

Соловьев Р. А. Дальняя авиация СССР в 1950—1960-х годах / Р. А. Соловьев // Научный диалог. — 2017. — № 5. — С. 283—290. — DOI: 10.24224/2227-1295-2017-5-283-290.

Solovyov, R. A. (2017). USSR Long-Range Aviation in 1950—1960-ies. *Nauchnyy dialog*, 5: 283-290. DOI: 10.24224/2227-1295-2017-5-283-290. (In Russ.).



Журнал включен в Перечень ВАК

УДК 94(47).084.9:351.814

DOI: 10.24224/2227-1295-2017-5-283-290

Дальняя авиация СССР в 1950—1960-х годах

© Соловьев Рустам Арсланович (2017), аспирант, Брянский государственный университет им. академика И. Г. Петровского (Брянск, Россия), solorus@mail.ru.

В статье на основе новых и уже известных источников проводится анализ того, как в 1950—1960-е годы в Советском Союзе менялись подходы к развитию стратегической авиации. Показано, что в этот период успехи в развитии ракетного вооружения повлекли за собой пересмотр роли дальней авиации в организационной структуре Вооруженных сил. Актуальность исследования обусловлена необходимостью осмысления опыта «хрущевской» военной реформы в связи с проводимыми в России преобразованиями в военной сфере при схожих целях и начальных условиях. Автор уделяет внимание военно-техническому аспекту развития советской авиации в рассматриваемый исторический период. Особое внимание уделяется роли Н. С. Хрущева в преобразованиях военно-воздушных сил. Новизна исследования видится в том, что автор пытается скорректировать, устоявшуюся в отечественной историографии точку зрения о волюнтаризме главы государства при принятии решений об изменении организационной структуры Вооруженных сил СССР в 1950—1960-х годах. Утверждается, что частичное сокращение авиации было вызвано вполне конкретными причинами, главными из которых являлись техническое отставание советских стратегических бомбардировщиков от зарубежных аналогов и очевидное преимущество ракетного вооружения над авиационным.

Ключевые слова: Дальняя авиация; военная реформа; Вооруженные силы СССР; ракетная техника; Н. С. Хрущев; гражданская авиация.

1. Введение

В советской, а затем и в российской историографии прочно закрепилось мнение, что основные направления преобразования Вооруженных сил СССР, в том числе и Военно-воздушных сил, в 1950—1960-х гг. были обусловлены «волюнтаристскими» решениями руководителя государства — Н. С. Хрущева [Воздушная мощь ... , 1988, с. 308—309; Военно-технический прогресс ... , 1982, с. 295].

Кроме того, в силу объективных причин в советское время исследователи не могли получить полной информации о послевоенном развитии советской авиации [Самолеты ..., 1975; Цыкин, 1975].

Введение в научный оборот после 1991 года ранее засекреченной информации, касающейся развития вооружения и военной техники, видов и родов войск Вооруженных Сил СССР, позволяет по-новому взглянуть на преобразования в военной сфере под руководством Н. С. Хрущева.

В интересах исторической объективности весьма важно рассмотреть основные предпосылки, определить объективные и субъективные факторы, повлиявшие на выбор пути развития советской авиации на рубеже 1950—1960-х годов.

2. Развитие советской стратегической авиации в первое послевоенное десятилетие (1945—1956 гг.)

Дальняя авиация занимала в структуре советских Военно-воздушных сил в 1940—1950-х годах особое место. Это во многом объяснялось тем, что только самолеты этого рода сил ВВС были способны осуществить применение ядерного оружия.

И. В. Сталин как глава государства уделял пристальное внимание созданию новых образцов дальних (стратегических) бомбардировщиков. Предпринимались чрезвычайные меры по созданию авиационных комплексов, способных поражать цели на территории США — основного противника в начавшемся после окончания Второй мировой войны военно-политическом противостоянии, получившем название «холодная война».

Сохранилось такое положение дел и после смерти И. В. Сталина. Новый руководитель страны Н. С. Хрущев в 1955—1956 годах в своих выступлениях неоднократно отмечал значение Дальней авиации и подчеркивал необходимость ее развития [РГАНИ, д. 168, л. 142—144; РГАНИ, д. 203, л. 69]. Однако советским конструкторам продолжительное время не удалось создать экономичные двигатели, необходимое радиоэлектронное оборудование, что «застопорило» развитие авиации и в первую очередь Дальней авиации. Принятые на вооружение в середине 1950-х годов самолеты Ту-16, Ту-95, М-4 существенно расширили возможности дальней авиации, однако они по-прежнему уступали по своим характеристикам иностранным аналогам. Множество нареканий вызывала и их техническая надежность [Медведь, 2003, с. 19, 20].

В конце 1956 года начальник Генерального штаба Маршал Советского Союза В. Д. Соколовский сообщил о многочисленных примерах «значи-

тельного отставания наших исследовательских и опытных работ по авиационной технике от уровня вероятного противника» [Медведь, 1998, с. 40].

3. Дальняя авиация в «ракетную эпоху»

Во второй половине 1950-х годов на фоне успехов советских конструкторов по созданию межконтинентальной баллистической ракеты, прекрасной иллюстрацией которых стал запуск искусственного спутника Земли в октябре 1957 года, Н. С. Хрущев изменил свое отношение к стратегическим бомбардировщикам. Уже в конце октября 1957 года он заявил: «У нас имеются неплохие бомбардировщики — дальние и средние, говорят, что они не хуже американских. Но на бомбардировщиках долететь до Америки — это сейчас трудная задача. Другое дело — межконтинентальная баллистическая ракета. Это абсолютное оружие. Баллистическая ракета точно попадает в заданный квадрат. Эта ракета решает основные задачи поражения баз противника в любом пункте... Необходимо сейчас перестраиваться в этом направлении» [РГАНИ, д. 272, л. 43].

Мнение Н. С. Хрущева полностью разделял и Министр обороны СССР (с октября 1957 года) Р. Я. Малиновский, который отметил, что «именно ракетное оружие является оружием, наиболее отвечающим современным боевым требованиям, позволяющим эффективно решать стратегические, оперативные и тактические задачи на суше, в воздухе и на море» [Внеочередной ..., 1959, с. 125, 308].

Поддержал Н. С. Хрущева и Главнокомандующий Военно-воздушными силами главный маршал авиации П. Ф. Жигарев. Он заявил, что «бомбардировочная авиация дальнего действия уже не является последним словом воздушной войны. На смену стратегическим бомбардировщикам приходят ракеты дальнего действия, которые поступают на вооружение советских вооруженных сил». Точку зрения своего командующего разделяли и многие высокопоставленные представители Военно-воздушных сил [Дальняя авиация ..., 2014, с. 176]. Например, А. Н. Пономарев в своей статье «Самолет и ракета как боевые средства» сделал вывод о том, что «межконтинентальные и другие баллистические ракеты будут вытеснять бомбардировщики» [Пономарев, 1959, с. 49].

Следует отметить, что в конце 1950-х годов пересмотр роли авиации в «ракетную эпоху» был общемировой тенденцией [Пономарев, 1959, с. 39].

Баллистические ракеты были способны преодолевать как имеющиеся, так и перспективные системы противовоздушной обороны. Кроме того, ракетные комплексы были и экономически выгоднее в производстве и экс-

платации по сравнению с авиацией. В ценах 1959 года стоимость «содержания» одной ракетной дивизии трехполкового состава составляла порядка 300 млн рублей против 486 млн рублей, необходимых для «содержания» авиационной дивизии на Ту-16, или 1064 млн рублей — для «содержания» авиационной дивизии на Ту-95 [Соловцов и др., 2004, с. 7; Задача ... , 2010, с. 907—909; Медведь, 2003, с. 21].

Высшее руководство пришло к пониманию, что одновременная реализация многочисленных затратных военных программ по созданию стратегических носителей ядерного оружия станет непосильным бременем для экономики страны. Ставка была сделана на развитие ракетного вооружения.

К концу 1950-х годов ракетная промышленность занимала лидирующее положение в советском военно-промышленном комплексе [Симонов, 1996, с. 247]. Создание и развитие ракетной промышленности происходили, помимо прочего, и за счет переориентации на производство ракет некоторых авиационных заводов. По подсчетам Р. Ангельского, в 1950-х годах пять авиастроительных предприятий полностью переключились на выпуск ракетной техники, еще пять — сочетали выпуск ракет и самолетов [Ангельский, 2005, с. 17—19].

Дальняя авиация стала основой для создания ракетных частей и соединений дальнего воздушного нападения, оснащенных первыми отечественными стратегическими ракетами Р-5М с ядерной головной частью. К 1 октября 1958 года было создано шесть авиационных полков стратегических ракет, которые вместе с частями обеспечения были объединены в три авиационные ракетные дивизии. К концу 1959 года в состав дальней авиации входило три авиационных дивизии и 18 инженерных полков, оснащенных ракетными комплексами. Эти соединения и части наряду с частями, подчиненными заместителю Министра обороны по специальному вооружению и ракетной технике, послужили основой для создания 17 декабря 1959 года Ракетных войск стратегического назначения, ставших новым видом Вооруженных сил СССР [Соловцов и др., 2004, с. 3, 4].

Интенсивное освоение ракетной техники в 1950—1960-х годах вовсе не означало, как утверждают отдельные исследователи, полного отказа от разработки новых образцов авиационной техники и переориентации авиационных конструкторских бюро на ракетную тематику.

Даже в конце 1959 года, когда уже были образованы Ракетные войска стратегического назначения, Н. С. Хрущев не умалял значение стратегической авиации, сказав, в частности: «Бомбардировщики Мясищева и Туполева считаем хорошими, они отвечают современным требованиям» [РГА-СПИ, д. 154, л. 22].

К началу 1960 года, кроме упомянутых главой государства Ту-16, Ту-95, М-4 и ЗМ, на вооружении дальней авиации находилось более 700 бомбардировщиков Ту-4. Содержание в строевых частях большого количества устаревших поршневых самолетов времен Второй мировой войны с многотысячным личным составом было нерациональным. Назрела необходимость реорганизации дальней авиации.

Сокращение Вооруженных Сил, инициированное в январе 1960 года, в значительной мере коснулось и дальней авиации. Три воздушные армии были переформированы в отдельные тяжелые бомбардировочные авиационные корпуса дальней авиации. Всего в середине 1960-х годов дальняя авиация включала в себя 32 авиационных полка, объединенных в 10 тяжелых бомбардировочных дивизий, на вооружении которых состояло около 900 самолетов. В то же время в полках было увеличено количество самолетов, а коэффициент экипажей на каждый бомбардировщик подняли до 1,25—1,5. Благодаря тому, что основу самолетного парка дальней авиации составляла в основном техника новейших образцов, боевые возможности этого рода войск Военно-воздушных сил существенно возросли [Дальняя авиация ..., 2014, с. 180, 181].

К середине 1960-х годов основу боевой мощи дальней авиации составляли реактивные и турбовинтовые самолеты-ракетоносцы, которые были способны наносить ядерные удары по объектам противника, не входя в зону его противовоздушной обороны. Благодаря возможности дозаправляться в воздухе их радиус действия значительно увеличился, и они стали способны поражать ракетами и бомбами с ядерными зарядами стратегические объекты противника. Широкое внедрение радиоэлектронного оборудования дало возможность дальней авиации действовать в сложных метеорологических условиях днем и ночью, поражать цели с больших высот вне видимости земли. В войсках началось освоение первого серийного сверхзвукового самолета бомбардировщика Ту-22.

Принятие на вооружение Дальней авиации самолетов нового поколения потребовало серьезных изменений в организационной структуре, усовершенствования аэродромной инфраструктуры, служб вооружения и тылового обеспечения.

4. Мирная жизнь стратегических бомбардировщиков

Одним из несомненных достижений в советской авиации в 1950—1960-х годов является создание реактивного гражданского воздушного флота и начало массовых и регулярных перевозок авиапассажиров как внутри страны, так и в зарубежные страны. Прорыв в этой области стал

возможен во многом благодаря тому, что основой для разработки новых самолетов послужили военные бомбардировщики. Так, например, Ту-16 стал основой для первого советского реактивного пассажирского самолета Ту-104, а на базе стратегического бомбардировщика Ту-95 был создан Ту-114, способный совершать межконтинентальные перелеты [История ... , 2000, с. 25; Артемьев, 2009, с. 136—148].

В реализации проектов Ту-104 и Ту-114 отразилась и концепция, неоднократно озвученная Н. С. Хрущевым, в основу которой было положено требование: военные самолеты должны были легко трансформироваться в пассажирские и транспортные. Эта декларация знаменовала одну из главных тенденций послевоенного развития отечественного военно-промышленного комплекса: военная техника и промышленность становились как бы локомотивом для гражданских отраслей, равно как для экономики в целом [Вульф, 1999; Якубович, 1998, с. 1—7; Ригмант, 1997, с. 1—3].

5. Заключение

Современные исследователи более взвешенно подходят к оценке роли Н. С. Хрущева в преобразовании Вооруженных сил. Не отрицая ошибок главы государства в проведении военной реформы, в то же время стали признаваться и его заслуги в организации масштабного перевооружения Советской Армии в 1953—1964 годах, в том числе и дальней авиации [Медведь, 2003; Медведь, 1998; Абрамова, 2011; Буренок, 2009].

Таким образом, преобразования дальней авиации в 1950—1960-х годах были продиктованы объективными причинами. Боевые возможности стратегической авиации стали определяться не столько числом бомбардировщиков, сколько их способностью преодолеть противовоздушную оборону противника и с высокой точностью поразить цели на его территории. Поэтому утилизация огромного количества устаревших и малоэффективных образцов военной техники была целесообразна. Очевидно и то, что «застой» в развитии дальней авиации в 1950—1960-х годах был обусловлен не «волюнтаристскими» решениями главы государства, а трудностями по созданию и освоению в производстве новых образцов стратегических бомбардировщиков, отвечающих требованиям времени.

Хотя в стратегическом вооружении акценты и были смещены на межконтинентальные баллистические ракеты, за дальней авиацией сохранилась важная роль в «ядерной триаде». К середине 1960-х годов советскому руководству удалось создать жизнеспособную по своей организационной структуре и составу вооружения стратегическую авиацию.

Источники и принятые сокращения

1. РГАНИ — *Российский государственный архив новейшей истории*. Ф. 2. Оп. 1.
2. РГАСПИ — *Российский государственный архив социально-политической истории*. Ф. 17. Оп. 165.
3. *Внеочередной XXI съезд КПСС*. 27 января — 5 февраля 1959 г. : стенографический отчет. — Москва : Государственное издательство политической литературы, 1959. — 259 с.
4. *Задача особой государственной важности : из истории создания ракетно-ядерного оружия и Ракетных войск стратегического назначения (1945—1959 гг.)* : сб. док. / сост. В. И. Ивкин, Г. А. Сухина. — Москва : РОССПЭН, 2010. — 1205 с.

Литература

1. *Абрамова Ю. А.* Незавершенная реформа Н. С. Хрущева : преобразования Вооруженных сил СССР в 1953—1964 гг. / Ю. А. Абрамова // Вестник Московского государственного областного университета. — 2011. — № 4. — С. 16—33.
2. *Ангельский Р.* Хрущевское лихолетье или Никита Сергеевич и авиация // Авиация и космонавтика. — 2005. — № 10. — С. 15—20.
3. *Артемьев А. А.* Крылья сверхдержавы / А. А. Артемьев. — Москва : Яуза, 2009. — 605 с.
4. *Буренок В. М.* Анализ военно-технических аспектов отечественной военной реформы 50—60 годов XX века / В. М. Буренок // Вооружение и экономика. — 2009. — № 2. — С. 51—56.
5. *Военно-технический прогресс и Вооруженные Силы СССР* / ред. М. М. Кирьян. — Москва : Воениздат, 1982. — 335 с.
6. *Воздушная мощь страны* / ред. Л. Л. Батехин. — Москва : Воениздат, 1988. — 432 с.
7. *Вульфов А.* «Змей горыныч» / А. Вульфов // Авиация и космонавтика. — 1999. — № 9. — С. 18—26.
8. *Дальняя авиация : век в боевом полете*. — Москва : Русское авиационное общество, 2014. — 392 с.
9. *История конструкций самолетов в СССР. 1951—1965 гг.* / ред. Ю. В. Засыпин, К. Ю. Косминков. — Москва : Машиностроение, 2000. — 824 с.
10. *Медведь А.* Дальняя авиация на пороге ракетной эпохи / А. Медведь // История авиации. — 2003. — № 5. — С. 17—25.
11. *Медведь А.* Фронтовая ударная авиация на пороге ракетной эпохи / А. Медведь // Авиамастер. — 1998. — № 4. — С. 39—45.
12. *Пономарев А.* Самолет и ракета, как боевые средства / А. Пономарев // Военная мысль. — 1959. — № 7. — С. 39—49.
13. *Ригмант В.* Мирный прорыв через океаны : о межконтинентальном пассажирском самолете Ту-114 / В. Ригмант // Крылья Родины. — 1997. — № 10. — С. 1—5.

14. *Самолеты Страны Советов* : сборник / ред. Б. Л. Симаков. — Москва : ДОССАФ, 1975. — 263 с.
15. *Симонов Н. С.* Военно-промышленный комплекс СССР в 1920—1950-е годы : темпы экономического роста, структура, организация производства и управление / Н. С. Симонов. — Москва : РОССПЭН, 1996. — 333 с.
16. *Соловцов Н. Е.* «Межконтинентальная баллистическая ракета — это абсолютное оружие» / Н. Е. Соловцов, В. И. Ивкин // Военно-исторический журнал. — 2004. — № 12. — С. 2—7.
17. *Цыкин А. Д.* От «Ильи Муромца» до ракетноносца : краткий очерк истории дальней авиации / А. Д. Цыкин. — Москва : Воениздат, 1975. — 256 с.
18. *Якубович Н.* Первый реактивный пассажирский / Н. Якубович // Крылья Родины. — 1998. — № 2. — С. 1—11.

USSR Long-Range Aviation in 1950—1960-ies

© **Solovyov Rustam Arslanovich (2017)**, PhD student, Bryansk State University named after Academician I. G. Petrovsky (Bryansk, Russia), solorus@mail.ru.

The article on the basis of new and already known sources analyses changing approaches to the development of strategic aviation in 1950—1960-ies in the Soviet Union. It is shown that in this period the progress in the development of missile armament entailed the reassessment of the role of long-range aviation in the organizational structure of the Armed forces. The research urgency is caused by necessity of understanding the experience of “Khrushchev’s” military reform in the context of Russian reforms in the military sphere with similar goals and initial conditions. The author pays attention to military-technical aspect of the development of Soviet aviation in the considered historical period. Special attention is paid to N. S. Khrushchev’s role in the transformation of the air force. The research novelty is seen in the fact that the author tries to correct the point of view established in national historiography about the voluntarism of the head of state when making decisions about changing the organizational structure of the USSR Armed forces in 1950—1960-ies. It is argued that a partial reduction in aviation was caused by very specific reasons, the main of which were the technical backwardness of the Soviet strategic bombers from their foreign counterparts and the obvious advantage of missile armament over aircraft.

Key words: long-range aviation; military reform; Armed forces of the USSR; rocketry; N. S. Khrushchev; civil aviation.

Material resources

- RGANI — *Rossiyskiy gosudarstvennyy arkhiv noveyshey istorii*. F. 2. Op. 1. (In Russ.).
RGASPI — *Rossiyskiy gosudarstvennyy arkhiv sotsialno-politicheskoy istorii*. F. 17. Op. 165. (In Russ.).
Ivkin, V. I., Sukhina, G. A. (eds.) 2010. *Zadacha osoboy gosudarstvennoy vazhnosti: iz istorii sozdaniya raketno-yadernogo oruzhiya i Raketnykh voysk strategicheskogo naznacheniya (1945—1959 gg.)*: sb. dok. Moskva: ROSSPEN. (In Russ.).

Vneocherednoy XXI syezd KPSS. 27 yanvarya — 5 fevralya 1959 g.: stenograficheskiy otchet. 1959. Moskva: Gosudarstvennoye izdatelstvo politicheskoy literatury. (In Russ.).

References

- Abramova, Yu. A. 2011. Nezavershennaya reforma N. S. Khrushcheva: preobrazovaniya Vooruzhennykh sil SSSR v 1953—1964 gg. *Vestnik Moskovskogo gosudarstvennogo oblastnogo universiteta*, 4: 16—33. (In Russ.).
- Angelskiy, R. 2005. Khrushchevskoye likholetye ili Nikita Sergeevich i aviatsiya. *Aviatsiya i kosmonavtika*, 10: 15—20. (In Russ.).
- Artemyev, A. A. 2009. *Krylya sverkhderzhavy*. Moskva: Yauza. (In Russ.).
- Batekhin, L. L. (ed.). 1988. *Vozdushnaya moshch strany*. Moskva: Voenizdat. (In Russ.).
- Burenok, V. M. 2009. Analiz voyenno-tekhnicheskikh aspektov otechestvennoy voyennoy reformy 50—60 godov XX veka. *Vooruzheniye i ekonomika*, 2: 51—56. (In Russ.).
- Dalnyaya aviatsiya: vek v boyevom polete.* 2014. Moskva: Russkoye aviatsionnoye obshchestvo. (In Russ.).
- Kiryan, M. M. (ed.). 1982. *Voyenno-tekhnicheskiy progress i Vooruzhennyye Sily SSSR*. Moskva: Voenizdat. (In Russ.).
- Medved', A. 2003. Dalnyaya aviatsiya na poroge raketnoy epokhi. *Istoriya aviatsii*, 5: 17—25. (In Russ.).
- Medved', A. 1998. Frontovaya udarnaya aviatsiya na poroge raketnoy epokhi. *Aviamaster*, 4: 39—45. (In Russ.).
- Ponomarev, A. 1959. Samolet i raketa, kak boevye sredstva. *Voyennaya mysl'*, 7: 39—49. (In Russ.).
- Rigmant, V. 1997. Mirnyy proryv cherez okeany: o mezhkontinentalnom passazhirskom samolete Tu-114. *Krylya Rodiny*, 10: 1—5. (In Russ.).
- Simakov, B. L. 1975. *Samolety Strany Sovetov: sbornik*. Moskva: DOSSAF. (In Russ.).
- Simonov, N. S. 1996. *Voyenno-promyshlennyy kompleks SSSR v 1920—1950-e gody: tempy ekonomicheskogo rosta, struktura, organizatsiya proizvodstva i upravleniye*. Moskva: ROSSPEN. (In Russ.).
- Solovtsov, N. E., Ivkin, V. I. 2004 «Mezhkontinentalnaya ballisticheskaya raketa — eto absolютnoye oruzhiye». *Voyenno-istoricheskiy zhurnal*, 12: 2—7. (In Russ.).
- Tsykin, A. D. 1975. *Ot «Ilyi Muromtsa» do raketonostsa: kratkiy ocherk istorii dalney aviatsii*. Moskva: Voenizdat. (In Russ.).
- Vulfov, A. 1999. «Zmey gorynykh». *Aviatsiya i kosmonavtika*, 9: 18—26. (In Russ.).
- Yakubovich, N. 1998. Pervyy reaktivnyy passazhirskiy. *Krylya Rodiny*, 2: 1—11. (In Russ.).
- Zasyupkin, Yu. V. 2000. Kosminikov, K. Yu. (eds.). *Istoriya, konstruktsiy samoletov v SSSR. 1951—1965 gg.* Moskva: Mashinostroyeniye. (In Russ.).