

СТРОИТЕЛЬСТВО ВОЕННЫХ АЭРОДРОМОВ НА ТЕРРИТОРИИ КАЛМЫЦКОЙ АССР И АСТРАХАНСКОГО ОКРУГА СТАЛИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ В 1941–1942 гг.*

*Белоусов Сергей Степанович*¹

¹ кандидат исторических наук, старший научный сотрудник отдела истории, археологии и этнологии Калмыцкого научного центра РАН (г. Элиста) и научной группы истории антропологии и демографии войн и вооруженных конфликтов на юге России Южного научного центра РАН (г. Ростов-на-Дону).

E-mail: sbelousovelista@mail.ru

Аннотация. Статья посвящена истории строительства военных аэродромов Красной армии на территории Калмыцкой АССР и Астраханского округа Сталинградской области на начальном этапе войны. Автором исследована организация и динамика строительства оперативных аэродромов, его результаты и вклад в это дело местных органов государственной власти и населения. Строительство аэродромов началось в 1941 г., однако наибольший размах оно приобрело весной 1942 г. Они строились в основном силами мобилизованного сельского населения, а в Астраханском округе также активное участие принимали осужденные исправительно-трудовых колоний. Несмотря на множество трудностей, вызванных главным образом объективными обстоятельствами военного времени, задача в целом была решена. К сожалению, использовать построенные аэродромы удалось не в полной мере, так как в августе 1942 г. противник оккупировал большинство улусов Калмыкии. Частично построенные оперативные аэродромы были использованы советской авиацией в период боев на астраханском направлении.

Ключевые слова: Великая Отечественная война, Красная армия, Калмыцкая АССР, Астраханский округ, военные аэродромы.

В истории Великой Отечественной войны, несмотря на ее активное изучение, остается еще много тем и сюжетов, которые требуют своего исследования. Их разработка обогатит наши представления о Великой Отечественной войне и будет способствовать восстановлению более полной картины о величайшем событии мировой истории.

*Статья выполнена в рамках проекта РАН 17-18-01411 «Войны и население юга России в XVIII — начале XXI вв.: история, демография, антропология».

В историографии Великой Отечественной войны в Нижнем Поволжье также есть темы, которые до настоящего времени не стали объектами исследований историков, несмотря на то, что в последние годы среди некоторых из них обозначился рост интереса к истории создания военной инфраструктуры. К числу неизученных тем относится история создания военных аэродромов на территории Калмыцкой АССР и Астраханского округа Сталинградской области, необходимость в которых начала ощущаться после перемещения зоны боевых действий в волго-донские степи. По данному вопросу специальных работ не существует, если не считать статью А.В. Захарченко [Захарченко 2011] по аэродромному строительству на территории всего Поволжья, в которой приводится интересный материал о строительстве постоянного военного аэродрома в окрестностях г. Астрахани. В других исследованиях авторы в лучшем случае ограничиваются лишь упоминанием о строительстве аэродромов.

Автор данной статьи ставит своей целью осветить один из малоизученных вопросов истории Калмыкии и Астраханской области — строительство на начальном этапе войны на территории Калмыцкой АССР и военных аэродромов для Красной Армии, показать организацию и динамику строительства, его результаты и вклад в это дело местных органов государственной власти и населения.

В процессе исследования применялся метод сравнительно-исторического анализа, а источниковедческую базу статьи составили документы Государственного архива Астраханской области (далее — ГААО) и Национального архива Республики Калмыкия (далее — НАРК), а также материалы, опубликованные в сборниках: «Астраханская область в годы Великой Отечественной войны 1941–1945 гг.» [Астраханская область... 2010] и «Калмыкия в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.» [Калмыкия... 2005].

Начавшаяся Великая Отечественная война побудила советское руководство активизировать строительство постоянных и оперативных аэродромов. Первые предназначались для постоянного базирования авиационных соединений и были обеспечены всей необходимой инфраструктурой для обслуживания самолетов и летно-технического персонала. Постоянные аэродромы имели взлетно-посадочные полосы с искусственным покрытием (в основном железобетонным), каменные ангары для ремонта самолетов и жилые постройки. Оперативные аэродромы создавались вблизи линии соприкосновения войск, они позволяли авиации работать по территории противника, или выполнять другие поставленные задачи в удаленных районах без промежуточных посадок. Они имели грунтовые взлетно-посадочные полосы и жилые помещения для временного проживания людей, чаще всего землянки.

Белоусов С.С. Строительство военных аэродромов на территории Калмыцкой АССР и Астраханского округа Сталинградской области в 1941–1942 гг.

Военное аэродромное строительство находилось в ведении созданного в марте 1941 г. при Народном комиссариате внутренних дел СССР (далее — НКВД) Главного управления аэродромного строительства (далее — ГУАС). Данное ведомство являлось одним из ключевых в структуре государственных органов центральной власти и обладало собственной материальной базой, кадрами специалистов и рабочей силой, в большой степени подневольной [Захарченко 2011: 137]

Накануне Великой Отечественной войны, в мае 1941 г., в окрестностях г. Астрахани на базе оперативного аэродрома было начато строительство постоянного военного аэродрома. Оно велось силами вольнонаемных рабочих, заключенными и колхозниками. Строительство проходило в тяжелых условиях, что привело к его затягиванию и, в конечном счете, к срыву сроков сдачи объекта. Очень остро ощущался недостаток рабочей силы, который с началом войны стал еще больше. Для выдерживания запланированных темпов работ необходимо было постоянно иметь 2 500 работников, однако в мае 1942 г. их было всего 1 600: 900 заключенных и 700 мобилизованных колхозников [Захарченко 2011: 139].

Руководители стройки столкнулись с проблемой обеспечения строителей одеждой и продовольствием. За снабжение ими строителей из числа заключенных отвечало руководство лагеря, а колхозников — руководство колхозов и местные власти, однако они с этой задачей не справлялись, поэтому Управлению НКВД по Сталинградской области пришлось в срочном порядке выделить одежду и обувь из своих фондов [Захарченко 2011: 140].

Строительство сильно тормозили низкая производительность труда, задержки в работе, отсутствие трудовых навыков у заключенных исправительно-трудовой колонии (далее — ИТК). Ежедневно на работу отказывались выходить в среднем по 40–50 чел. из числа заключенных и еще по 10–15 чел. симулировали различные болезни с целью уклониться от труда. Невысокая производительность труда отмечалась и у строителей-колхозников. На темпах строительства также негативно сказывался несвоевременный подвоз строительных материалов. Из-за отсутствия необходимых материалов ГУАС, например, не смогло в отведенные сроки выполнить работы по строительству бензохранилищ и нефтяных емкостей [Захарченко 2011: 144]. В силу перечисленных причин строительство постоянного военного аэродрома в г. Астрахани растянулось по времени, и он начал принимать самолеты 8-й воздушной армии только 12 сентября 1942 г. [Захарченко 2011: 139].

В 1941–1942 гг. население Астраханского округа и Калмыцкой АССР привлекалось к строительству оперативных аэродромов для истребителей и штурмовиков. Равнинный характер местности открывал широкие

возможности для действий авиации. В степи отыскать подходящий материал для маскировки было трудно, поэтому дислокация войск и их передвижения хорошо просматривались с воздуха, что позволяло наносить эффективные удары по противнику. Благодаря рельефу местности можно было без особых затрат создавать в степи аэродромы для базирования самолетов.

7 июля 1941 г. Астраханский окружной комитет ВКП(б) получил от командующего войсками Северо-Кавказского военного округа задание построить 4 летных поля, выбранных начальником Астраханской авиационной школы. В этой связи председателя окружного исполкома Советов депутатов трудящихся К.Е. Клишина обязали *«мобилизовать необходимое количество тракторов, механизмов, рабсилы и гужтранспорт»*, а первых секретарей Наримановского, Харабалинского и Красноярского райкомов ВКП (б) *«оказать практическую помощь в организации и приспособлении летных полей»* на территории руководимых ими районов [Астраханская область... 2010: 29].

В первые месяцы Великой Отечественной войны аэродромное строительство активизировалось и в Калмыцкой АССР. К началу марта 1942 г. по заданию Государственного комитета обороны на территории Калмыцкой АССР усилиями местного народного ополчения и мобилизованными жителями было построено 5 оперативных аэродромов. Строительством руководили специально присланные для этой цели военные инженеры. На каждом объекте работали в среднем по 1 000–1 200 человек. Работы проходили в тяжелых природных условиях, кроме того, местным властям приходилось в срочном порядке изыскивать технику, инструменты, строительные материалы и людей, что в обстановке массовой мобилизации средств и людей на фронт и тыловые работы было сделать непросто. Несмотря на это, все объекты были сделаны качественно и сданы раньше срока, более того, построено вместо запланированных 3 аэродромов — 5. На каждом аэродроме были устроены грунтовые летные поля и построено по одному хранилищу горючего и складскому помещению, а также по две землянки для проживания летного состава и обслуживающего персонала [НАРК. Ф. П-1. Оп. 3. Д. 734. Л. 14].

Весной 1942 г. аэродромное строительство в стране получило новый импульс. 8 марта 1942 г. Государственный комитет обороны утвердил план строительства на 1942 г. оперативных аэродромов и взлетно-посадочных полос для ВВС Красной армии, в котором конкретно указывались места строительства, сроки исполнения и ответственные структуры государственной власти [Калмыкия... 2005: 162–164].

В Калмыцкой АССР к выполнению правительственного задания приступили в середине мая 1942 г. 2 мая 1942 г. председатель Совета народных комиссаров (далее — СНК) Калмыцкой АССР и секретарь Кал-

Белоусов С.С. Строительство военных аэродромов на территории Калмыцкой АССР и Астраханского округа Сталинградской области в 1941–1942 гг.

мыцкого областного комитета Всесоюзной коммунистической партии большевиков (далее — обком ВКП(б) получили от командующего ВВС Сталинградского военного округа генерал-майора авиации И.П. Антошина указание немедленно начать строительство 4 оперативных аэродромов недалеко от населенных пунктов: Садовое, Кетченеры, Яшкуль и Утта. В первых двух поселениях объекты должны были быть сданы к 1 июля, в остальных — до 1 августа 1942 г. Для строительства аэродромов в республику направлялся 80-й отдельный инженерно-строительный батальон, а калмыцкому руководству поручалось *«предоставить по 50 человек на каждый объект чернорабочих и возможное количество каменщиков и плотников, 5 грузовых машин, 8 тракторов и 100 подвод»* [НАРК. Ф. П-1. Оп. 3. Д. 743. Л. 54]. Власти Калмыкии также обязаны были выделить на каждый аэродром по 5 плугов, по 10 борон, по 1 тяжелому и среднему грейдеру.

7 мая 1942 г. Калмыцкий обком ВКП(б) и СНК приняли совместное постановление «О строительстве оперативных аэродромов для ВВС Красной армии в 1942 г. на территории Калмыцкой АССР, согласно постановления ГКО за № 1412 от 8 марта 1942 г.», в котором были расписаны конкретные мероприятия и сроки по выполнению правительственного задания. По нему надлежало мобилизовать 1 100 местных жителей из 5 улусов и выделить 450 подвод, 1 320 лопат, 12 палаток на 400 человек, 4 грейдера, 8 плугов, 9 прицепных катков [НАРК. Ф. Р-131. Оп. 3с. Д. 95. Л. 210]. Для лучшей организации и управления строителями из них предписывалось сформировать роты, взводы и отделения. Работы должны были начаться 15 мая и закончиться в Малодербетовском, Сарпинском и Кетченеровском улусам к 1 июля, а в Черноземельском и Приволжском улусах — до 1 августа 1942 г. [НАРК. Ф. Р-131. Оп. 3с. Д. 95. Л. 209].

В мае 1942 г. в результате окружения и разгрома советских войск под Харьковом оперативная обстановка на Юге России резко обострилась. Развивая свой успех, немецкие войска прорвали оборону Южного и Юго-Западного фронтов и развернули наступление по двум направлениям — на Кавказ и Волгу. Красная армия начала отступать, и зона боевых действий приблизилась к административным границам Астраханского округа и Калмыцкой АССР.

В связи с вторжением немецких войск в пределы Сталинградской области авиационные соединения 8-й воздушной армии (командующий генерал-лейтенант Т.Т. Хрюкин), стали испытывать затруднения в организации боевых вылетов, а над некоторыми аэродромами нависла угроза захвата их противником [Губин, Киселев 1986: 41]. Учитывая это, Военный совет Сталинградского фронта принял решение передислоцировать авиасоединения 8-й воздушной армии на территорию Астраханского

округа и Калмыцкой АССР, которые в то время представлялись более удобными для базирования авиации, действующей на Сталинградском направлении. Для приема самолетов руководству Сталинградской области и Калмыцкой АССР было поручено подготовить к 20 августа 1942 г. оперативные аэродромы.

В Астраханском округе Сталинградской области планировалось построить 9 новых оперативных аэродромов, а также провести работы *«по приведению в готовность летных полей и строительству укрытий для самолетов на аэродромах Харабалинского, Енотаевского и Астраханского узлов»* [ГААО. Ф. П-10. Оп. 1. Д. 6. Л. 86]. Основная тяжесть по строительству возлагалась на плечи местного населения: властям районов, на территории которых создавались аэродромы, предписывалось выделить *«в порядке платной трудгужповинности»* сроком на 15 дней рабочих, подвод и *«имеющиеся в районах работ катки, грейдера, плуги и бороны»*, а также *«необходимые механизмы»* [ГААО. Ф. П-10. Оп. 1. Д. 6. Л. 87]. Всего в строительстве новых аэродромов предполагалось задействовать 1 150 рабочих, 400 подвод, 14 тракторов, помимо этого районные власти получили указание мобилизовать на 10 дней 410 человек и 50 подвод на оборудование уже построенных 3 оперативных аэродромов [ГААО. Ф. П-10. Оп. 1. Д. 6. Л. 88].

Строительство военных оперативных аэродромов для 8-й воздушной армии в Астраханском округе осуществлялось в сложной обстановке немецкого наступления, когда Астрахань превратилась в прифронтовой город и активно готовилась к обороне. Жители округа были задействованы на строительстве Астраханского обводного рубежа, железной дороги Астрахань — Кизляр и на других объектах, поэтому рабочей силы крайне не хватало. По этой причине власти некоторых районов не всегда были в состоянии организовать в положенный срок и в необходимом количестве рабочую силу. Так, начальник строительства Харабалинского аэродромного узла инженер Быков неоднократно жаловался председателю городского комитета обороны о том, что Харабалинский райисполком не справляется с мобилизацией населения и вместо установленного наряда в 400 человек ежедневно поставляет на объект не более 200 человек [ГААО. Ф. П-10. Оп. 1. Д. 6. Л. 105]. Недостаток рабочих не позволял выдерживать график строительства, однако, несмотря на большие трудности, в начале августа 1942 г. основные работы по строительству все же завершились, и большинство частей 8-й воздушной армии совершили перелет на новые аэродромы [Губин, Киселев 1986: 41].

На территории Калмыцкой АССР строительство аэродромов для 8-й воздушной армии началось с середины июля 1942 г.: 11 июля председатель СНК Н.Л. Гаряев и секретарь обкома ВКП(б) П.В. Лаврентьев получили от командующего Сталинградского военного округа генерал-

Белоусов С.С. Строительство военных аэродромов на территории Калмыцкой АССР и Астраханского округа Сталинградской области в 1941–1942 гг.

лейтенанта В.Ф. Герасименко и корпусного комиссара А.Н. Мельникова распоряжение приступить к строительству 13 оперативных аэродромов, которое должно было завершиться к 15 августа. На эти цели республика должна была выделить сроком на один месяц (с 15 июля по 15 августа) 2 600 человек работников с инструментами (по 200 чел. на один аэродром), 75 подвод, 3 трактора, 1–2 грейдера и необходимое количество катков, плугов, борон [НАРК. Ф. П-1. Оп. 3. Д. 743. Л. 67].

8 августа 1942 г. последовало указание от командующего ВВС СССР генерал-лейтенанта А.А. Новикова о строительстве 5 дополнительных аэродромов в Калмыкии. Их надлежало построить в приморских Долбанском, Лаганском и Улан-Хольском улусах, которые находились в непосредственной близости от Астраханского оборонительного обвода — системы оборонительных сооружений, опоясывавших г. Астрахань с востока и юга. На территории Улан-Хольского и Лаганского улусов все работы (2 аэродрома) должны были быть закончены к 21 августа, а Долбанского улуса (3 аэродрома) — к 25 августа 1942 г. На каждом из аэродромов надлежало построить по 15 укрытий для самолетов и по 5 крытых щелей для летного состава. Также властям Калмыкии поручалось к 20 августа 1942 г. завершить работы по приведению в готовность летных полей и строительство укрытий для самолетов на аэродромах Яшкульского, Утинского, Юстинского и Лаганского узлов. На строительство 5 дополнительных аэродромов командующий ВВС Сталинградского военного округа генерал-майор авиации И.П. Антошин просил выделить 1 000 рабочих, 350 подвод, 10 тракторов и «необходимые механизмы» [НАРК. Ф. П-1. Оп. 3. Д. 743. Л. 72].

Мобилизации людей и техники на строительство оперативных аэродромов в республике продолжались до конца октября 1942 г. К этому времени были построены 19 аэродромов, оцененные в сумму 448 820 рублей [НАРК. Ф. Р-131. Оп. 3с. Д. 6. Л. 9].

В разгар оборонительных боев на нижнем Дону в июле 1942 г. жители Калмыцкой АССР приняли участие в оборудовании дополнительных аэродромов для 5-й воздушной армии. 25 июля 1942 г. председатель СНК Калмыцкой АССР Н.Л. Гаряев получил от командования 5-й воздушной армии письмо, в котором содержалась просьба предоставить с 28 июля сроком на 5 дней 2 400 рабочих и 120 подвод для завершения работ по оборудованию дополнительных аэродромов [НАРК. Ф. Р-131. Оп. 3с. Д. 86. Л. 68].

К сожалению, использовать построенные для борьбы с немецкой армией аэродромы удалось не в полной мере, поскольку в августе 1942 г. большая часть территории Калмыкии оказалась занятой противником, и аэродромы были захвачены или по приказу советского командования ВВС выведены из строя. Так, по приказу военного совета Сталинградско-

го военного округа в связи с приближением немецких войск пришлось уничтожить 5 дополнительных оперативных аэродромов в Лаганском и Улан-Хольском улусах. 27 августа 1942 г. власти этих улусов получили приказ перепахать летные поля и разрушить все имеющиеся на аэродромах строения [Калмыкия... 2005: 202].

Несмотря на то, что не все построенные оперативные аэродромы удалось задействовать, в целом их строительство принесло ощутимую помощь советской авиации. На оперативных аэродромах размещались переброшенные на астраханское направление самолеты 289-й смешанной авиадивизии (командир — полковник Л.Д. Рейно, со второй половины сентября 1942 г. — подполковник М.В. Авакумов). В конце августа 1942 г. 20 штурмовиков этой дивизии без прикрытия истребителей нанесли внезапный бомбовый удар по сосредоточению войск противника в г. Элисте. Немцы не ожидали налета, поскольку, по свидетельству пленных, были убеждены, что *«у русских в калмыцких степях авиации нет»* [Губин, Киселев 1986: 55]. Во время бомбежки немецкие войска понесли значительные потери и вынуждены были перебросить в район Элисты зенитную артиллерию и дополнительные самолеты. Успех атаки с воздуха во многом стал возможен благодаря существованию оперативных аэродромов возле населенных пунктов Утта и Хулхута, которые были использованы в качестве так называемых аэродромов подскока. Сюда штурмовики были скрытно переброшены и дозаправлены горючим, что позволило значительно сократить время полета к Элисте и сделать по 5–6 заходов на цели.

Оперативные аэродромы принесли большую пользу при организации воздушной разведки в районе г. Элисты. Она осуществлялась «челночным» методом: самолет-разведчик, взлетая с аэродрома базирования Вишневки, находившегося под Сталинградом, производил посадку для дозаправки на оперативном аэродроме Началово под Астраханью, затем направлялся в места фотосъемки вглубь калмыцких степей, выполнив задание, он таким же маршрутом возвращался [Губин, Киселев 1986: 41].

Источники

Астраханская область в годы Великой Отечественной войны 1941–1945 гг.: Сборник документов и материалов. Астрахань: ОГУ «Государственный архив современной документации Астраханской области, 2010. 232 с.

Государственный архив Астраханской области (ГААО).

Калмыкия в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.: документы и материалы / Сост. М.Л. Кичиков, Л.П. Коженбаева, А.И. Наберухин и др. 3- изд., перераб. и доп. Элиста: Калм. кн. изд-во, 2005. 784 с.

Национальный архив Республики Калмыкия (НАРК).

Белоусов С.С. Строительство военных аэродромов на территории Калмыцкой АССР и Астраханского округа Сталинградской области в 1941–1942 гг.

Литература

Губин Б.А., Киселев В.Д. Восьмая воздушная. Военно-исторический очерк боевого пути 8-й воздушной армии в годы Великой Отечественной войны. М.: Воениздат, 1986. 239 с.

Захарченко А.В. Аэродромное строительство НКВД СССР в Поволжье накануне и в годы Великой Отечественной войны (1941–1943 гг.) // Известия Самарского научного центра Российской академии наук. 2011. Т. 13. № 3. С. 137–147.