

МАНЕВРИРОВАНИЕ авиационными резервами Ставки ВГК в годы Великой Отечественной войны

В настоящей статье на основе материалов Центрального архива Министерства обороны РФ автор рассматривает одну из специфических, а потому малоизвестных страниц Великой Отечественной войны — маневрирование авиационными резервами Ставки ВГК с целью достижения преимуществ на том или ином участке советско-германского фронта. Проделанный автором анализ методов обеспечения безопасности перелетов при столь масштабных маневрах силами может представить интерес для всех, кто сегодня занимается вопросами развития систем управления воздушным движением в интересах ВВС.

В ГОДЫ Великой Отечественной войны командованием Военно-Воздушных Сил Красной Армии был накоплен богатейший опыт создания и боевого применения авиационных резервов Ставки Верховного Главнокомандования (ВГК), ценность которого исключительно велика, поскольку приобретался он в тяжелейших условиях ведения вооруженной борьбы с сильным, опытным и коварным противником. Маневрируя крупными силами авиационных резервов, советское командование своевременно создавало мощные авиационные резервы на важнейших направлениях.

В качестве примера рассмотрим маневр авиадивизиями и полками ВВС внутренних военных округов, Забайкальско-

го военного округа (с 5 сентября 1941 г. — Забайкальского фронта) и Дальневосточного фронта, который выполнялся с начала войны до 30 ноября 1941 года. Эти авиасоединения и части, являясь резервом Главного Командования, были сформированы в основном еще до войны. Из тыла к фронту они перебрасывались в сложнейших условиях отхода советских войск на всех направлениях. В общей сложности за указанный период на фронт были передислоцированы 51 авиадивизия, в том числе 21 дивизия, сформированная еще до войны, и 30, созданных уже в ходе начавшихся военных действий¹.

Следует отметить, что маневрирование столь крупными силами в условиях быстрого продвижения противника в глубь страны представляло собой очень сложную задачу. В короткие сроки на фронт было переброшено около 7000 самолетов. Это примерно столько же, сколько их было в составе западных приграничных военных округов на 22 июня 1941 года — 7133 самолета. Следовательно, советскому командованию практически за пять месяцев удалось осуществить полное воспроизводство боевого состава ВВС приграничных военных округов. (Вопросы использования этих сил и их способности мы здесь не рассматриваем).

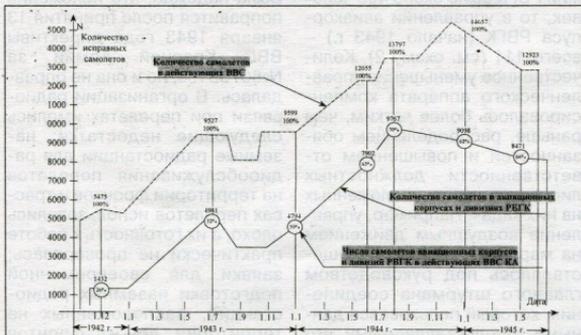
Надо отметить, что на протяжении всей войны маневр крупными авиационными резервами осуществлялся на основе указаний и решений Ставки ВГК в соответствии с замыслом кампании или стратегической операции. Непосредственным организатором такого

маневра являлся штаб главнокомандующего ВВС А.А.Новикова, возглавлявшего Военно-Воздушные Силы с апреля 1942 года до конца войны. Нехотящее командование обязано было назначить аэродромы посадки, обеспечить прибыльшие подразделения материально-техническими средствами и запланировать их эффективное боевое применение в течение определенного Ставкой ВГК времени. Такая жесткая централизация управления авиационными резервами позволяла четко регулировать их перелеты и использование в нужный момент на решающем направлении.

Так, когда в первые дни оборонительного сражения под Курском фашистской авиации удалось (из-за недостатков в управлении советской авиацией) захватить инициативу в воздухе и нанести чувствительные удары нашим оборонявшимся войскам, Ставка ВГК 7 июля 1943 года направила из своего резерва в 16 ВА Центрального фронта 234 иад, а во 2-ю ВА Воронежского фронта — 256 иад. Своевременный ввод в сражение свежих авиационных резервов, а также проведение ряда других мероприятий позволили нашей авиации в последующие дни завоевать и прочно удерживать господство в воздухе на курском направлении.

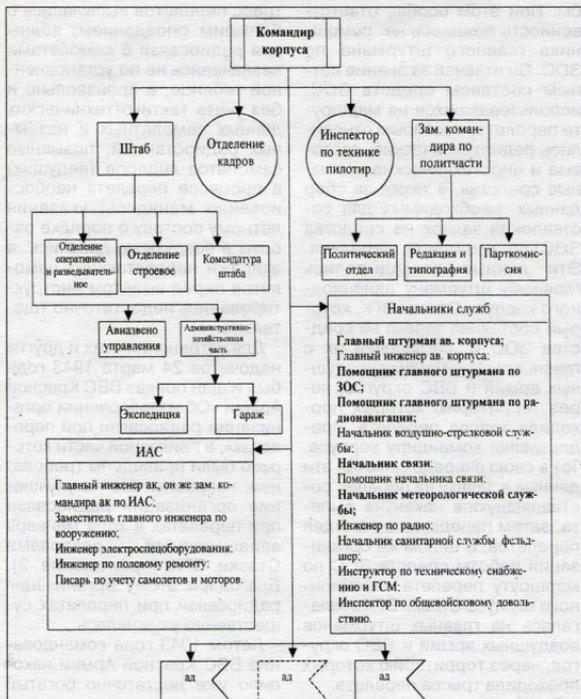
26 июня 1944 года (в ходе Белорусской операции) наша разведка установила, что противник начал отход из района Орши и Могилева за р. Березину. Перед авиацией была поставлена задача задержать противника на Березине. Однако 4 ВА 2-го Белорусского фронта, в полосе действий ко-

ЧИСЛО САМОЛЕТОВ АВИАЦИОННЫХ КОРПУСОВ И ДИВИЗИЙ РВГК В ДЕЙСТВУЮЩИХ ВВС КРАСНОЙ АРМИИ



Составлено по материалам: ЦАМО, фонды авиакорпусов и дивизий РВГК, инв. № 56/962, с. 64—184.

СХЕМА ОРГАНИЗАЦИИ УПРАВЛЕНИЯ АВИАЦИОННОГО КОРПУСА РЕЗЕРВА СТАВКИ ВГК (1 января 1943 г.)



Примечание. В управлении ав. РВГК: личного состава — 111 человек (военнослужащих — 100, вольнонаемных — 11); самолетов Ли-2 — один; автомобилей — 14. Составлено по материалам: ЦАМО, ф. 35, оп. 11285, д. 770, л. 227—235.

того отступали немецкие войска, не имела для этого достаточных сил. Для оказания ей помощи по указанию представителя Ставки ВГК был привлечен 3 бак РВГК из 16 ВА соседнего 1-го Белорусского фронта. В результате ударов нашей авиации группировка противника понесла крупные потери, начала беспорядочно отходить, что способствовало окружению и уничтожению ее силами 3-го и 1-го Белорусских фронтов.

Подобных примеров в годы войны было множество.

Нельзя не сказать, что интенсивность перелетов самолетов резервных формирований Ставки ВГК в ходе войны была различной. Так, после переборки 51 авиадивизии, когда готовые резервы уже были исчерпаны, а новых создать еще не успели, интенсивность маневра резко снизилась. Сложившись в начале декабря 1941 года, такое положение сохранялось по начало декабря 1942-го. Это было время больших потерь (на 1 декабря 1941 г. общие потери составили 12826 самолетов), эвакуации на восток промышленных предприятий, катастрофической нехватки рабочих рук. Хотя авиазаводы и работали на пределе своих возможностей, они не могли в столь короткий срок восполнить огромные потери. Так, по состоянию на 1 декабря 1941 года было произведено 7547 боевых и 1352 небоевых самолета, всего 8899 машин¹. Из-за нехватки самолетов значительное число подготовленного летного состава, направлявшегося для прохождения службы в запасные авиаполки, оставалось без машин.

Положение начинает меняться к лучшему с начала 1943 года. В войска поступает новая техника, возрастают авиационные резервы Ставки ВГК, увеличивается число их самолетов в действующих ВВС (схема 1).

Как видно из приложения, в начале второго периода войны удельный вес самолетов авиакорпусов и дивизий РВГК во

фронтной авиации действующей армии составлял 26 проц., к началу третьего периода он возрос до 50, а к 1 августа 1944 года — до 70 проц. К концу войны количество самолетов в резерве Ставки ВГК постепенно снижалось.

Перелеты огромного количества самолетов в рамках маневра резервными формированиями Ставки организовывались следующим образом. Управление воздушным движением (УВД) проводилось согласно документам, регламентирующим управление боевыми действиями авиации и работу авиационных штабов. Так, в указаниях штаба ВВС Юго-Западного фронта от 8 августа 1941 года «Об организации боевых действий авиации с использованием средств земного обеспечения самолетовождения» были определены основные положения по выполнению боевых полетов, в том числе перелетов⁴. При этом особое внимание уделялось выводу самолетов на аэродром посадки с использованием средств земного обеспечения самолетовождения (приложение 1). Заметим, что указания штаба ВВС Юго-Западного фронта относительно вывода самолетов на аэродром посадки были взяты за основу при подготовке аналогичных документов на других фронтах.

Практически всю войну авиационными резервами Ставки ВГК являлись авиакорпуса и авиадивизии, формируемые согласно приказу НКО СССР от 26 августа 1942 года и заменившие применявшиеся до этого времени авиагруппы (резервные, маневренные, ударные и др.) и авиаармии (истребительные и бомбардировочные) резервных формирований⁵. Обладая достаточно высокой боевой способностью и маневренностью, такие соединения успешно применялись для переноса усилий авиации с одного операционного направления на другое. Этому способствовало также и то, что управления авиационных резервов новой организационной структуры не были такими громозд-

кими, как прежде. Так, если в управлении авиационной армии РВГК было около 400 человек, то в управлении авиакорпуса РВГК (начало 1943 г.) — всего 111 (см. схему 2). Количественное уменьшение управленческого аппарата компенсировалось более четким, чем раньше, распределением обязанностей и повышением ответственности должностных лиц за решение возложенных на них задач. Например, управление воздушным движением на маршруте перелета осуществлялось под руководством главного штурмана соединения, который пользовался данными, предоставляемыми его помощниками по земному обеспечению самолетовождения (ЗОО) и по радионавигации, а также начальниками связи и метеорологической службы. При этом особая ответственность ложилась на помощника главного штурмана по ЗОО. Он отвечал за знание летным составом средств ЗОО, использовавшихся на маршруте перелета, к которым относились радиотехнические, световые и пиротехнические наземные средства, а также за сбор данных, необходимых для составления заявок на средства ЗОО по маршруту перелета. Эти данные докладывались главному штурману авиационного корпуса Ставки ВГК, который составлял заявки на средства ЗОО и, согласовав их с главными штурманами воздушных армий и ВВС округов, через территорию которых проходила трасса перелета, представлял командиру корпуса. Тот в свою очередь включал эти данные в заявку на перелет, составлявшуюся накануне вылета, затем передавал ее в отдел перелетов. В целом же организация работы средств ЗОО по маршруту перелета авиационного корпуса Ставки ВГК возлагалась на главных штурманов воздушных армий и ВВС округов, через территорию которых проходила трасса перелета.

Большое значение для успешного маневра авиакорпусами и авиадивизиями РВГК имела радиосвязь, с которой,

надо отметить, до января 1943 года дела обстояли неважно. Была надежда, что положение поправится после принятия 13 января 1943 года директивы ВВС Красной Армии за №507531сс, но и она не оправдалась. В организации радиосвязи при перелетах имелись следующие недостатки: наземные радиостанции для радиообслуживания перелетов на территории фронтов и трассах перелетов использовались плохо, а их готовность к работе практически не проверялась; заявки для своевременной подготовки наземных радиостанций, расположенных на территории других фронтов (округов) и трассах перелетов, представлялись далеко не всегда; радиоданные для связи с самолетами в соответствующие штабы и командатуры трасс перелетов высывались с большим опозданием; волны для радиосвязи с самолетами назначались не по установленной таблице, а произвольно и без учета тактико-технических данных самолетных и наземных радиостанций; позывные самолетов-лидеров (ведущих) в процессе перелета необоснованно менялись; указания летному составу о порядке работы в воздухе не давались, а экипажи перелетающих самолетов перед вылетом инструктировались недостаточно тщательно.

Для устранения этих и других недочетов 24 марта 1943 года был издан приказ ВВС Красной Армии «Об упорядочении организации радиосвязи при перелетах», в приказной части которого были приведены требования, направленные на улучшение организации радиосвязи при перелетах в ходе маневра авиационными резервами Ставки ВГК (приложение 2). Благодаря этому организация радиосвязи при перелетах существенно улучшилась.

Летом 1943 года командование ВВС Красной Армии накопило уже достаточно богатый опыт осуществления маневра авиационными резервами Ставки ВГК. 14 июня 1943 года была утверждена «Инструкция

по оперативному сосредоточению авиационных частей Военно-Воздушных Сил Красной Армии», в которой много внимания уделялось именно решению вопросов управления воздушным движением при перелетах крупных сил авиации (приложение 3).

Таким образом, опыт Великой Отечественной войны показал, что, создавая крупные авиационные резервы, советское командование непрерывно совершенствовало систему управления ими, в том числе и в ходе различных видов маневра. Успешное решение вопросов управления воздушным движением при перелетах непосредственно влияло на сохранение летного состава и самолетного парка перелетающих частей и соединений, что в свою очередь позволяло своевременно вводить резервы авиации в бой на решающих направлениях. Представляется вполне логичным, что этот многогранный и многоплановый опыт, добытый ценой огромных усилий и больших жертв, вполне может быть востребован и в наше время.

Приложение 1

ПОРЯДОК ВЫВОДА САМОЛЕТОВ НА АЭРОДРОМ ПОСАДКИ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ СРЕДСТВ ЗЕМНОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ САМОЛЕТОВОЖДЕНИЯ

1. Для обеспечения возвращения самолетов с боевого задания на свои аэродромы в дивизиях организовать контрольно-пропускные пункты (КПП).
2. Каждому контрольно-пропускному пункту присвоить постоянный номер, выкладываемый на «попхеме» клапаном или фонарями. 15-я авиационная дивизия — единица, 16-я авиационная дивизия — тройка, 17-я авиационная дивизия — четверка, 18-я авиационная дивизия — пятерка, 19-я авиационная дивизия — шестерка, 44-я авиационная дивизия — семерка, 62-я авиационная дивизия — восьмерка, 63-я авиационная дивизия — девятка.

3. Постоянными сигналами на контрольно-пропускном пункте днем и ночью установить क्रест из полотнищ или фонарей.

4. Зенитные прожекторы и приводные радиостанции устанавливать на контрольно-пропускном пункте.

5. После получения сигнала с самолета («я свой самолет») на контрольно-пропускном пункте выкладывать присвоенный номер контрольно-пропускного пункта на «попхеме» в направлении на свой аэродром.

6. Место контрольно-пропускного пункта выбирать у надежных ориентиров на расстоянии 10-12 км от аэродрома. Проход самолетов над контрольно-пропускным пунктом — на высоте 500 м. Установить прямую связь контрольно-пропускного пункта с аэродромом.

7. Прожекторам работать каждую пятую минуту за 30 минут до исхода расчетного времени полета. Луч прожектора направлять в сторону полета под углом 8-15° по вертикали с поворачиванием на 60-80° по горизонтали.

8. По получении условного сигнала с самолета («я свой самолет») прожектор немедленно дает луч в зенит в течение 15-20 сек, после чего луч плавно опускаться в направлении на аэродром и по телефону докладывать на аэродром о пролете своего самолета.

9. На аэродроме по получении с контрольно-пропускного пункта сигнала о пролете своего самолета открывать посадочные знаки.

10. Над контрольно-пропускным пунктом подавать сигналы («я свой самолет»), установленные приказом [штаба] Юго-Западного фронта на каждый день.

11. Приводные радиостанции работают согласно таблице волн и позывных штаба военно-воздушных сил Юго-Западного фронта. На самолетах, оборудованных радиополукомпасами (РПК), пользование ими обязательно.

12. При отсутствии сигнала с

самолета или подаче его неустановленным сигналом прожектор выключать и сообщать на командный пункт аэродрома о пролете неизвестного самолета.

13. При наличии самолета противника в районе контрольно-пропускного пункта и нашего аэродрома выкладывать стрелку, которая обозначает угрожающее положение и требование нашим самолетам уходить на запасный аэродром или [в] зону ожидания.

Примечание: «попхем» — система передачи визуальных сигналов летчику с земли.

Составлено по материалам: Советские Военно-Воздушные Силы в Великой Отечественной войне 1941-1945. Сб. док. №1 (22 июня 1941 г. — 18 ноября 1942 г.). М.: Воениздат, 1957. С. 64—65.

Приложение 2

ИЗ ПРИКАЗА ВВС КРАСНОЙ АРМИИ «ОБ УПОРЯДОЧЕНИИ ОРГАНИЗАЦИИ РАДИОСВЯЗИ ПРИ ПЕРЕЛетах»

Командующим воздушными армиями, военно-воздушными силами фронтов (округов) и командирам отдельных авиационных соединений (частей), не входящих в состав воздушных армий, военно-воздушных сил фронтов (округов), обязать свои штабы (в дополнение к директиве Военно-Воздушных Сил Красной Армии № 507531сс от 13 января 1943 г.) точно выполнять следующие требования:

1. При организации переговоров между фронтами (округами) не позднее чем за сутки до начала их, а при срочных оперативных перебросках через 2 часа по получении распоряжения представлять в отдел перелетов штаба Военно-Воздушных Сил Красной Армии следующие данные:

а) позывные самолетов-лидеров (ведущих) каждой группы перелетающих частей;

б) перечень наземных радиостанций, необходимых для

радиообслуживания перелета по всему маршруту (от аэродрома вылета до аэродрома посадки);

в) какие наземные радиостанции для работы с самолетами привлекаются своим распоряжением;

г) перечень наземных радиостанций, которые необходимо подготовить распоряжением штаба Военно-Воздушных Сил Красной Армии;

д) готовность самолетных и наземных радиостанций (на своей территории), а также готовность летного состава и обеспеченность [его] необходимой радиодокументацией;

е) общая готовность радиообслуживания перелета.

2. Данные по радиосвязи во всех случаях доводить до исполнителей с расчетом получения их на местах не позже как за 2 часа до начала перелета.

<...>

5. Для руководства радиосвязью с самолетами при каждой наземной радиостанции на время перелетов иметь ответственных штабных командиров.

6. Заместителю начальника штаба Военно-Воздушных Сил Красной Армии по перелетам жестко контролировать выполнение настоящего приказа и о всех нарушениях докладывать для привлечения виновных к ответственности.

Составлено по материалам: Советские Военно-Воздушные Силы в Великой Отечественной войне 1941—1945. Сб. док. № 3 (ноябрь 1942 г. — декабрь 1943 г.). М.: Воениздат, 1959. С. 125—126.

Приложение 3

**ИЗ «ИНСТРУКЦИИ ПО ОПЕРАТИВНОМУ СОСРЕДОТОЧЕНИЮ АВИАЦИОННЫХ ЧАСТЕЙ ВОЕННО-ВОЗДУШНЫХ СИЛ КРАСНОЙ АРМИИ»
(Утверждена командующим ВВС Красной Армии
14 июня 1943 г.)**

I. Общие положения

1. Оперативное сосредоточение производится с целью

увеличения авиации на том или ином операционном направлении. Оно осуществляется в форме рокировки авиационных соединений с одного фронта на другой и в форме перебазирования вновь сформированных или восстановленных авиационных частей с тыла на фронт.

2. Оперативное сосредоточение производится по приказу командующего Военно-Воздушными Силами Красной Армии.

3. На подготовку к перебазированию авиационной части предоставлять время от 12 до 24 ч, а авиационному соединению — 1—2 суток.

4. Приказание на перебазирование отдается от имени командующего Военно-Воздушными Силами Красной Армии...

5. Для принятия мер по обеспечению перелетающих частей с приказом на перебазирование должны быть немедленно ознакомлены:

а) в Военно-Воздушных Силах Красной Армии — заместитель командующего по тылу, начальник оперативного управления, главный штурман и начальник войск связи;

б) в штабах военно-воздушных сил округов и в воздушных армиях — заместитель командующего по тылу, начальник оперативного отдела, главный штурман и начальник войск связи.

II. Организация перебазирования

6. За организацию вылета самолетов с основных аэродромов, за дозарядку на промежуточных аэродромах, за организацию приема на базовые аэродромы и сосредоточение на оперативные аэродромы отвечают:

а) на территории военно-воздушных сил округа — командующий военно-воздушными силами округа и командир перебазированной части (соединения),

б) на территории воздушных армий — командующие воздушными армиями и командиры перебазированных авиационных соединений и частей.

Заявки на средства земного обеспечения самолетовождения и контроль за их работой во время перелета возлагаются на штурмана перелетающего соединения и главных штурманов воздушных армий и военно-воздушных сил округов по трассе перелета. Обеспечение перелетающих частей картами производится штабом воздушной армии (военно-воздушных сил округа) по месту первоначального базирования.

Все экипажи должны быть обеспечены полетными картами на весь маршрут перелета и иметь комплект карт района боевых действий на новом месте базирования. Недостające карты должны быть получены и розданы экипажам для прокладки и изучения маршрута не позже чем за 3 ч до вылета.

<...>

8. Проводя подготовку к перебазированию, особое внимание обращать на следующие вопросы:

а) штурманскую подготовку, подготовку карт и изучение маршрута, расчет полета по запасу горючего согласно приказу НКО № 074, расчет времени вылета для прибытия на аэродром посадки не позднее чем за час до наступления темноты, проигрыш полета с восстановлением ориентировки;

б) организацию двусторонней радиосвязи внутри группы;

в) организацию средств земного обеспечения самолетовождения по маршруту и знание их летным составом;

г) тщательное изучение метеорологической обстановки и организацию разведки погоды самолетами.

9. В случае необходимости перелет выполняется с лидерами. В качестве лидеров выделять лучшие экипажи с надежными штурманами, хорошо знающими маршрут полета.

10. ...Если маршрут проходит не дальше 100 км от фронта, то все экипажи обязаны знать линию фронта, и в этом случае перелет совершается по всем правилам вы-

полнения боевого полета. Маршрут перелета выбирать, как правило, наиболее простой и преимущественно вдоль хороших линейных ориентиров (железные дороги, реки, балки, долины и т.д.) или через крупные населенные пункты. Категорически запретить конечные аэродромы назначать из числа полевых оперативных аэродромов фронта, куда перелетает часть (соединение)...

Для приема прибывающей части обязательно высылать на аэродром от воздушной армии главного штурмана, инспектора по технике пилотирования и инженера армии, которые ознакамливаются с состоянием прибывающей части и сами ознакамливают личный состав с районом действий и условиями работы.

Только после этого прибывающая часть перелетает на полевые оперативные аэродромы фронта под лидерованием летчиков фронта.

11. Командир авиационного соединения (части) накануне дня полета дает отделу перелетов заявку на перелет, в которой указывает:

- номера частей;
- количество и тип самолетов;
- время вылета;
- маршрут полета;
- число групп и количество самолетов в группе;
- фамилии ведущих групп;
- позывные каждой группы с указанием, какие радиостанции на маршруте необходимо поднять для работы;
- заявку на работу средств земного обеспечения самолетоводения;
- потребное количество лидеров...

III. Порядок вылета

<...>

14. Вылет части (группы) всех видов авиации разрешается при наличии горизонтальной видимости не менее трех километров и высоты облачности не менее 200 м на всем маршруте полета до аэродрома посадки.

IV. Полет по маршруту

<...>

16. Перелет выполняется группами не более эскадрильи

с промежутками не менее 20–30 мин между группами во избежание скопления самолетов над аэродромами посадки.

Командир авиационной части, как правило, должен вылетать в составе 1-й группы, а его заместитель — в составе последней группы. Строй группы в полете: перелет совершается в тылу — в колонне звеньев, в прифронтовой полосе — в боевом порядке.

В замыкающее звено выделяется заместитель командира перелетающей группы, на обязанности которого лежит наблюдение за остающимися экипажами, идущими на вынужденную посадку.

17. Поднявшись в воздух, лидер или ведущий группы немедленно же связывается по радио с аэродромом вылета; если не будет двусторонней связи с землей, то полет по маршруту прекращается и самолеты садятся на аэродром вылета.

<...>

19. Если заместитель ведущего уверен в неправильном выполнении маршрута, то обязан предупредить ведущего по радио установленным сигналом. Если ведущий не восстановил ориентировки, он обязан передать команду заместителю.

<...>

21. При подходе к оперативным аэродромам фронта, особенно в зоне действия истребителей противника, группа должна сомкнуться и внимательно следить за воздухом.

22. Порядок отражения атак самолетов противника разрабатывается на земле до вылета, тщательно изучается состав группы и поверяется ее командиром.

23. После посадки на промежуточном или конечном аэродроме командир группы немедленно доносит на аэродром вылета о времени посадки, количестве прибывших самолетов и о числе оставшихся на маршруте.

V. Контроль за ходом перебазирования

24. Общий контроль за ходом перелета возлагается на на-

чальника отдела перелетов штаба Военно-Воздушных Сил Красной Армии, воздушной армии (округа). При перелетах авиационных соединений контроль за организацией хода перелетов возлагается на командующих воздушными армиями (военно-воздушными силами округов), которые выделяют ответственных командиров своего штаба на аэродромы вылета.

<...>

26. Командиры всех степеней, участвующие в перебазировании, доносят по команде:

- а) о получении приказа на перебазирование (указывается точное время получения этого документа);
- б) о начале перебазирования; в) ежедневно о ходе перебазирования (указывается, где и в каком положении находятся самолеты);
- г) о полном окончании сосредоточения на конечных аэродромах.

Составлено по материалам: Советские Военно-Воздушные Силы в Великой Отечественной войне 1941–1945. Сб. док. № 3 (ноябрь 1942 г. — декабрь 1943 г.). М.: Воениздат, 1959. С. 154–158.

ПРИМЕЧАНИЯ

¹ Центральный архив Министерства обороны (ЦАМО), ф. 35, оп. 73940 сс, д. 2, л. 1–10; Боевой состав Советской Армии (июнь—декабрь 1941 г.). М.: Изд. Военно-научного управления Генерального штаба, 1963. Ч. I, С. 7–82.

² ЦАМО, ф. 35, оп. 11285, д. 205, л. 20.

³ Там же, оп. 178639, д. 30, л. 164.

⁴ Эти положения были действительны и для самолетов, осуществлявших перелеты в ходе маневра авиационными резервами Ставки ВГК из тыла на Юго-Западный фронт и совершавших посадку на тыловых аэродромах фронта, а после этого перелетавших на полевые оперативные аэродромы 15, 16, 17, 18, 19, 44, 62 и 63-й авиационных дивизий.

⁵ ЦАМО, ф. 35, оп. 11321, д. 93, л. 116–120.

*Подполковник С. В. КРЫЛОВ,
адъюнкт Военно-воздушной
академии
имени Ю. А. Гагарина
(Мононо Московской обл.)*