



Маскировка самолёта на аэродроме с привлечением гражданского населения и местных материалов

непосредственно, что дало возможность, получив задание командующего, осуществлять его быстро, минуя дополнительные инстанции»¹¹. А такими инстанциями являлись тогда отделы аэродромного строительства районов авиационного базирования.

Состав сил и средств инженерно-аэродромного батальона позволял выполнять работы по изысканию, строительству, восстановлению аэродромов и сооружений на одном—двух объектах в установленные командованием сроки¹².

Совершенствование управления деятельностью инженерно-аэродромных батальонов напрямую оказывало влияние на их возможности. Так, в 1942 году перед полностью укомплектованным инженерно-аэродромным батальоном, не входившим в район авиационного базирования, ставилась задача по строительству трёх аэродромов в срок до 20 дней с двумя полосами (без искусственного покрытия) для взлёта и посадки на каждом, с каковой они успешно справлялись¹³. В то время как летом 1941 года инженерно-аэродромные батальоны, входя в район авиационного базирования и подчиняясь его начальнику, в выполнении подобных задач встречали серьёзные трудности. Проблема заключалась в том, что районы авиационного базирования не могли обеспечить полноценного и своевременного руководства инженерно-аэродромными батальонами по строительству аэродромов: не хватало личного состава в управлениях районов авиационного базирования и была сильная загруженность вопросами обеспечения боевых действий авиации и поддержания в эксплуатационной готовности аэродромов, занятых авиационными частями и соединениями. Так, командующий ВВС Северо-Западного фронта генерал-майор авиации Т.Ф. Куцевалов в приказе № 011 от 1 ноября 1941 года отмечал, что подчинение инженерно-аэродромных батальонов районам авиационного базирования и возложение на них руководства строительством оперативных аэродромов себя не оправдало¹⁴.

В связи с этим для восстановления руководства строительством оперативных аэродромов уже к осени 1941 года батальоны были включены в со-

став тыла ВВС фронтов. С этого времени за ход строительства стал отвечать начальник отдела аэродромного строительства тыла ВВС фронта. На районы авиационного базирования были возложены задачи только по подготовке и поддержанию в эксплуатационной готовности аэродромов в зимних условиях¹⁵.

Данная реорганизация позволила исключить дублирование в руководстве строительством оперативных аэродромов на территории районов авиационного базирования, т.к. ранее в границах фронта за строительство отвечали и помощник командующего ВВС округа (фронта) по тылу, и начальник района авиационного базирования, что ухудшало качество управления. Изменения в организационной структуре исключали район авиационного базирования из цепочки руководства строительством оперативных аэродромов «тыл ВВС округа (фронта) — район авиационного базирования — инженерно-аэродромный батальон», вследствие этого «заказчик» и «исполнитель» стали работать напрямую, что позволило уменьшить время доведения задач до исполнителей.

В ВВС округа (фронта) задачи инженерно-аэродромного обеспечения по поддержанию аэродромов в постоянной эксплуатационной готовности и по производству маскировочных работ возлагались на авиационные базы из состава районов авиационного базирования. Для их выполнения в авиационной базе имелись: управление авиационной базы, батальон аэродромного обслуживания, аэродромно-техническая рота¹⁶. Опыт первых месяцев войны и манёвренный характер боевых действий на широком фронте выявили необходимость исключения структуры управления авиационной базы из цепи управления между районом авиационного базирования и батальоном аэродромного обслуживания как лишнего звена.

Директивой заместителя НКО СССР генерал-лейтенанта авиации П.Ф. Жигарева № 165233сс от 24 августа 1941 года управления авиационных баз были расформированы, а высвободившийся личный состав был обращён на укомплектование управлений районов авиационного базирования¹⁷. Это позволило начальнику района авиационного базирования осуществлять руководство и контроль над подготовкой территории района в аэродромном отношении, а также более эффективно руководить деятельностью батальонов аэродромного обслуживания и аэродромно-технических рот по поддержанию аэродромов в постоянной готовности.

Одну из важнейших задач инженерно-аэродромного обеспечения по содержанию в постоянной готовности аэродромов решали батальоны аэродромного обслуживания. Каждый такой батальон являлся отдельной тыловой частью, входившей в состав авиационной базы. Командир батальона находился в подчинении командира авиационной базы, а в оперативном отношении — командира авиационного полка. Он отвечал за содержание закреплённых за батальоном аэродромов и аэродромных сооружений в постоянной эксплуатационной готовности. Управление подчинёнными командир осуществлял через свой