузка «бленхеймов» составляла 600 кг, а скорость «фоккеров» до 460 км/ч – то есть это были вполне современные самолеты (9, с. 407,415).

В боевом применении в советско-финской войне 1939-1940 годов были задействованы преимущественно авиационные силы и средства Балтийского флота (БФ). За период боёв летчики флота произвели 16663 боевых вылета, сбросили 2600 т авиабомб, потопили и повредили 37 транспортов и боевых кораблей. Советские потери составили 59 самолетов (12, с. 36).

Реально оценивая нелёгкую победу над северным врагом, И.В. Сталин отмечал как положительный тот факт, что опыт войны был получен не

у германской авиации, а в Финляндии (10). В этой оценке акцент со всей очевидностью сделан не только на роли авиации в военных действиях вообще, а подчеркнута сила и мощь именно авиации Германии. Стало предельно ясно, что в оставшееся до вооруженного столкновения с фашизмом время необходимы чрезвычайные меры по ускоренной перестройке военного производства, организационно-штатной структуры, техники и вооружения армии и флота, способных противостоять сильному врагу и побеждать его.

Применительно к морской авиации в оставшиеся до войны с Германией одного года с небольшим предстояло оснастить флот новыми для начала 1940-х годов самолетами – скоростными истребителями, бомбардировщиками-носителями тяжелого торпедного и бомбового вооружения, штурмовиками для уничтожения точечных целей на побережье и в акваториях, разведчиками, а также транспортными, санитарными, связными самолетами.

Следует отметить, что в результате напряженной работы конструкторских коллективов А.С. Яковлева, С.А. Лавочкина, А.И. Микояна и М.И. Гуревича, С.В. Ильюшина, В.М. Петлякова и других авиаторов в СССР к 1941 году действительно были созданы образцы самолетов нового поколения, на уровне лучших мировых стандартов – такие, как Як-1, ЛаГГ-3, МиГ-3, Пе-2, Ил-2 и др. машины (1, с. 88). Вместе с тем радикальные меры по вооружению советских ВВС и авиации ВМФ современными для своего времени самолетами были приняты с большим опозданием. По мнению главного маршала авиации А.А. Новикова время для обновления было упущено: «В 1940 г. заводы страны произвели всего 84 истребителя новых типов, 2 пикирующего бомбардировщика Пе-2, и не дали ни одного штурмовика Ил-2» (13, с. 59).

К началу Великой Отечественной войны в июне 1941 года советский Военно-Морской Флот состоял из Балтийского, Северного, Черноморского и Тихоокеанского флотов, нескольких флотилий и авиации флотов. Всего авиация ВМФ насчитывала 2720 самолетов, из них на европейской части территории СССР 1682. В том числе 1425 боевых – торпедоносцев-бомбардировщиков ДБ-3 и ДБ-3Ф, бомбардировщиков СБ и ТБ-3, истребителей И-16, И-153, Як-1 и МиГ-3, гидросамолетов МБР-2 и Че-2 (11, с. 5).

Исследование проблемы боевого применения советской авиации непосредственно в годы Великой Отечественной войны представляется

целесообразным провести на материалах операций ВВС Балтийского флота на Балтийском морском театре военных действий (ТВД). Это обстоятельство детерминировано тем, что именно этот флот являлся наиболее крупным оперативным объединением советского ВМФ, насчитывающим более 300 кораблей и судов обеспечения, 860 самолетов, 500 орудий береговой обороны (5, с. 101,102). Силы и средства балтийской авиации были активно задействованы в военных операциях флота фактически на протяжении всей войны.

В 23 часа 50 минут 21 июня 1941 года командующий Балтийским флотом вице-адмирал В.Ф. Трибуц по приказанию адмирала Н.Г. Кузнецова объявил по флоту оперативную готовность №1. К 6 часам утра этот приказ флот выполнил.

В состав морской авиации Балтфлота (командующий генерал-майор М.И. Самохин) входили: 61-я истребительная авиационная бригада, 8-я бомбардировочная бригада, 1-я смешанная авиабригада (в составе 13-го, 71-го истребительных и 73-го бомбардировочного полков), 15-й морской разведывательный полк, семь отдельных авиачастей, а также двенадцать тыловых частей (базы и склады)¹.

Состав авиации Балтийского флота в канун войны представлен в Таблице 1.

Таблица 1. Структура самолетного парка ВВС Балтфлота на июнь 1941 года²
Table 1. Structure of the Aircraft Fleet of the Baltic Fleet’s Air Force in June 1941

Типы самолётов	Всего самолётов		
	Всех	Исправных	Неисправных
ДБ - 3	94	80	14
СБ	60	50	10
Ар – 2	18	18	-
И - 16	182	159	23

1 Центральный Военно-Морской архив (ЦВМА). Ф.12. Оп.1. Д.54. Л.3.

2 Источник: ЦВМА. Ф.12. Оп.1. Д.54. Л.12.

И - 153	99	93	6
И - 15	32	30	2
МиГ – 3	32	22	10
Як – 1	8	8	-
МБР – 2	123	120	3
Че - 2	8	8	-
ТБ – 3	6	4	2
Р - 6	1	1	-
ПС – 84	3	3	-
Р – 5	3	2	1
КОР – 1	5	4	1
УТИ – 4	17	15	2
УТ – 2	7	6	1
УТ – 1	13	8	5
У - 2	32	31	1
Всего:	743	662	81

В целом в ВВС Балтики насчитывалось: истребителей – 353 (47,5%), бомбардировщиков – 172 (23,1%), морских разведчиков – 131 (17,6%), транспортных и самолетов связи 87 (11,8%). Итого в авиации Балтийского флота имелось 743 самолета, из них 81 были неисправными³.

Как видим, в группе ударных самолетов по числу преобладали дальние бомбардировщики ДБ-3 (выпускались с 1935 года) с дальностью 3585 км и полезной нагрузкой 2500 кг. В парке истребителей меньше всего – 8 шт. имелось Як-1 (выпуск с 1940 г.), с высокой для своего времени скоростью – 592 км/ч. В числе машин этого типа все ещё много оставалось устаревших истребителей И-15 и И-153 - соответственно 1933 и 1938 годов начала выпуска.

Ветеранами авиации БФ выглядели летающие лодки: ближний разведчик МБР-2 (начало выпуска - 1932 год) и дальний разведчик Че-2 (1937 год). Много в авиации флота было и легкомоторных У-2, выполнявших задачи обучения, разведки, связи, эвакуации раненых, а позже и ночных бомбардировщиков.

3 ЦВМА. Ф.12. Оп.1. Д.54. Л.12.

Отметим, что в первые дни войны вследствие удаленности от западной границы и принятых мер морская авиация на аэродромах базирования, за исключением базы Ханко, потерь от ударов противника не имела. Однако позже силы и средства авиации флота стали нести тяжелые потери. Например, в августе 1941 года бомбоштурмовыми ударами люфтваффе на аэродромах Пейпия и Низино были уничтожены 10 гидросамолетов МБР-2 и 22 истребителя (12, с. 37).

Важно отметить, что боевое применение морской авиации Балтфлота в различные периоды войны 1941-1945 годов имело свои отличительные особенности. Так, участие авиации в операциях на ТВД в 1-м периоде войны (1941-1942 годы) находилось в прямой зависимости от положения и состояния сухопутных войск на приморских направлениях. В этой связи флотская авиация применялась, в основном, для поддержания и боевого обеспечения сухопутных войск в оборонительных операциях. Реализация таких задач была несвойственна для ВВС флота: до войны авиация не готовилась к действиям по поддержке наземных войск (3, с. 92).

На морских направлениях боевое применение авиации флота главной задачей имело ведение воздушной разведки акваторий Балтийского моря, Финского и Рижского заливов, а также противолодочную защиту кораблей при выходе и возвращении в базы, на переходах морем. Авиация также использовалась для нанесения бомбовых ударов по кораблям и судам противника, по его артбатареям на островах.

Ведение воздушной разведки в море, на побережье и в шхерах считалось у командования и летного состава трудной и важной задачей. О том, какое значение придавалось воздушной разведке, свидетельствует факт проведения специальных тактических конференций по обобщению опыта лучших экипажей разведчиков. Так, в ноябре 1942 года состоялась конференция летчиков 26-й отдельной разведэскадрильи ВВС флота по обмену опытом ведения воздушной разведки в Финском заливе и фарватерах.

Особый интерес участников вызвало сообщение командира экипажа самолета-разведчика Пе-2 старшего сержанта А. Курзенко и штурмана старшего сержанта Г. Давиденко. Опытный экипаж высказал ряд практических советов по организации разведки кораблей и транспортов противника. Поиск сил и средств врага, по мнению выступавших, всегда следует начинать с тщательной, хорошо продуманной довылетной подготовки, В том

числе важно заранее изучить район разведки, особенно береговую линию и фарватеры, что значительно облегчает обнаружение целей, определение типов кораблей и тоннажа судов врага.

Опытные разведчики подчеркнули, что для безошибочного определения класса и типа кораблей нужно хорошо знать их силуэты, иметь навыки их распознавания. При систематической тренировке в таком определении, умении сличать результаты визуального наблюдения с аэрофотоснимками, как отмечалось опытными разведчиками, можно довольно быстро научиться верно опознавать классы и типы кораблей противника⁴.

Уникальным исключением из общей локальной направленности боевого применения ВВС Балтийского флота в первом периоде войны следует считать ее участие в бомбовых налетах на Берлин в августе-сентябре 1941 года. После того, как в июле 1941 года фашистская авиация начала бомбардировку Москвы, командование ВМФ выступило с инициативой нанесения ответных авиаударов по столице Германии Берлину.

Из состава 1-го минно-торпедного авиаполка Балтийского флота для осуществления этой операции было выделено 10 самолетов ДБ-3 (5, с. 116). Расстояние до Берлина составляло около 1000 км, в основном над морем. Первую бомбардировку Берлина, Кольберга и Кенигсберга в ночь с 7 на 8 августа выполнили 12 самолетов ДБ-3Ф под общим командованием полковника Е.Н. Преображенского. Всего в ходе операции было выполнено 90 самолетовылетов, сброшено 327 бомб, зарегистрировано 32 пожара (8, с. 37). Потери советской авиации составили 17 самолетов и 7 экипажей. Последний, восьмой налет на Берлин был совершен 4 сентября 1941 года. (3, с. 94).

В оборонительных операциях 1-го периода войны балтийская авиация во взаимодействии с фронтовой авиацией применялась, в основном, для поражения наземных войск и бронетанковых сил противника, защиты баз флота и Ленинграда от ударов авиации. В качестве примера такой операции приведем описание бомбового удара 17 июня 1942 года по аэродрому Луостари силами и средствами 2-го гвардейского Краснознаменного смешанного авиаполка. В состав группы входили 6 бомбардировщиков СБ и ДБ-3Ф под прикрытием 6 истребителей «харрикейн» и 5 «томогавков».

4 ЦВМА. Ф.12. Оп.1. Д.101. Л.17-19.

В результате прицельного бомбометания фугасными и зажигательными бомбами на аэродроме были уничтожены два самолета Ю-88, один Ме-110, три Ме-109, повреждены один Ю-88 и два Ме-109. Также сожжено три ангара, результаты налёта сфотографированы летчиками разведчика Пе-2⁵.

Всего, согласно «Отчету о боевой деятельности ВВС Краснознаменного Балтийского флота за год войны с фашизмом с 22 июня 1941 года по 22 июня 1942 года» за первый год войны авиация флота выполнила 60689 самолетовылетов. Потери матчасти за этот период оказались тяжелыми – 730 самолетов⁶.

Во 2-м периоде войны (ноябрь 1942 года – декабрь 1943 года), авиация Балтфлота продолжала выполнять, преимущественно, задачи фронтовой авиации. Тем не менее, в этом периоде активизировалось боевое применение ударных сил и средств авиации флота непосредственно на морских коммуникациях противника (3, с. 62). Этому в немалой степени способствовало появление в составе морской авиации истребителей авиаконструкторов А.С. Яковлева и С.А. Лавочкина – таких как Як-7 и Ла-5, штурмовиков, торпедоносцев и бомбардировщиков Ил-2, Ил-4, Пе-2, созданных в конструкторских бюро С.В. Ильюшина и В.М. Петлякова.

Кроме того, самолетный парк флота пополнился полученными из США истребителями «аэрокобра», «киттихаук», бомбардировщикам «бостон». В процессе ускоренной ротации самолеты устаревших конструкций (за исключением гидросамолетов) были в своей основе заменены машинами нового поколения.

В июле 1943 года авиационные бригады ВВС Балтийского флота были переформированы в авиационные дивизии – 1-ю гвардейскую истребительную, 8-ю минно-торпедную и 9-ю штурмовую (12, с. 37).

Определенный исследовательский интерес вызывает опыт боевого применения смешанных не только полков, но и авиадивизий. Например, в состав 9-ой штурмовой авиадивизии (ШАД) для взаимодействия в ударах по морским и сухопутным целям в 1943 году были включены штурмовые части, вооруженные колесными самолетами Ил-2 и истребительные части на самолетах Як-7б, ЛаГГ-3Ф и И-15 бис ночного действия⁷. Взаимодействие

5 ЦВМА. Ф.12. Оп.1. Д.128. Л.35.

6 ЦВМА. Ф.12. Оп.1. Д.54. Л. 13, 28.

7 ЦВМА. Ф.596. Оп.1. Д.46. Л.2

штурмовиков и истребителей оказалось достаточно эффективным при нанесении бомбово-штурмовых ударов по кораблям и катерам противника в Финском заливе, в налетах на аэродромы и мосты на Приморском участке фронта, поиске и поражении транспортов противника ночью, уничтожении объектов врага на Сиявинском направлении.

Заметной новацией боевого применения ВВС БФ во втором периоде войны стало их достаточно активное привлечение для проводки конвоев судов союзников. В эти годы авиация флота выполнила прикрытие с воздуха 16 конвоев, состоявших из 236 транспортов. Кроме того, совместно с подводными силами Северного флота морская авиация активизировала противодействие противнику в перевозке вооружения для армии «Норвегия» и доставке стратегического сырья из Варангер-фьорда (6, с. 47).

Новой тактической формой боевого применения флотской авиации в 1942-1943 годов стало «висение в воздухе» силами малых групп все еще стоявших на вооружении истребителей И-15 бис и ночных бомбардировщиков У-2. Сменное патрулирование таких смешанных групп над коммуникацией Ленинград-Кронштадт обеспечивало сравнительно безопасный переход транспортов по воде, успешное подавление огня артбатарей противника и гашение его прожекторов⁸. Кстати заметим, что этот факт отражает пусть вынужденную, но все же очевидную полезность использования устаревшей авиатехники. Также отметим, что и ВВС Германии вплоть до 1944 года применяли такие самолеты, как например, штурмовик бипланной схемы Хеншель-123, принятый на вооружение еще в 1936 году. (15, с. 505)

Были выявлены и трудности совместных действий смешанных формирований – в их числе сложная организация одновременного взлета и сбора разнородных сил и средств для следования к цели, посадка большого количества нескольких типов самолетов на один аэродром, сложность управления ими по радио в воздухе.

Во втором периоде войны авиация Балтики стала систематически получать с заводов страны бронированные штурмовики Ил-2. Наиболее крупное производство этих машин было организовано на авиационном заводе №18 в Воронеже. Боевая эффективность Ил-2 уже в самом начале войны оказалась такова, что этот самолет фактически стал самой массовой

8 ЦВМА. Ф.12. Оп.1. Д.75. Л.21.

боевой машиной ВВС советских вооруженных сил. Всего, по данным исследователя В.В. Баргаτιнова, на заводах страны было построено 34943 боевых Ил-2 (4, с. 475).

Именно авиация Балтики с августа 1941 года стала первой получать эти машины. Но систематические поставки штурмовиков пошли в 1943 году. Оснащение авиации флота самолетами Ил-2 детерминировало создание нового рода морской авиации – штурмовой. На Балтийском морском ТВД своеобразной «специализацией» Ил-2 стали бомбово-пушечные удары по кораблям и торпедным катерам противника, имеющим сравнительно небольшие размеры и, в то же время, сильную систему противовоздушной обороны. Штурмовики также задействовались для подавления зенитной артиллерии в интересах бомбардировочной и минно-торпедной авиации, непосредственной поддержки сухопутных войск и морских десантов (14, с. 3).

Учитывая высокую боевую эффективность морских штурмовиков командование ВВС ВМФ в апреле 1943 года обобщило опыт применения Ил-2 по целям в море и на побережье. Было отмечено, что по морским целям наиболее эффективно применение авиабомб ФАБ-100 и реактивных снарядов тип РБС-82 и РБС-132. При штурмовых ударах по аэродромам хорошие результаты дают «РС-ы», мелкие осколочные бомбы и пушечно-пулеметный обстрел целей. По танкам наиболее результативно применение авиабомб ФАБ-50,100 и РБС-82,132. В качестве рекомендации летного состава для повышения живучести штурмовика Ил-2 Наркомату авиапромышленности была направлена просьба установить боковую броню в кабине летчика и сделать наголовник к бронеспинке, чтобы защитить пилота от поражения огнем сбоку-сверху⁹.

Примером боевого применения штурмовой авиации по морским целям может служить потопление 2 мая 1943 года финской канонерской лодки «Tuupinta» водоизмещением 340 т. В результате совместного удара 5 штурмовиков Ил-2, 9 истребителей ЛаГГ-3 и И-16 лодка затонула на мелководье. Летом 1943 г. совместными действиями летчиков штурмовых и истребительных полков авиации Балтфлота были поражены 11 единиц плавсредств из состава дозорных сил противника (7, с. 139).

9 ЦВМА. Ф.12. Оп.1. Д.99. Л.16.

Привлечения значительных сил и средств в 1942-1943 годах потребовала борьба с артбатареями врага, обстреливавшими Ленинград. Для поражения артиллерии врага Балтийская авиация выполнила 1453 самолетовылета. В течение 1943 г. было выведено из строя порядка 10 и подавлено около 20 дальнобойных орудий противника (3, с. 101).

3-й период войны (1944-1945 годы) на Балтийском морском ТВД в целом можно охарактеризовать как воздушное наступление над морем и побережьем. К январю 1945 года морская авиация значительно выросла в количественном и качественном отношениях. В ее боевом составе насчитывался 781 самолет, из них ударными были 87 торпедоносцев и 176 штурмовиков, имелось также 365 истребителей, 66 разведчиков, 13 корректировщиков. До конца войны численность авиационного парка Балтфлота поддерживалась на уровне порядка 800 самолетов (12, с. 37).

ВВС Балтики в третьем периоде стали сравнительно реже применяться в качестве фронтовых. Основные усилия авиации флота стали направляться на действия по морским сообщениям и обеспечению морских флангов в наступательных операциях войск приморских фронтов. При этом главным залогом успеха в действиях флотской авиации стало массирование ее применение. Как отмечалось в Информационном бюллетене командования Краснознаменного Балтийского флота «Операции ВВС КБФ на коммуникациях противника в Балтийском море» во второй половине 1944 года уничтожение сил противника на море пошло в основном по линии организации и проведения групповых атак «низкими» торпедоносцами и бомбардировщиками-топмачтовиками^{10,11}.

Основными причинами, обусловившими переход авиации флота к групповым атакам, как наиболее эффективному средству задействования торпедоносцев на море, явились: изменившаяся оперативно-тактическая обстановка на Балтийском театре (выход авиачастей на аэродромы Прибалтики); необходимость ударов по перевозкам противника между окруженными группировками и портами Германии; приобретенный опыт летного состава в организации атак смешанными авиагруппами.

10 Прим. автора: «низким» торпедоносцем назывался самолет, сбрасывающий торпеду с малых высот (50-60 м) на расстоянии до цели 600-800 м, а «топмачтовиком» - самолет, применяющий бомбы с предельно малых высот (15-20 м).

11 ЦВМА. Ф.12. Оп.1. Д.20, Л.68.

Справедливости ради все же отметим, что флотским летчикам не всегда, даже применяя новую авиационную технику, удавалось слаженно и эффективно поражать цели на море и побережье. Характерным боевым эпизодом, отражающим опыт боевого применения авиации для нанесения торпедно-бомбовых ударов по морским целям, стало поражение большого конвоя и его боевого охранения в районе Данцигской бухте.

5 февраля 1945 года экипаж самолета-разведчика Пе-2 (пилот лейтенант А.Н. Чернов, штурман лейтенант Г.Ф. Петров) обнаружил в южной части Балтики конвой противника из 5 транспортов, 3 «сторожевиков» и 3 тральщиков. Наведение на цель осуществлялось лидированием. С воздуха лидера прикрывали два истребителя Як-9. На траверзе м. Брюстерорт ударная группа из 8 самолетов (4 «низких» торпедоносца и 4 «топмачтовика») потопила три транспорта, а разведчик Пе-2 сфотографировал результаты налета. Все самолеты вернулись на свои аэродромы (11, с. 19)

И все же взаимодействие разведчика, истребителей и торпедоносцев могло бы быть более слаженным. Значит, и результативность налёта выше. В данном случае удар по конвою наносился по сигналу «вижу цель», отданному не по радио, а условным жестом. То есть видим, что в морской авиации даже в конце войны радиосвязь применялась не всегда. Современному исследователю трудно даже представить, к каким тактическим и оперативным потерям в эффективности боевого применения взаимодействие по-старинке, жестами приводило в войне.

Вышеприведенный пример свидетельствует о том, что далеко не всегда созданная и построенная с большим напряжением сил и средств, а также полученная из-за границы дорогостоящая авиационная техника использовалась, образно выражаясь, с высоким коэффициентом полезного действия. Причин здесь, по нашему мнению, несколько: недостаточная обученность летного состава; неумение командования координировать совместные действия разнородных сил и средств флота, авиации ВВС и ПВО, сухопутных войск; нежелание части морских летчиков осваивать и внедрять в практику боевого применения авиационные новшества – радиосвязь, радиолокацию, сложные приборы навигации и др. Вместе с тем тот факт, что 241 летчик авиации ВМФ в 1941-1945 годах стал Героем Советского Союза, а пятеро летчиков удостоены этого звания дважды, говорит о том, что авиационная техника в умелых руках

вполне отвечала по своим основным летно-техническим характеристикам запросам войны.

В 1944 году на северном фланге советско-германского фронта сложились благоприятные условия для разгрома группы армий «Север» противника и ликвидации блокады Ленинграда. В успехе Ленинградско-Новгородской стратегической операции важную роль играла авиация БФ. В широкий круг её задач входили: разведка в интересах войск в тактической и оперативной глубине обороны врага, нанесение бомбоштурмовых ударов по штабам, узлам связи, аэродромам, скоплениям живой силы и техники, истребительное прикрытие войск. Всего в операции участвовало 52 бомбардировщика, 71 штурмовик, 175 истребителей и разведчиков (5, с.129).

В успехе Ленинградско-Новгородской и других стратегических операций на северо-западе СССР исключительно важную роль играла истребительная авиация Балтийского флота. Именно истребители выполняли основные задачи борьбы за превосходство в воздухе, ведение ближней воздушной разведки и наведение ударных групп на морские и сухопутные цели, уничтожение самолетов врага в воздухе, воздушное прикрытие ударных бомбоштурмовых групп, разведчиков и транспортных самолетов и др.

Высокую боевую эффективность в операциях на море и побережье по мере оснащения ВВС флота истребителями нового поколения показали такие самолеты, как Як-7, Як-9, ЛаГГ-3, Ла-5, Ла-7. Особым расположением у летного состава пользовался истребитель Ла-5, созданный в конструкторском бюро С.А. Лавочкина. Большая горизонтальная скорость истребителя (на высоте 648, у земли 565 км/ч), скороподъемность с высокой вертикальной маневренностью обеспечивали успех в тактике боя летчикам морской авиации. Двигатель воздушного охлаждения имел большую живучесть и защищал пилота от лобового огня. Фонарь и сиденье летчика были снабжены броневыми элементами. Сравнительные испытания Ла-5Ф (с форсированным мотором М-82Ф) и лучшего истребителя Германии Ме-109 последней модификации уже в марте 1943 г. показали преимущества «лавочкина» в скорости и маневре. Всего авиапром страны поставил в авиационные части армии и флота 10003 Ла-5 (4, с.561).

Значительной новацией морских бомбардировочных авиачастей стало их оснащение пикирующим бомбардировщиком Пе-2, созданным в конструкторском бюро В.М. Петлякова. Призванный заменить

бомбардировщик СБ, Пе-2 сразу же стал по ряду показателей значительно превосходить такие самолеты противника, как, например, немецкий Юнкерс-87. Сравнительные данные по основным ЛТХ советских и немецких бомбардировщиков приведены в Таблице 2.

Таблица 2. Сравнительная таблица ЛТХ основных советских и немецких штурмовиков и бомбардировщиков, принимавших участие в боевых действиях на Балтийском морском ТВД¹²

Table 2. Comparative Table of Performance Characteristics of Main Soviet and German Attack Aircraft and Bombers Participating in Combat Operations in the Baltic Sea Theater of Operations

№ п/п	ЛТХ	самолеты советского ВМФ		Самолеты ВВС Германии	
		ИЛ-2	Пе-2	Ю-87	Ю-88
1	-экипаж, чел.	2	3	2	4
2	-максимальная скорость (км/ч)	405	540	318	450
3	-потолок (м)	5440	8800	7000	9800
4	-полетный вес (кг)	6160	7535	3402	10360
5	-дальность полета (км)	765	1200	690	990
6	-количество пулеметов (шт.)	3	2	3	3
7	-количество пушек (шт.)	2 + 8 РС-82	2	-	-
8	-бомбовая нагрузка (кг)	500	1000	1800	2400

Как видим, значения скорости, дальности полета, стрелкового вооружения Пе-2 значительно превосходят аналогичные данные у Ю-87 и Ю-88. Вместе с тем по бомбовой нагрузке немецкие самолеты выгодно отличаются от советских.

К техническим новшествам Пе-2 относились: цельнометаллическая дюралевая конструкция самолета, автомат ввода и вывода из пикирования,

12 Составлена автором по: Баргатинов В.А. Крылья России. М.: Эксмо, 2008. С.474,482; Шунков В.Н. Авиация Люфтваффе. Минск: ХАРВЕСТ, М.: АСТ, 2000. С.104,114.

бронирование рабочих мест экипажа, разнесенные в фюзеляже и крыльях мягкие протектированные баки и др. Мощная стрелково-пушечная батарея в носовой части фюзеляжа состояла из 2 пулеметов ШКАС и 2 пушек ШВАК конструкторов Б.Г. Шпитального, И.А. Комарицкого и С.В. Владимирова (4, с. 482).

В целом основные ЛТХ и вооружение советских и немецких самолетов, участвующих в операциях флота на Балтийском морском ТВД в последнем периоде войны, были примерно равноценными. Вследствие этого обстоятельства результативность боевого применения морской авиации определялась преимущественно количеством разнотипных самолетов, опытом и оперативно-тактическим мастерством командного и летно-технического состава.

Выводы

Основными итогами развития морской авиации Балтийского флота за годы Великой Отечественной войны, по нашему мнению, являются: 1) морская авиация стала основной ударной силой флота, наиболее мобильным, универсальным родом сил флота, способным поражать любые морские и береговые объекты противника; 2) на заключительном этапе войны без участия морской авиации не проводилась ни одна операция флота; 3) ускоренное количественное и качественное развитие морской авиации стало важным вкладом в обеспечение победы Советского Союза в Великой Отечественной войне 1941-1945 годов.

В конце войны в состав ВВС Балтийского флота входили 4 авиационные дивизии – 1-я гвардейская истребительная, 8-я минно-торпедная, 9-я и 11-я штурмовые и два отдельных авиационных полка (12, с.38).

В годы Великой Отечественной войны авиация Краснознаменного Балтийского флота произвела более 158 тыс. боевых вылетов. В результате ударов по кораблям в море, в портах и базах морской авиацией флота потоплены 407 боевых и вспомогательных кораблей и 184 транспорта. К приоритетным целям относились также авиационные силы и средства врага. В воздушных боях и на аэродромах было уничтожено 2418 самолетов противника (3, с.121).

Военно-исторический опыт развития и боевого применения советской морской авиации в локальных войнах и вооруженных конфликтах первой

половины XX века стал хорошей основой для дальнейшего динамичного развития отечественной авиации Военно-Морского Флота в послевоенное время, может и должен быть учтен в настоящее время.

Список источников

1. Авдеенко П. (1974), Советское самолетостроение в годы предвоенных пятилеток (1929-1940) [Soviet aircraft construction during the pre-war five-year plans (1929-1940)]. Военно-исторический журнал. №7. С. 88.
2. Аверченко С.В. (2006), Зарождение и развитие эксплуатационно-технической службы Военно-Воздушных Сил РККА в межвоенный период (1921-1941 гг.). [The origin and development of the operational and technical service of the Red Army Air Force in the interwar period (1921-1941)]. М.: Фонд содействия авиации «Русские Витязи». С. 49-50.
3. Авиация Российского флота (1996) [Aviation of the Russian Fleet], Под ред. В.Г. Дейнеки. СПб.: Судостроение. С. 62,92, 94,101,121.
4. Баргатинов В.А. (2008), Крылья России [Wings of Russia]. М.: Эксмо, С.303, 323, 474, 475, 482, 561.
5. Доценко В.Д., Макаров С.И. (2012), Флот защищает Родину. 1941-1945 гг. [The fleet defends the Motherland]. СПб.: Отраслевые журналы». С.101, 102, 116, 129.
6. Катаев Э. С. (2006), Боевые действия морской авиации в Великой Отечественной войне. [Naval aviation combat in the Great Patriotic War]. СПб.: Военно-морская академия им. Адмирала Флота Советского Союза Н.Г. Кузнецова. С. 47.
7. Заблотский А.Н., Ларинцев Р.И. (2010), Советские ВВС против кригсмарине [Soviet Air Force against the Kriegsmarine]. М.: Вече. С. 139.
8. Козырев М., Козырев В. (2011), Авиация Красной армии [Red Army Aviation]. М.: ЗАО Издательство Центрполиграф, С. 37.
9. Козырев М., Козырев В. (2007), Авиация стран оси во Второй мировой войне [Axis aircraft in World War II]. ЗАО Центрполиграф. С. 407, 415.

10. Кузнецов А. (2010), Незнаменитая победа [Unfamous victory]. Красная звезда. 17 марта.
11. Лаврентьев Н.М., Демидов Р.С., Кучеренко Л.А., Храмов Ю.В. (1983), Авиация ВМФ в Великой Отечественной войне [Naval aviation in the Great Patriotic War]. М.: Воениздат. С. 5, 19.
12. Левшов П.В., Болтенков Д.Е. (2012), Век в строю ВМФ. Авиация Военно-Морского Флота России. 1910-2010 гг. [A Century in the Ranks of the Navy. Aviation of the Russian Navy]. СПб.: «Тайфун». С.19, 20, 36, 37, 38.
13. Новиков А.А.(1970), В небе Ленинграда. Записки командующего авиацией [In Leningrad's Sky. Notes from the Air Force Commander]. М.: Наука. С. 59.
14. Самолеты ОКБ имени С.В. Ильюшина (1990) [Aircrafts of the OKB named after S. V. Ilyushina], Под ред. Г.В. Новожилова. М.: Машиностроение. С. 3.
15. Харук А.И.(2013), Боевые самолеты Второй мировой – истребители, бомбардировщики, штурмовики [Combat aircraft of World War II – fighters, bombers, attack aircraft]. М.: Яуза: ЭКСМО. С. 505.
16. Шунков В.Н. (2000), Авиация Люфтваффе [Luftwaffe Aviation] М.: Харвест; ООО «Издательство АСТ». С.203.

References

1. Avdeenko, P. (1974), Soviet aircraft construction during the pre-war five-year plans (1929-1940). Military-Historical bulletin. No. 7. P. 88. (In Russian)
2. Averchenko, S.V. (2006), The origin and development of the operational and technical service of the Red Army Air Force in the interwar period (1921-1941). Moscow: Aviation Support Foundation 'Russian Knights'. pp. 49-50. (In Russian)
3. Aviation of the Russian Fleet (1996), ed. by V.G. Deyneka. Saint-Petersburg: Sudostoyenie. pp. 62,92, 94,101,121. (In Russian)
4. Bagrationov, V.A. (2008), Wings of Russia. Moscow: Eksmo. pp. 303, 323,474,475, 482, 561. (In Russian)
5. Dotsenko, V.D., Makarov, S.I. (2012), The fleet defends the Motherland. Saint-Petersburg: Otrasleyve zhurnaly. pp. 101,102,116,129. (In Russian)

6. Katayev, E. S. (2006), Naval aviation combat in the Great Patriotic War. Saint-Petersburg: Naval Academy Named After Admiral of the Fleet of the Soviet Union N.G. Kuznetsov. P. 47. (In Russian)
7. Zabolotskiy, A.N., Larintsev, R.I. (2010), Soviet Air Force against the Kriegsmarine. Moscow: Veche. P. 139. (In Russian)
8. Kozyrev, M., Kozyrev, V. (2011), Red Army Aviation. Moscow: ZAO Izdatelstvo Tsentrpoligraph. P. 37. (In Russian)
9. Kozyrev, M., Kozyrev, V. (2007), Axis aircraft in World War II. Moscow: ZAO Izdatelstvo Tsentrpoligraph. pp. 407, 415. (In Russian)
10. Kuznetsov, A. (2010), Unfamous victory. Krasnaya Zvezda. March 17. (In Russian)
11. Lavrentyev, N.M., Demidov, R.S., Kucherenko, L.A., Khramov, Y.V. (1983), Naval aviation in the Great Patriotic War. Moscow: Voenizdat. pp. 5, 19. (In Russian)
12. Levshov, P.V., Boltenkov, D.E. (2012), A Century in the Ranks of the Navy. Aviation of the Russian Navy. Saint-Petersburg: «Typhoon». pp. 19, 20, 36, 37, 38. (In Russian)
13. Novikov, A.A.(1970), In Leningrad's Sky. Notes from the Air Force Commander. Moscow: Nauka. P. 59. (In Russian)
14. Aircrafts of the OKB named after S. V. Ilyushina (1990), ed. by G.V. Novozhilov. Moscow: Mashinostoyenie. P. 3. (In Russian)
15. Kharuk, A.I. (2013), Combat aircraft of World War II – fighters, bombers, attack aircraft. Moscow: Yauza: EKSMO. P. 505. (In Russian)
16. Shunkov, V.N. (2000), Luftwaffe Aviation. Moscow: Harvest; OOO «Izdatelstvo AST». P. 203. (In Russian)

Информация об авторе

БОЧИНИН Дмитрий Анатольевич, доктор военных наук, доцент, независимый исследователь, Санкт-Петербург, Российская Федерация.
E-mail: bochinin@mail.ru.

Раскрытие информации о конфликте интересов

Автор заявляет об отсутствии конфликта интересов.

Информация о статье

Поступила в редакцию: 21.01.2025. Одобрена после рецензирования: 19.02.2025. Принята к публикации: 04.03.2025. Опубликовано: 28.03.2025.

Информация о рецензировании

«Россия: общество, политика, история» благодарит анонимного рецензента (рецензентов) за вклад в рецензирование данной работы.

About the author

Dmitry A. BOCHININ, DSc (Mil.), Associate Professor, Independent Researcher, Saint-Petersburg, Russian Federation. E-mail: bochinin@mail.ru.

Conflicts of Interest Disclosure

The author declares no conflict of interest

Article info

Submitted: 21.01.2025. Approved after review: 19.02.2025. Accepted for publication: 04.03.2025. Published: 28.03.2025.

Peer review info

“Russia: Society, Politics, History” thanks the anonymous reviewer(s) for their contributions to the review of this work.