

ИСТОРИЯ СОЗДАНИЯ И ПРИМЕНЕНИЯ БОМБАРДИРОВОЧНОЙ АВИАЦИИ КРАСНОЙ АРМИИ В ВОЙНАХ ПЕРВОЙ ПОЛОВИНЫ XX ВЕКА

Безбородов Данил Павлович¹

Николаев Максим Николаевич²

курсант 223 учебной группы 2 факультета¹

курсант 223 учебной группы 2 факультета²

Аннотация. Рассматривается история создания бомбардировочной авиации, выделяются основные задачи выполняемые бомбардировочной авиации, а так же применение бомбардировочной авиации Красной Армии в войнах первой половины XX века.

Ключевые слова: Бомбардировочная авиация; война; ВГК; Красная Армия; ВВС.

Бомбардировочная авиация, являясь главной ударной силой военно-воздушных сил, способна оказать решающее влияние на боевые действия сухопутных войск и других вдов вооружённых сил в различных видах боя и операции. Большая скорость полёта бомбардировщиков, значительный радиус их действий, оборудование новейшей радиолокационной и другой аппаратурой позволяют в короткие сроки сосредотачивать их усилия на любом направлении днём и ночью, в простых и сложных метеорологических условиях. [1]

Как род авиации бомбардировочная авиация сформировалась в период 1-ой мировой войны с 1914-18 с созданием специальных самолётов-бомбардировщиков и сведением их в авиационные части и соединения в армиях стран, участвовавших в войне. В России создание бомбардировочной авиации относится к декабрю 1914, когда приказом по военному ведомству началось формирование из авиаотрядов эскадры воздушных кораблей 4-х моторным «Илья Муромец», имевший для своего времени высокие лётно-

технические характеристики. Формирование отрядов завершившееся к марту 1915 образованием самостоятельных авиационных частей включающих в себя 10 самолётов.

- Основные задачи для бомбардировочной авиации:
 - бомбовыми ударами разрушать оборонительные укрепления, сооружения, ж/д объекты;
 - уничтожать войска противника на поле боя, резервы, обозы, самолёты, ангары на аэродромах;
 - вести воздушную разведку.
 - уничтожения беспилотных средств воздушного нападения;
 - разрушение взлётно-посадочных полос и стартовых площадок ракетного и реактивного оружия.

По конструкции бомбардировщики того времени были, как правило, бипланами. Основным конструкционным материалом являлось дерево, а для обшивки применялось полотно. Аэродинамические формы бомбардировщиков имели большое лобовое сопротивление, что при невысокой энерговооружённости самолёта определяло небольшие скорости, высоты и дальности полёта. В 20-30-х гг. наметился переход к цельнометаллическим монопланам. Этому содействовало внедрение в силовую конструкцию планера дуралюмина и специальных сталей. Созданные в СССР коллективом А.Н. Туполева бомбардировщики-монопланы ТБ-1 (1925) и ТБ-3 (1930) строились большими сериями. В середине 30-х гг. под руководством В.М. Петлякова построен бомбардировщик ТБ-7 (с 1942 – Пе-8), который по скорости полёта (до 450 км/ч) превосходил многие истребители того времени. [2]

В 1-ю мировую войну в составе бомбардировочной авиации находилось 10-15% самолётного парка военной авиации воюющих государств. За время войны сброшено около 50 тыс бомб. В период гражданской войны и военной интервенции в России 1917-22 в Красной Армии имелись авиаотряды, вооружённые устаревшими типами самолётов.

Боевые задания выполнялись, как правило, одиночными экипажами, иногда в составе 2-3 самолётов. Бомбардирование войск и объектов противника осуществлялось с высот 1500-2000 м. К началу 30-х гг. в составе ВВС имелась уже достаточно многочисленная бомбардировочная авиация, состоявшая из отрядов, эскадрилий и бригад. Подразделялась на лёгкую (ЛБА), вооружённую самолётами Р-5, и тяжёлую (ТБА), вооружённую тяжёлыми бомбардировщиками ТБ-1, ТБ-3.

Основные способы ведения боевых действий бомбардировочной авиации – сосредоточенные удары и эшелонированные действия днём и ночью, с выполнением бомбометания с горизонтального полёта и пикирования. Однако в боевой подготовке бомбардировочной авиации в предвоенные годы слабо учитывался опыт боевых действий в Испании, Китае, на Халхин-Голе, допускались послабления и условности. Некоторые части и соединения при перевооружении на новые типы самолётов не были подготовлены к боевым действиям ночью и в сложных метеоусловиях. [3]

В первый период Великой Отечественной войны 1941 – 45 сказывался значительный некомплект лётного состава, на руководящих должностях мало было офицеров с высшим военным образованием. Удельный вес бомбардировочной авиации в ВВС Красной Армии к середине 1941 составлял 28%, в армиях основных зарубежных государств – 40 – 50%, в фашистской Германии - 53%. В ходе войны части ближней бомбардировочной авиации (ББА), имевшие на вооружении более совершенные типы бомбардировщиков Пе-2, ТУ-2 (1943), действовали днём. Части и соединения ББА, вооружённые менее совершенствованными самолётами, были выделены в ночную (НБА) и ночную лёгкобомбардировочную авиацию (НЛБА). В 1942 в ББА сформированы авиакорпуса резерва ВГК, а ДБА реорганизована в авиацию дальнего действия (АДД, с декабря 1944 – 18-я воздушная армия). К концу войны ББА была полностью вооружена новыми типами самолётов, которые составили

35% самолётного парка всей боевой авиации (у Германии самолёты старых типов – 15%).

Основные усилия ближней БА (до 85% самолёто-вылетов) сосредотачивала на поддержке сухопутных войск, уничтожении живой силы и боевой техники противника на глубине до 30 км, дальней БА – преимущество на нанесении ударов по военно-морским базам, аэродромам, военно-промышленным и другим объектам в глубоком тылу.

12 июля 1942 был создан авиационный резерв ВГК, предназначенный для усиления группировки ВВС на наиболее ответственных участках действий фронтов. Подчинялась командованию ВВС Красной Армии, именовалась 1-й бомбардировочной авиационной армией, состояла из 4-полкового состава, частей обеспечения и должна была насчитывать до 200 бомбардировщиков Пе-2. В боевых действиях участвовала на западных направлениях, где частью сил привлекалась для борьбы с ж/д перевозками и резервами противника. Опыт создания и боевого применения бомбардировочной авиации показал её громоздкость и недостаточную мобильность. В августе 1942 расформирована в связи с переходом на новую (корпусную) форму организации авиационных резервов ВГК. [4]

В современных условиях вооружение сухопутных войск даёт возможность поражать большинство объектов в тактической зоне противника, а возросшее рассеивание авиационных бомб вынуждает назначать цели для бомбардировочной авиации на большем удалении от своих передовых войск, чем в прошедшую войну. Эффективность действий бомбардировочной авиации в бою и операции достигается правильным использованием её боевых возможностей, массированием усилий на выполнение важнейших задач и тщательной организацией взаимодействия с сухопутными войсками, другими видами вооружённых сил и родами авиации. [1]

Список литературы:

1. М.К. Глухов, М.М. Данилевский, П.Г. Ермаков. Военно-воздушные силы. М., 1959. 200с.
1. Скоморохов М.Н., Чернецкий В.Н. Тактика в боевых приёмах. М., 1985. 175 с.
2. Мягков В. Развитие тактики бомбардировочной авиации // ВИЖ. 1974. № 3. С 35 – 44
3. Военная энциклопедия ч.1 – М., 1997