



Т. Ф. Куцевалов (на фото сидит крайний справа) на приёме в Кремле в предвоенные годы

тельства полосных аэродромов вместо площадных; минимум строительства спецсооружений; менее строгие требования к рельефу лётного поля и полосам подходов). Это позволило сократить объёмы выполнявшихся работ и, как следствие, сроки строительства²⁷.

В организации инженерно-аэродромного обеспечения за проведение изысканий и рекогносцировки участков местности, годных для строительства оперативных аэродромов, отвечали изыскательские партии (изыскательские команды, рекогносцировочные группы), создававшиеся в отделах аэродромного строительства тыла ВВС фронтов, в отделах аэродромного строительства районов авиационного базирования, в инженерно-аэродромных батальонах. Все подготовленные материалы изысканий перед строительством про-

Топопартия из состава инженерно-аэродромного батальона проводит рекогносцировку участка местности, годного для строительства оперативного аэродрома



верялись в отделе аэродромного строительства фронта и утверждались начальником отдела²⁸.

В начале войны изыскание участков под строительство аэродромов, принятие решения на строительство и руководство строительством возлагались на одного—двух специалистов из состава инженерно-аэродромного батальона, отдела аэродромного строительства района авиационного базирования или отдела аэродромного строительства тыла ВВС фронта. Ввиду жёстких сроков на изыскание и строительство аэродромов (от 1 до 5 дней) предварительные изыскательские материалы не составлялись, а готовилась только исполнительная техническая документация²⁹.

Для принятия решения на строительство аэродромов в отдел аэродромного строительства тыла ВВС фронта представлялись следующие материалы: карта с указанием маршрутов следования и осмотренных участков; краткое описание осмотренных участков с выводами об их пригодности. При необходимости для контроля пригодности выбранного участка для строительства аэродрома на это место высылались представитель отдела аэродромного строительства фронта³⁰.

В конце 1941 — начале 1942 года при подготовке к наступательным действиям фронтов изыскания проводились в основном топопартиями (рекогносцировочными группами) из трёх—четырёх человек. Данные партии состояли из одного офицера и двух—трёх красноармейцев. Каждой партии придавалась автомашина ГАЗ-АА³¹. Это позволяло группам следовать непосредственно за наступающими войсками и решать возложенные на них задачи: рекогносцировку захваченных аэродромов; изыскание участков местности для устройства аэродрома; разведку наличия заминированных участков на аэродромах и спецсооружениях.

Взросшая значимость такой задачи инженерно-аэродромного обеспечения, как разминирование аэродромов при проведении наступательных операций, привела к созданию приказом НКО СССР от 30 ноября 1941 года № 0459 минно-сапёрной службы в составе ВВС КА. Её работу организовывал начальник управления устройства тыла ВВС КА. На минно-сапёрную службу были возложены такие задачи, как разработка схем и осуществление минирования аэродрома и спецсооружений; подрыв имущества и боевой техники при невозможности их эвакуации; разведка и разминирование аэродромов, ранее занимавшихся противником³². Данные задачи решались: в ВВС фронта (округа) — отделением минно-сапёрной службы из состава отдела устройства тыла; в управлении района авиационного базирования — начальником минно-сапёрной службы, его заместителем-пиротехником и техником-топографом; в батальоне аэродромного обслуживания — командиром минно-сапёрного взвода.

Введение минно-сапёрной службы в состав тыла ВВС (ВА) фронта позволяло осуществлять подготовку и комплектование специалистами рекогносцировочных групп, передовых команд, предназначенных для более быстрого и безошибочного разминирования обнаруженных зами-