

Авиация в Курской битве ПРОВАЛ ОПЕРАЦИИ «ЦИТАДЕЛЬ»



Дмитрий Хазанов

АВИАЦИЯ В КУРСКОЙ БИТВЕ



ПРОВАЛ ОПЕРАЦИИ «ЦИТАДЕЛЬ»

**Дмитрий
Хазанов**



Дмитрий Хазанов

АВИАЦИЯ В КУРСКОЙ БИТВЕ

ПРОВАЛ ОПЕРАЦИИ «ЦИТАДЕЛЬ»

Москва
«Яуза»
«ЭКСМО»
2013

УДК 355/359
ББК 68
X 15

Оформление Л. Волкова

В оформлении переплета использована иллюстрация художника В. Платонова

Хазанов Д. Б.

X 15 **Авиация в Курской битве. Провал операции «Цитадель» / Дмитрий Хазанов. — М. : Яуза : Эксмо, 2013. — 248 с. — (Война и мы. Авиакolleкция).**

ISBN 978-5-699-66206-7

К 70-летию решающего сражения Великой Отечественной! Первая военно-воздушная энциклопедия Курской битвы, иллюстрированная сотнями эксклюзивных фотографий из государственных архивов и частных коллекций. Все о боевом применении авиации над Огненной дугой.

Каково было соотношение сил в воздухе к июлю 1943 года? Удалось ли нашим ВВС преодолеть военно-техническое отставание от Люфтваффе? Чьи самолеты были совершеннее, тактика эффективнее, а летчики — лучше подготовлены? Какие «козыри» имелись у обеих сторон? Кто понес над Курской дугой большие потери? Почему в первые дни операции «Цитадель» противник смог захватить господство в воздухе и какой ценой «сталинские соколы» переломили ход сражения?

НОВАЯ КНИГА ведущего историка авиации, основанная как на советских, так и немецких архивных документах, журналах боевых действий и воспоминаниях ветеранов, отвечает на все эти вопросы.

УДК 355/359
ББК 68

ISBN 978-5-699-66206-7

© Хазанов Д. Б., 2013
© ООО «Издательство «Яуза», 2013
© ООО «Издательство «Эксмо», 2013

Содержание

НАКАНУНЕ СРАЖЕНИЯ	5
Планы противоборствующих сторон	5
Возможности промышленности, состав авиационных группировок	9
Замыслы авиационного командования	16
Борьба за господство в воздухе, налеты на промышленные центры и коммуникации	18
Самолеты воюющих сторон и их оценка	24
Подготовка личного состава	30
«Разведка доложила точно?»	36
Приложения к главе 1	46
ЭТО ГРОЗНОЕ СЛОВО — «ЦИТАДЕЛЬ»	57
Битва началась	57
В сражение вступает советская ударная авиация	63
Итоги первого дня	67
Сражение продолжается	69
Ожесточение боев не спадает	77
Советское командование вносит коррективы в действия авиации	80
Наступление вермахта «выдыхается»	83
Ночники	87
Разведчики	92
Неустойчивое равновесие	95
Итоги оборонительного сражения	101
Приложения к главе 2	107
ОТРАЖЕНИЕ НАСТУПЛЕНИЯ МАНШТЕЙНА	121
Необычное начало	121
Сражение в воздухе разворачивается	127
Германское наступление продолжается	135
Над переправами (действия авиации в районе 7-й гвардейской армии)	149
Авиация против танков	156
Герои и подвиги	166
Спасая товарищей	170
Боевые действия ночью	174
Кризис	177
Крах «Цитадели»	191
Выводы	195
Приложения к главе 3	202
Список источников	219
Приложения	224
Послесловие	246
Список сокращений	247



Накануне сражения

ПЛАНЫ ПРОТИВОБОРСТВУЮЩИХ СТОРОН

В начале февраля 1943 г. подошла к финалу грандиозная Сталинградская эпопея. Она закончилась полным разгромом прорвавшейся к Волге немецкой группировки, крушением всех планов германского командования на летне-осеннюю кампанию 1942 г. Сами гитлеровские генералы расценивали случившееся как катастрофу. «Поражение под Сталинградом повергло в ужас как немецкий народ, так и его армию, — писал З. Вестфаль. — Никогда прежде за всю историю Германии не было случая столь страшной гибели такого количества войск» [1].

За зимние месяцы Красная Армия провела ряд успешных наступательных операций на Северном Кавказе, Верхнем Дону, под Ленинградом, в районе Великих Лук... Однако весной 1943 г. вермахту удалось остановить советское продвижение практически на всем фронте, стабилизировать положение, проведя успешное контрнаступление в районах Белгорода и Харькова. Строя планы по дальнейшему ведению войны на Востоке, фюрер и его генералы решали непростые задачи. Они хотели взять реванш за поражение в битве под Сталинградом, поднять пошатнувшийся дух армии и населения Германии, повысить престиж Рейха в глазах стран-сателлитов и предотвратить распад фашистского блока.

Повторяя ошибку прошлых лет и полагая, будто потери Красной Армии в предыдущих сражениях огромные и она не сможет быстро восстановить свои силы, а также учитывая то, что союзники СССР не спешили с открытием второго фронта в Европе, германское командование, не теряя времени, решило приступить к подготовке крупного летнего наступления. Фюрер не сомневался: в его ходе вермахт вновь овладеет стратегической инициативой, а затем повернет ход войны в свою пользу.

Задуманная гитлеровским командованием крупная наступательная операция, на которую возлагались столь большие надежды и с которой связывались далеко идущие планы, получила кодовое наименование «Цитадель». Она должна была стать генеральным сражением на Востоке в 1943 г., продемонстрировав превосходство немецкой военной стратегии, возросшую боеспособность немецких войск. Гитлер потребовал принять меры, чтобы упредить советское командование в развертывании летом активных наступательных действий.

У Генерального штаба сухопутных войск Германии место для нового наступления не вызывало сомнений — это был образованный в ходе весенних боев выступ в районе Курска, получивший неофициальное наименование Орловско-Курской дуги. Впрочем, в Ставке фюрера рассматривались и другие варианты наступления. Наиболее радикально выглядела идея командующего группой армий «Юг» генерал-фельдмаршала Манштейна. Он предложил оставить так называемый «балкон», проходивший по течению рек Миус и Северский Донец, пропустив наступающие советские войска



Командующий Центральным фронтом генерал К. К. Рокоссовский в окружении генералов и офицеров штаба

в Донбасс и к нижнему течению Днепра, а затем мощным ударом с севера прижать их к берегу Азовского и Черного морей и уничтожить [2].

Гитлер не решился на столь рискованные маневры, сославшись на невозможность даже временных территориальных уступок Советам и важность промышленного района Донбасса для дальнейшего ведения войны на Восточном фронте. Он поддержал начальника Генерального штаба генерала К. Цайтлера, решив уничтожить советские войска Центрального и Воронежского фронтов, оборонявшихся на Курском выступе. План немецкого командования был весьма прост — мощными ударами под основание Орловско-Курской дуги прорвать оборону Красной Армии с севера и юга, после чего наступающие танки должны соединиться восточнее Курска на четвертый день операции.

Как теперь известно, в случае успеха «Цитадель» могла плавно перетечь в другую операцию, носящую кодовое наименование «Пантера», предусматривающую разгром войск Юго-Западного фронта. Недаром в оперативном приказе № 6 от 15 апреля 1943 г. Гитлер писал: «Я оставляю за собой также право в случае планомерного развития операции начать незамедлительно с ходу наступление на юго-восток («Пантера») с тем, чтобы использовать замешательство в рядах противника» [3]. Таким образом, нельзя не признать, что немецкое Верховное командование преследовало весьма далеко идущие цели.

В послевоенных мемуарах многие бывшие немецкие генералы наступление по плану «Цитадель» часто пытались представить как авантюру Гитлера и германского Верховного командования. При этом обычно ссылались на мнения многих опытных командиров и командующих, выступавших за проведение насту-

пления уже в мае, как только просохнут дороги после весенней распутицы. В числе сторонников немедленных решительных действий был и генерал-фельдмаршал Э. Манштейн. Однако сильна была и оппозиция данному плану в лице командующего 9-й армией генерал-полковника В. Моделя, подготовившего на совещании 4 мая 1943 г. в Мюнхене доклад, согласно которому немецкое наступление столкнется при прорыве советской обороны со значительными трудностями прежде всего из-за недостатка в войсках танков, особенно тяжелых. Отмечался также значительный некомплект в частях пехотного оружия.

Модель убедил фюрера пополнить пехотные соединения и сделать ставку на новые танки «Тигр», «Пантера», а также штурмовые орудия «Фердинанд». Кроме того, планировалось примерно вдвое увеличить количество средних танков Т-III и Т-IV, на которых срочно усиливалось бронирование. Из-за этого отложенное до 10 июня начало операции «Цитадель» было перенесено на середину месяца, а потом и на начало июля.

К разгару лета немцы сконцентрировали на весьма узких участках фронта беспрецедентные по своей мощи силы. Так, в состав ударной группировки 9-й армии генерал-полковника Моделя входили три танковых (41, 46 и 47-й) и один армейский (23-й) корпус, которые насчитывали в своем составе почти 750 танков и штурмовых орудий, примерно столько же артиллерийских орудий. Еще более внушительно выглядела ударная группировка группы армий «Юг», выделенная из состава 4-й танковой армии генерала Г. Гота и армейской группы Кемпфа. В ней (во 2-м эсэсовском, 3-м и 48-м танковых корпусах, армейском корпусе «Раус») имелось более 1500 танков и штурмовых орудий, свыше 800 полевых орудий. Кроме того, в резерве Манштейна находился 24-й тк, насчитывавший примерно 150 танков.

Из различных вариантов организации прорыва нашей обороны командование 9-й армии выбрало следующий: на участке чуть более 40 км по фронту сконцентрировать «ударный кулак» и, ломая советское сопротивление, стремительно двигаться к Курску вдоль железной дороги Орел — Курск. Но именно на фронте 13-й армии, прикрывающей важную железнодорожную ветку, советское командование и ожидало вражеский удар. Ведь здесь местность в наибольшей степени благоприятствовала массированному использованию танковых соединений.

При планировании наступления группы армий «Центр» немецкие штабисты не смогли отойти от шаблонов. Но по замыслу германского командо-



Немецкие командующие за обсуждением деталей плана операции «Цитадель». Слева направо: Э. Манштейн, В. Модель, Г. Клюге

вания этот недостаток должен был компенсироваться внезапностью для противника начала предстоящего сражения. Совокупность таких факторов, как массированное применение крупных танковых и авиационных сил, а также эффект неожиданности, должна была обеспечить быстрый прорыв советской обороны. Все же ряд генералов и старших офицеров вермахта оценивали риск неудачи при прорыве к Курску с севера как весьма высокий.

Более изощренный план подготовил штаб группы армий «Юг». Ее ударные силы были развернуты на двух относительно самостоятельных направлениях протяжением по фронту около 90 км. Местность здесь в значительно большей степени, чем на северном фланге, способствовала использованию крупных танковых соединений. Главный удар силами 4-й танковой армии немцы наносили на Обоянском направлении против нашей 6-й гвардейской армии, а вспомогательный — на Корочанском направлении, где оборону 7-й гвардейской армии собиралась прорвать армейская группа «Кемпф».



Генерал Г. Гот, возглавлявший войска 4-й германской танковой армии, в стереотрубу осматривает передний край



Командующий Воронежским фронтом генерал Н. Ф. Ватутин у входа в блиндаж

«По мнению командования группы, — вспоминал Э. Манштейн, — решающим фактором для использования этих армий было то обстоятельство, что противник вскоре после начала операции бросит в бой свои сильные оперативные резервы, стоявшие восточнее и северо-восточнее Харькова. По меньшей мере столь же важной, как удар на Курск с целью отсечения находившихся там вражеских сил, была задача обеспечить с востока этот удар от подходящих вражеских танковых и механизированных соединений, нанося встречные удары. Разгром этих сил был также важной целью операции «Цитадель» [4].

Подводя итог, можно отметить, что в ходе летней наступательной операции 1943 г. германское командование готовилось осуществить своеобразный мини-блицкриг или, как определяли его сами немцы, — «танковый рейд по русским тылам», позволяющий избежать затяжных боев на переднем крае обороны противника. Можно согласиться с английским историком А. Кларком, написавшим: «Старая формула блицкрига — налет пикирующих бомбардировщиков, короткая интенсивная артподготовка, массированный танковый удар при поддержке пехоты — вновь была принята без должного учета изменившихся условий, за



И. В. Сталин и Г. М. Маленков осматривают выставку трофеев Красной Армии

исключением разве что арифметического увеличения мощи составных компонентов атаки» [5].

При подготовке операции «Цитадель» Гитлера и его генералов, несомненно, интересовали планы советского командования на предстоящую летнюю кампанию. Не располагая точными данными, они не слишком высоко оценивали боеспособность Красной Армии, отмечали слабую укомплектованность большинства частей и соединений, недостаточную выучку личного состава, но не имели представления об оперативных замыслах советского командования. Правда, из немецких документов следует, что в германских штабах знали о сосредоточении крупных советских резервов в районе Орловско-Курской дуги, прежде всего от авиаразведки.

За два истекших года войны на советско-германском фронте гитлеровская армия лишилась многих преимуществ, которыми располагала к июню 1941 г., благодаря внезапности нападения и полной мобилизации своих сил к моменту вторжения. Все же, несмотря на изменившееся по сравнению с начальным периодом соотношение сил, военная машина Германии обладала еще весьма значительными возможностями для успешного продолжения боевых действий и проведения крупных наступательных операций. С этим обстоятельством советское руководство вынуждено было считаться.

Трагические события, тяжелые поражения и огромные жертвы первого года войны, ошибки и промахи второго года не прошли даром для советских орга-



Выставка трофейной техники открылась ко второй годовщине начала Великой Отечественной войны в московском Центральном парке культуры и отдыха им. Горького

нов государственной власти и управления. Государственный Комитет Обороны (ГКО), Ставка Верховного главнокомандования, Генеральный штаб и сам Сталин сумели извлечь из двухлетнего опыта важные уроки и сделать должные выводы касательно имевших место упущений и просчетов. Результатом этого явилась более реалистичная оценка сил и потенциальных возможностей воюющих сторон. На более высокий уровень поднялось качество стратегического планирования и руководства войсками, подготовки и проведения крупномасштабных операций как оборонительного, так и наступательного характера.

Первоначально планировалось, что летом 1943 г. Красная Армия перейдет в наступление, нанеся главный удар в юго-западном направлении. Такую точку зрения, в частности, отстаивал командующий Воронежским фронтом генерал Н. Ф. Ватулин. Советское командование исходило из того, что оно имело общее превосходство над вермахтом в силах и средствах. Однако по мере поступления различных данных о противнике Ставка и Генеральный штаб стали склоняться к идее перехода к преднамеренной обороне. На этом настаивали маршалы А. М. Василевский и Г. К. Жуков. Последний, находясь в районе Курского выступа, направил 8 апреля в Ставку Верховного главнокомандования доклад, где говорилось:

«Ввиду ограниченности крупных резервов противник вынужден будет весной и в первой половине лета 1943 г. развернуть свои наступательные действия на более узком фронте и решать задачу строго по этапам. Главный удар гитлеровцы будут наносить против трех фронтов: Центрального, Воронежского и Юго-Западного с тем, чтобы разгромить наши войска на этом направлении, получить свободу маневра для обхода Москвы по кратчайшему направлению. Основную ставку враг делает на танковые дивизии и авиацию» [6].

В докладе Жуков подчеркнул: *«Переход наших войск в наступление в ближайшие дни с целью упреждения противника считаю нецелесообразным. Лучше будет, если мы измотаем противника на нашей обороне, выбьем его танки, а затем, введя свежие резервы, переходом в общее наступление окончательно добьем основную группировку противника» [7].*

На основании этих предложений Жуков и Василевский 12 апреля составили проект директивы Ставки о концентрации на угрожаемых направлениях резервов и развертывании Степного фронта (на основе округа). Сталин одобрил документ, и на его основании осуществлялись оборонительные мероприятия нашего командования на протяжении нескольких месяцев. Однако не исключалось и то, что если противник затянет с нанесением своего удара на длительный срок, то советские войска должны будут сами перейти в наступление. Исходя из этого, все командующие фронтами в конце мая представили в Ставку свои предложения по планам действий в летнюю кампанию 1943 г.

В соответствии с замыслами Верховного главнокомандования в районе Курского выступа создавалась исключительно крупная группировка советских войск. Здесь к началу июля на фронте в 550 км (13% общей протяженности советско-германского фронта) было сосредоточено с учетом стратегических резервов около 28% военнослужащих, 24% орудий и минометов, свыше 33% боевых самолетов, свыше 46% танков действующей армии [8]. Предполагалось направлять на Орловско-Курское и Белгородское направления большинство резервов, формируемых в конце весны — начале лета 1943 г. Ставкой ВГК.

Все это время на Центральном и Воронежском фронтах велась усиленная работа по совершенствованию обороны и накоплению резервов. Были затрачены titанические усилия по возведению силами войск и гражданского населения трех армейских и двух фронтовых полос обороны, глубина которых составила 130–190 км. Оба фронта получили значительные подкрепления в виде танковых и механизированных корпусов, а также других средств усиления. Впервые с начала войны командующие К. К. Рокоссовский и Н. Ф. Ватулин имели в своем распоряжении в оборонительной операции по одной танковой армии для увеличения устойчивости войск.

В течение мая и июня наши войска интенсивно готовились к предстоящим боям, создавая запасы боеприпасов и горючего. С каждой неделей соотношение в силах и средствах в районе Орловско-Курской дуги все сильнее изменялось в пользу Красной Армии. Накануне операции она превосходила противника на данном направлении в личном составе и танках примерно в два раза, в орудиях и минометах более чем в три раза [9]. Столкновение этой армады с почти столь же мощной группировкой вермахта, создавшей некоторое превосходство в силах и средствах непосредственно на участках главного удара, предвещало неслыханное по ожесточенности и доселе невиданное по масштабам сражение.

ВОЗМОЖНОСТИ ПРОМЫШЛЕННОСТИ, СОСТАВ АВИАЦИОННЫХ ГРУППИРОВОК

Группировка авиации на Курской дуге к июлю 1943 г. была значительно усилена обеими противоборствующими сторонами. Примерно 3900 нашим самолетам (с учетом сил 2, 16 и 17-й ВА, авиации ПВО, защищавшей тыловые районы Центрального, Воронежского и Юго-Западного фронтов, задействованных на данном направлении соединений Авиации дальнего действия) противостояло около 2300 немецких. Таким образом, советская сторона превосходила противника по количественному составу в 1,7 раза без учета имевшихся резервов. В частности, завершалась подготовка к сражению 15-й ВА Брянского фронта, 5-й ВА Степного военного округа, ряда отдельных соединений.



Выпуск двухместных штурмовиков в Куйбышеве значительно возрос весной 1943 г. Это позволило перевыполнить план подачи фронту штурмовых авиаполков

Безусловно, решающую роль в количественном превосходстве ВВС КА сыграла советская авиапромышленность, которая достигла значительных

успехов, по-прежнему превосходила немецкую по валовым показателям; напряженный план выпуска самолетов в целом выполнялся. Производство советских самолетов во 2-м квартале 1943 г. приведено в таблице 1 [10].

Около 1000 самолетов за квартал изготовили такие гиганты авиапромышленности, как заводы № 1 и № 18 (выпускали Ил-2), № 21 (Ла-5) и № 153 (Як-7 б и Як-9). По мнению наркомата, лучшими по организации производства в это время являлись самолетостроительные заводы № 1 и № 387 (последний выпускал бипланы У-2, применявшиеся как легкие ночные бомбардировщики) и моторостроительный завод № 24, где делали двигатели АМ-38 Ф для штурмовиков. Наши авиазаводы в это время выпустили небольшой серией варианты серийных машин в модификации «разведчик» (на основе Пе-2), «корректировщик» (Ил-2), «учебный самолет» (Як-7, Ил-2, Пе-2), что позитивно сказалось на общих возможностях ВВС КА.

Предполагая длительные и напряженные бои за господство в воздухе летом 1943 г., нарком А. И. Шахурин потребовал от серийных заводов довести в июне этого года суточный выпуск до 50 истребителей. Важнейшим ресурсом для новых достижений должно было стать снижение трудозатрат при производстве самолетов. Многого удалось добиться, но конечный

результат оказался отрицательным. Причина сокращения общего объема производства — разрушение немецкой авиацией в ночь на 24 июня нескольких корпусов авиазавода № 292 в Саратове, приведшего в конечном счете к недополучению частями ВВС КА примерно 800 Як-1.

Таблица 1

Тип/Месяц	Апрель	Май	Июнь	Весь период
Истребители	1164	1174	1056	3394
Штурмовики	1020	1005	813	2838
Бомбардировщики	372	407	322	1101
Всего военных	2556	2586	2191	7333
Всех типов	3008	3031	2598	8637
Принято военной приемкой	3079	2867	2433	8379

Основные последствия налета сказались уже в ходе Курской битвы. Весной никто не мог предположить, что произойдет значительное снижение объемов выпуска боевых самолетов. Казалось, ничто не сможет нарушить ритмичный и устойчивый их выпуск, а также производство моторов, винтов, другого необходимого авиационного оборудования. В то же время выполнение в целом заданий по подготовке пополнения для частей ВВС КА позволило в этот период времени не только восполнить потери, но и во всевозрастающих масштабах формировать резервные соединения Ставки ВГК. Создание авиакорпусов и авиадивизий резерва ВГК позволило быстро наращивать боевые возможности воздушных армий на период проведения важнейших операций соответствующих фронтов.

Уже в мае закончилась подготовка 10 авиакорпусов резерва ВГК. При этом они становились все более «специализированными». Смешанные корпуса постепенно переформировывались в истребительные или штурмовые, но до начала Курской битвы этот процесс не был закончен и единая структура корпуса еще окончательно не сложилась. Так, 1-й шак 22 июня 1943 г. получил в свой состав истребительную дивизию, которой не было в других аналогичных соединениях. А некоторые штурмовые дивизии (например, 299-я и 224-я шад) насчитывали по пять штурмовых полков, приближаясь по боевому составу к уровню корпуса.

За счет резервных соединений удалось за три месяца почти вдвое увеличить численный состав наших объединений в районе Курского выступа. Особенно мощными выглядели армии С. А. Красовского и С. И. Руденко; предполагалось, что именно им придется вынести основную тяжесть борьбы с люфтваффе за господство в воздухе при переходе немецких войск в наступление. Численность соединений 2, 16 и 17-й воздушных армий на 1 июля 1943 г. показана в таблице 2 [11].

Весна 1943 г. — ответственный период в истории Авиации дальнего



По уровню летной и боевой подготовки экипажи 586-го женского иап и их командир майор А. Н. Гріднев ни в чем не уступали другим (мужским) частям 9-го иак ПВО. Весной и летом 1943 г. авиаторы корпуса защищали различные важные тыловые объекты в районе Курска

Таблица 2

Типы самолетов	16-я ВА	2-я ВА	17-я ВА	Всего
Истребители	455/71	389/85	163/43	1007/199
Штурмовики	241/28	276/23	239/27	756/78
Дневные бомбардировщики	260/14	172/23	76/2	508/34
Ночные бомбардировщики	74/2	34/15	60/1	168/18
Разведчики	4/2	10/8	-	14/10
Итого	1034/117	881/149	538/73	2453/339

Примечание. В числителе указано количество исправных самолетов, а в знаменателе — неисправных.

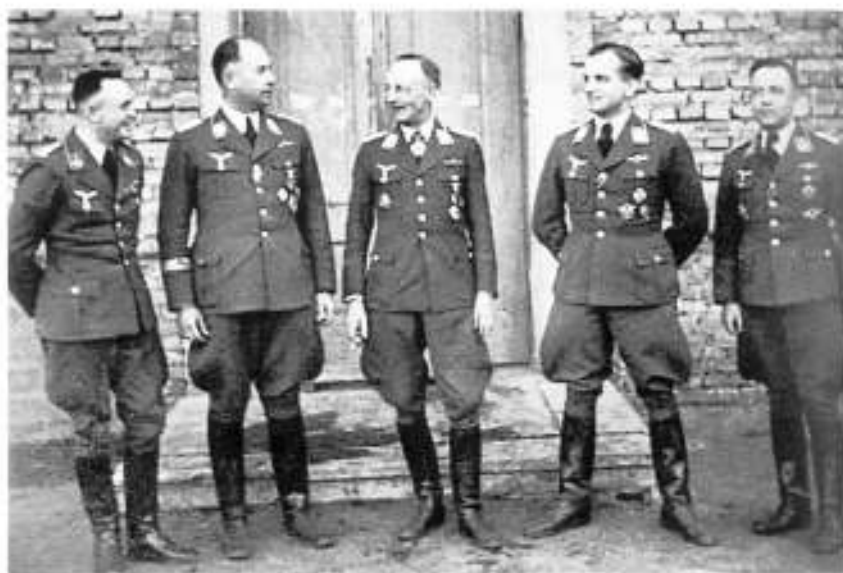
действия (АДД). 30 апреля ГКО принял решение развернуть 11 имевшихся к тому времени дивизий АДД в 8 авиационных корпусов. По предложениям командующего генерала А. Е. Голованова, поддержанного Военным советом Авиации дальнего действия, на руководящие должности выдвигались наиболее способные и опытные генералы и офицеры. К этому времени в АДД имелось около 700 дальних бомбардировщиков, спустя два месяца их количество возросло до 740 машин (из них 512 исправных). Важно также отметить, что из подготовленных к 1 июля 690 экипажей дальних бомбардировщиков 626, или 90%, были способны выполнять задания ночью. В битве на Орловско-Курской дуге с первых часов приняли участие 26 из 34 имевшихся авиаполков этого объединения.

Важную роль, особенно при подготовке к отражению неприятельского наступления, сыграли войска ПВО. Воины Воронежско-Борисоглебского, Рязанско-Тамбовского, Харьковского корпусных районов ПВО весной 1943 г. защищали наиболее важные объекты

в тылу Курского выступа. Препятствовали действиям вражеских экипажей также летчики 101, 36 и 310-й иад. Поскольку люфтваффе не оставляли попыток разрушить наши коммуникации, особенно железную дорогу, вывести из строя транспортные узлы и подвижной состав, то ГКО неоднократно принимал постановления, направленные на увеличение сил и средств, прикрывающих данный район. Воронежско-Борисоглебский дивизионный район ПВО, пополнявшийся наиболее интенсивно, 7 июня развернули в Воронежский корпусной (командир — полковник Н. К. Васильков), а за два дня до этого 101-ю иад ПВО — в 9-й иак (командир — генерал-майор С. Г. Король).

В конце июня тыловую зону Центрального и Воронежского фронтов прикрывали 9 зенитных артиллерийских полков, 14 отдельных зенитных артиллерийских дивизионов, 5 полков зенитных пулеметов, 4 прожекторных батальона, 1 полк и 7 батальонов ВНОС, 31 отдельный бронепоезд, другие части и подразделения противовоздушной обороны [12]. Огромная роль в организации ПВО всего района принадлежала руководителю созданной весной 1943 г. опергруппы (по совместительству начальнику штаба Воронежского района) полковнику В. С. Гаврилову. Здесь же действовали 12 авиационных полков ПВО, в которых насчитывалось 280 истребителей и один разведчик [13].

Поступление из тыла большого количества самолетов позволило формировать не только новые части и соединения, но и объединения. Достаточно сказать, что 15-я ВА, располагавшая к началу мая 1943 г. всего 250 самолетами (с учетом У-2), сосредоточенными в двух дивизиях, спустя месяц превратилась в полноценную воздушную армию, располагавшую 865 самолетами. При этом много внимания уделялось вопросам материально-технического и аэродромного обеспечения авиационных частей. Также была расширена



Командиры эскадры KG55 «Гриф» в Сталино. В центре — коммодор Э. Кюль. Конец марта 1943 г.



Новейшие самолеты FW.190F готовы к отправке в штурмовую эскадру SchG1 на южный фланг Восточного фронта

радиосеть, возросло количество ремонтных органов. Все это позволило объединению успешно подготовиться к боевым действиям [14].

Германское командование не менее интенсивно готовило авиацию к участию в крупном наступлении на Востоке. Из документов следовало, что во втором квартале 1943 г. авиапромышленность Рейха ежемесячно производила немногим более 2000 самолетов разных типов. Например, выпуск пикировщиков (Ju.87 применялись преимущественно на Восточном фронте) в марте 1943 г. удвоился относительно конца предыдущего года и превысил 200 машин, с учетом прошедших восстановительный ремонт. Весьма напряженная работа заводов позволяла несколько нарастить численность соединений боевой и учебной авиации. Если в конце марта немцы располагали 6434 самолетами разных типов, то в конце июня — уже 7089 машинами [15]. Впервые с начала Второй мировой войны удалось преодолеть отметку в 7000 самолетов в составе люфтваффе. Однако число самолетов, действующих на Востоке, практически не менялось, и накануне наступления здесь оказалось чуть менее половины общих сил (около 2000 боевых машин основных типов).

Несмотря на определенные достижения германской промышленности, необходимость вести войну на нескольких театрах боевых действий, а также все возрастающее давление союзников заставляли расплывать авиацию между Восточным фронтом, Средиземноморьем и Западной Европой. Усилившиеся налеты американских и английских бомбардировщиков



Штурман экипажа самолета №.111 во время боевого вылета

на города Рейха вынудили немецкое командование начать весной формирование еще одной истребительной эскадры для работы в ПВО Германии, а также отозвать с Восточного фронта три истребительные группы (на Bf.109 и Bf.110). Чрезвычайно сложная обстановка сложилась и в районе Средиземного моря, где страны Оси с боями оставили Северную Африку. Гитлеровские генералы не сомневались, что союзники решили вывести из войны Италию и активно готовились противодействовать высадке на континент. Генеральный штаб люфтваффе фактически не имел резервов для переброски на Восточный фронт. Усилить ударную авиационную группировку в районе Курска можно было только «местными силами».

Справедливости ради надо отметить, что уже к началу весны германское командование восполнило потери в самолетах, понесенные в ходе зимних боев, особенно в районе Сталинграда, смогло с большим напряжением использовать имеющиеся силы. Наиболее ожесточенные сражения в воздухе развернулись между Новороссийском и Краснодаром, где практически два месяца длилась знаменитая Кубанская эпопея. Если за два зимних месяца 1943 г. наши посты ВНОС зафиксировали около 40 тыс. пролетов немецких самолетов, за два следующих — уже более 72 тыс., то только за май того же года отмечалось свыше 57 тыс. пролетов [16]. В отдельные дни люфтваффе выполняли 2500 пролетов (на всем советско-германском фронте), что стало возможно благодаря возвращению сюда ряда авиагрупп, которые ранее были отведены на отдых и пополнение в Германию, а в ряде случаев

Авиагруппы/Дата	31 января	10 марта	17 мая	3 июля	
				Всего на Востоке	Выделено для «Цитадели»
Бомбардировщики	15 + 2/3	14 + 2/3	16 + 2/3	16 + 2/3	13 + 2/3
Пикировщики	6 + 1/3	7	11	11 + 1/3	10 + 1/3
Штурмовики	2	3	3	3 + 2/3	3 + 2/3
Одномоторные истребители	7 + 1/3	13	14 + 2/3	13	8 + 1/3
Двухмоторные истребители	2 + 1/3	1 + 1/3	1 + 2/3	1 + 1/3	1 + 1/3
Итого	33 + 2/3	39	47	46	37 + 1/3

Примечания. 1. Один отряд принят за треть группы.

2. В немецких источниках часто приводили данные по так называемым «основным типам самолетов», куда входили как раз части бомбардировщиков (KG), пикировщиков (StG), штурмовиков (SchG), одномоторных (JG) и двухмоторных истребителей (ZG).

прошли перевооружение на новые типы самолетов. Изменение численного состава авиагрупп приведено в таблице 3 [17].

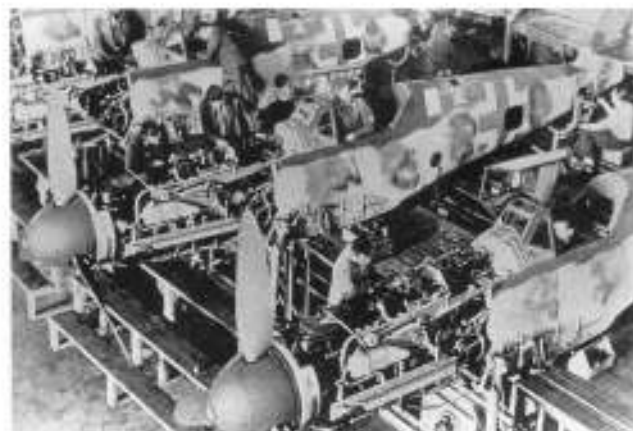
Следовательно, более 37 авиагрупп из 46 (или примерно 80% частей) были готовы поддержать наступление вермахта на Курск. Для достижения нужной концентрации сил германскому командованию пришлось пойти на существенное оголение флангов Восточного фронта и сосредоточение практически всех боеготовых групп истребителей, бомбардировщиков, пикировщиков и штурмовиков у северного и южного оснований Орловско-Курского выступа. Достаточно сказать, что на Тамани оставалась лишь истребительная группа II/JG52, усиленная отрядом словаков (без учета разведчиков, легких ночных штурмовиков и вспомогательной авиации), а под Ленинградом продолжали действовать два отряда группы II/JG54; третий отряд поступал в распоряжение созданного в конце июня в окрестностях Смоленска штаба 4-й авиадивизии (командир генерал Г. Плохер [H. Plocher]). Предполагая

удар советских ВВС на северном фланге группы армий «Центр», немцы были готовы оперативно перебросить сюда часть авиации и устранить угрозу.

В середине июня на реке Миус началось развертывание румынского авиакорпуса, силы которого должны были прикрыть воздушное пространство на участке 4-го немецкого авиакорпуса (Донбасс). Также немцы предпринимали попытки активизировать в начале июля действия финской авиации севернее Ленинграда. Следовательно, союзникам Германии, авиапарк которых весной 1943 г. был в значительной степени перевооружен на немецкую технику, отводилось заметное место в планах руководства люфтваффе. Определенные надежды возлагали на венгров, чья 2-я авиабригада (по группе истребителей и двухмоторных бомбардировщиков плюс по отряду ближних и дальних разведчиков, а также транспортное и связное подразделение; командир полковник Ш. Илль) входила в состав 8-го авиакорпуса и должна была вступить в сражение с первых часов. Не остались забыты и испанские доброволь-



Рейхсмаршал Г. Геринг напутствует летчиков



Производство истребителей Bf. 109G на заводе В. Мессершмита в Аусбурге

цы — генерал Франко благословил очередных 18 летчиков для борьбы против большевиков в составе, как и прежде, истребительной эскадры JG51. Впрочем, роль авиации немецких союзников в Курской битве не следует переоценивать.

Собранная в районе наступления авиационная группировка была, по меркам люфтваффе, огромна. По подсчетам немецкого историка Э. Клинка, действия 9-й армии должны были поддерживать 730 самолетов 1-й авиадивизии 6-го воздушного флота, а наступление группировок 4-й танковой армии и армейской группы «Кемпф» — 8-й авиакорпус 4-го воздушного флота, насчитывавший более 1100 самолетов [18]. Подсчеты же автора, по материалам генерал-квартирмейстера, численности групп, входящих в указанные выше объединения, приводят к следующим результатам: на 30 июня 1943 г. в 1-й авиадивизии имелось 738, а в 8-м авиакорпусе — 1045 боевых машин (впрочем, приводятся и другие цифры — см. приложение).

Распределение по типам самолетов приведено в таблице 4 [19].

Однако необходимо отметить, что указанными выше боевыми машинами не исчерпываются авиационные силы, выделенные немцами для участия в операции. Ведь непосредственно штабам воздушных флотов (4-му и 6-му) подчинялись большинство отрядов дальних разведчиков, все подразделения легких ночных штурмовиков, планерные части. Под управлением 6-го воздушного флота действовали ночное истребительное звено, переброшенная на центральное направление Восточного фронта группа IV/NJG5 (в обоих имелось 50 ночных истребителей), три транспортных



Надежда немецких авиационных инженеров — противотанковый самолет Ju.87G. Их начали применять весной 1943 г.

группы (I, II/TG3 и II/TG4) и транспортный отряд 6-го ВФ (всего 167 Ju.52), санитарный и связной отряды. Если принять во внимание все самолеты, задействованные в «Цитадели», то и на северном, и на южном фланге немцы могли ввести в сражение немногим более 2000 самолетов (не считая 50 самолетов с венгерскими экипажами).

Наращивание сил авиации на центральном направлении Восточного фронта проходило наиболее интенсивно, чем на южном. Ведь еще в середине апреля 1943 г. на аэродромных узлах Орла и Брянска базировалось лишь 13 различных авиагрупп (с учетом двух разведывательных). «Этих частей вряд ли будет достаточно для выполнения поставленных задач, — отмечалось на одном из совещаний в оперативном отделе штаба группы армий «Центр». — Их усиление следует считать настоятельно необходимым» [20]. В результате германскому командованию удалось увеличить силы

Таблица 4

Тип/Соединение	1-я авиадивизия	8-й авиакорпус	Всего
Одномоторные истребители	186	153	339
Двухмоторные истребители	55	-	55
Штурмовики	-	176	176
Бомбардировщики	244	308	552
Пикировщики	165	231	396
Разведчики	88	60	148
Другие	-	115	115
Итого	738	1043	1781

Примечание. В раздел «другие» вошли самолеты транспортного, санитарного и связного отрядов 8-го авиакорпуса, а также примерно 50 самолетов (немецкой постройки) венгерской авиабригады.



Штурмовик Ил-129В перегнали с завода на полеву площадку около Запорожья

1-й авиадивизии с 506 боевых самолетов (на 31 мая 1943 г.) до 738 машин (на 30 июня). При этом почти вдвое возросло количество двухмоторных бомбардировщиков и ближних разведчиков.

Тем не менее начальник штаба 6-го воздушного флота полковник Ф. Клесс (F. Kless), бесценно находившийся на этой должности до самой капитуляции Германии, полагал, что Верховное командование не смогло удовлетворить все требования воздушных флотов по пополнению различных частей личным составом и материальной частью. Например, весьма малочисленными к началу июля оставались группы III/KG1, I/KG27, III/KG51, III/KG53. Все же благодаря энергичным мерам большинство авиагрупп удалось довести до численности, близкой к штатной, создать определенные резервы.

ЗАМЫСЛЫ АВИАЦИОННОГО КОМАНДОВАНИЯ

Планирование использования частей люфтваффе проходило одновременно с общим планированием операции «Цитадель» (Фюрером) в штабе группы армий «Центр» обсуждались задачи, стоявшие перед командованием Военно-воздушных сил «Восток» (они были преобразованы в 6-й воздушный флот 12 июня 1943 г.). От бомбардировочной авиации сухопутное командование потребовало, насколько возможно, сорвать планомерную переброску советских подкреплений по железной дороге из районов южнее Москвы через Елец и Касторное к Курскому выступу. А истребителям и зенитчикам поручалось организовать надежную противовоздушную оборону районов сосредоточения и развертывания немецких войск.

За день до начала наступления надлежало, согласно немецким замыслам, парализовать желез-

нодорожное движение на участках Узловая — Елец — Касторная — Курск посредством разрушения как этих станций, так и более мелких железнодорожных объектов. Впоследствии необходимо было уничтожить центральную, по данным разведки, базу советского снабжения в Ливанах. А с началом операции требовалось оказать наибольшую поддержку ударной группе (47-му танковому корпусу) при прорыве обороны, препятствуя подходу советских резервов. Представлялось обязательным «завоевать господство в воздухе в районе наступления путем заблаговременного разгрома военно-воздушных баз противника в районе Курска» [21].

Много сходного имелось при планировании организации боевых действий авиации на южном фланге наступления. Штаб 4-го воздушного флота направил в конце июня 8-му авиакорпусу приказание, гласившее: «Главная задача состоит в завоевании господства в воздухе над ударной группировкой и оказании максимальной поддержки частям 4-й танковой армии и армейской группы «Кемпф». Обратить особое внимание на сосредоточение наличных сил над участком прорыва 2-го танкового корпуса СС. Все соединения, включая бомбардировочные, должны действовать по тактическим целям на поле боя, поражая сильно укрепленные пункты и сосредоточения артиллерии. Железнодорожные составы и автомашины следует атаковать только в том случае, если речь идет о передвижении крупных сил неприятеля» [22].

Более чем активно участвовал в разработке плана нового авиационного наступления на Востоке начальник Генерального штаба люфтваффе генерал-полковник Г. Ешонек (H. Jeschonnek). По его убеждению, основные усилия немецкой авиации требовалось направить на действия непосредственно над полем боя. В директиве он считал необходимым отметить следующие обстоятельства:

1. Соединения ВВС Красной Армии набрали в последнее время необычайную мощь, личный состав стал лучше обучен, обладал более высоким боевым духом и был готов к крупным наступательным действиям.

2. Поскольку ожидается крупное наступление русских на северном фасе Орловско-Курской дуги, то необходимо быть готовым мгновенно ввести в действие крупные силы люфтваффе для противодействия этим атакам без ослабления воздействия на район Курска.

3. Роль воздушной поддержки атакующих соединений 9-й армии заметно возрастает, учитывая едва ли достаточное количество дивизий, особенно танковых, и нехватку артиллерии.

4. Из-за тяжелого положения со снабжением наступающих войск, которое зависело от функциониро-

вания находящейся под постоянной угрозой железной дороги Брянск — Орел и скудной сети дорог в случае успешного продвижения наземных войск, люфтваффе должны выполнять роль дальнбойной артиллерии [23].

Советские планы боевого применения авиации были разработаны главным образом в мае в контексте общих планов оборонительных операций и оформлены в виде приказов командующих воздушными армиями. В принципе, замыслы командования 16-й и 2-й ВА во многом оказались идентичны, различаясь лишь деталями. Каждый из штабов объединения разработал по четыре отдельных плана на случай различных направлений главного удара противника.

Так, план боевого использования авиации 16-й ВА, который подписали командарм С. И. Руденко и командующий Центральным фронтом К. К. Рокоссовский, а Г. К. Жуков утвердил 21 мая 1943 г., определял боевую работу на первые четыре-пять дней оборонительной операции. Подобно германскому командованию, наше руководство сформулировало общую цель авиаторов: содействовать войскам Центрального фронта в срыве наступления противника и уничтожении его войск. При этом основными задачами являлись завоевание господства в воздухе, уничтожение живой силы и техники противника, прикрытие с воздуха главной группировки советских войск.

Предполагалось первыми развернуть активные боевые действия своей авиации в период занятия неприятелем исходного положения для наступления. Экипажам надлежало атаковать скопления вражеских войск и техники (во взаимодействии с артиллерией), а также фронтовые аэродромы, выделяя, правда, для этого лишь небольшие силы (из состава 2-й гв. шад и 6-го сак). С началом вражеского наступления предполагалось обеспечить в светлое время суток прикрытие обороняющихся войск патрулирующими группами по 12–30 истребителей и обеспечить действия своих бомбардировщиков и штурмовиков, которые должны были обрушиться на противника сразу после уточнения направления его главных ударов [24]. Впоследствии были разработаны очень подробные графики вылетов групп штурмовиков и бомбардировщиков, что в известной мере не позволило гибко реагировать на изменение наземной обстановки и сыграло в последующем известную отрицательную роль.

В планирующих документах обращает на себя внимание задание напряжения для истребителей в три-четыре, а для бомбардировщиков и штурмовиков — в два-два с половиной боевых вылета на самолет (боеготовый экипаж) в сутки. При общей убыли в 20% от всего парка воздушной армии за пять дней операции общее напряжение было оценено в 6800–8400 самолетов-вылетов. Как показали дальнейшие события, штабные офицеры излишне оптимистично оценивали силы и возможности нашей авиации, недооценив противодействия противника.

Важное место в планах занимали и совместные действия 16, 2 и 17-й воздушных армий в случае возникновения кризиса на одном из участков сражения. Особенно тесно собирались взаимодействовать в оборонительной операции подчиненные генералов С. А. Красовского (2-я воздушная) и В. А. Судца (17-я воздушная) — в зависимости от обстановки предполагалось усиление одного из объединений силами 180 самолетов из состава соседнего, которые должны были совершить свыше 900 самолетов-вылетов в интересах соседей. Предусматривалась также возможность выполнения аэродромного маневра [25]. Забегая вперед, отметим, что в ходе Курской битвы советскому командованию не удалось обеспечить эффективные действия воздушных армий на «чужих» для них фронтах, эти планы остались на бумаге.



Подготовка бомб для подвески в Пе-8. На протяжении всей войны этот самолет оставался самым мощным и грузоподъемным советским бомбардировщиком

БОРЬБА ЗА ГОСПОДСТВО В ВОЗДУХЕ, НАЛЕТЫ НА ПРОМЫШЛЕННЫЕ ЦЕНТРЫ И КОММУНИКАЦИИ

Кратко остановимся на особенностях применения авиации в период, предшествующий битве на Орловско-Курской дуге. Весной 1943 г. перед усилившимися, особенно количественно, советскими ВВС Ставка ВГК ставила все более масштабные задачи. В то же время из отчетов наших воздушных армий следовало, что немногочисленные немецкие части (основные усилия в конце апреля — начале мая люфтваффе сконцентрировали в районе Кубани) наносили существенный урон советской авиации, используя главным образом тактику «свободной охоты».

Наше командование отмечало, что неприятель широко маневрировал своими силами по всему фронту. Для того чтобы серьезно ослабить авиационную группировку люфтваффе, в мае и июне 1943 г. были проведены две воздушные операции (каждая длилась трое суток), в ходе которых подверглись атаке вражеские авиабазы от Сечи и Боровской (на севере) до Сталино (Донецка) и Кутейникова (на юге). Авиаторы шести воздушных армий и АДД выполнили более 3000 самолетовылетов. Командование оценило результаты налетов как весьма неплохие, но данные противника не дают оснований для излишне оптимистичных оценок.

Впрочем, о некоторых понесенных немцами потерях сообщали пленные авиаторы. Стало известно о разрушении ряда построек на аэродроме Сеча, уничтожении ангаров, зенитных точек, прожекторов и самолетов в районе Орла. Так, сбитый летчик обер-

фельдфебель Г. Мекц (H. Mekz) из 4 (F)/11 на допросе показал: «В результате бомбардировки советской авиации аэродрома Орел-Центральный 6 мая было сожжено и повреждено много самолетов. Только наш отряд потерял три Ju.88» [26]. Вероятно, день 6 мая оказался наиболее удачным для ВВС КА и при выполнении налетов на другие вражеские аэродромы. Однако в середине мая заметно возросла активность немецкой авиации, что означало: подавить ее на аэродромах не удалось.

Дезорганизация железнодорожных перевозок и автомобильного движения противника также являлась важнейшей задачей советских ВВС. Она начала вестись особенно интенсивно после выхода 4 мая 1943 г. директивы Ставки ВГК, в которой каждой воздушной армии были определены свои зоны для ведения «свободной охоты». Основными объектами действия наших экипажей стали паровозы, железнодорожные составы, автомобили, гужевой транспорт. Наряду с бомбами с мгновенными взрывателями широко использовались бомбы замедленного действия. Как следовало из докладов авиаторов 2-й и 16-й воздушных армий, им удалось в прифронтовой полосе за два месяца совершить около 2000 вылетов, уничтожив шесть эшелонов, семь локомотивов, до 260 вагонов, более 120 автомашин [27]. Одновременно бомбардировщики АДД весной 1943 г. наносили систематические удары по коммуникациям, удаленным от линии фронта.

Еще в начале марта 1943 г. Ставка поставила перед командующим АДД задачу: нанести систематические удары по коммуникациям противника и его железнодорожным узлам. Главными целями дальних бомбардировщиков стали крупные железнодорожные узлы Брест, Гомель, Унеча, Брянск, Орел, Харьков, Полтава и др. За три месяца, предше-

ствующую Курской битве, налетам подверглось свыше 25 станций, для чего АДД затратила свыше 10 000 боевых вылетов. Еще 2325 самолетовылетов было выполнено по промежуточным железнодорожным узлам и станциям. Особую настойчивость экипажи ночных дальних бомбардировщиков проявили при разрушении таких крупных узлов, как Орел (2325 самолетовылетов), Брянск (2852 самолетовылета) и Гомель (1641 самолетовылет) [28].

«Основные железнодорожные узлы в Орле и Брянске практически еженочно громились русскими военно-воздушными силами, — отмечает в немецкой хронике. — Вызванная этим потеря припасов и материалов стала немедленно ощущаться, поскольку теперь железнодорожные магистрали обслуживали не только 2-ю танковую армию, но и готовящую-



После налета советской авиации на вражеский эшелон. Видны взрыв паровоза и горящие вагоны

юся операцию «Цитадель». В Орле состав, груженный одним миллионом рационов для военнослужащих, получил прямое попадание и сгорел. Распространившийся огонь уничтожил армейский продовольственный склад, который не успели рассредоточить и содержимое которого не перенесли в подземное хранилище» [29].

Немецкие источники также отмечали, что на восточной окраине Брянска был взорван крупный склад боеприпасов, железнодорожный узел Брянск неоднократно эффективно бомбили примерно в полночь (в период наиболее интенсивного ночного движения), и тогда целые составы с ценным имуществом охватывало пламя. Полностью разрушенной оказалась станция Сещинская, что достаточно длительное время не позволило немцам «проталкивать» поезда до Брянска или хотя бы до Почепя, а разгружать их в Рославле. Затем с помощью грузовых автомашин и двух-трех групп транспортной авиации приходилось доставлять столь необходимые для наступления грузы по назначению. Все ремонтные подразделения группы армии «Центр» были теперь размещены вдоль главной железнодорожной артерии, чтобы как можно скорее восстановить ее и использовать с полной нагрузкой. Все же в мае

самолетам АДД удалось сорвать движение и на участке Рославль — Брянск.

Особое беспокойство вызвали у германского командования согласованные действия экипажей АДД и партизан. Диверсии последних на немецких коммуникациях особенно усилились после принятия 24 июня 1943 г. постановления ЦК КП(б) Белоруссии о необходимости начать разрушать железнодорожное сообщение в тылу врага методом «рельсовой войны». Но чтобы такие действия нанесли серьезный ущерб нацистам, требовалось организовать связь, управление из единого центра, регулярно отправлять за линию фронта большое количество различных грузов. Обеспечить их транспортировку могла только авиация.

«В партизанские зоны регулярно летали самолеты, часто с посадками. Они доставляли в тыл врага оружие, боеприпасы, взрывчатку, газеты, листовки, письма и вывозили на Большую землю больных и раненых бойцов и командиров, а также детей», — вспоминал первый заместитель Председателя Совета Министров СССР, член Политбюро ЦК КПСС К. Т. Мазуров, в то время уполномоченный Центрального штаба партизанского движения [30]. При выполнении этих нелегких



Экипаж майора В. М. Обухова из 746-го ап на аэродроме Раменское под Москвой



«Митчеллы» одной из частей 4-го авиакорпуса АДД на боевом курсе. В ходе развернувшегося сражения эти бомбардировщики применялись только ночью, но их мощное оборонительное вооружение оказалось далеко нелишним

задач особенно отличились экипажи 101-го авиаполка АДД (использовали самолеты Ли-2), командир которого подполковник В. С. Гризодубова неоднократно получала благодарности партизан.

Немцы очень быстро осознали всю опасность регулярных полетов и тем более приземлений советских самолетов в их тылу. Они немедленно предприняли попытки осуществлять перехваты летящих ночью машин, а также бомбили аэродромы и посадочные площадки в «партизанских краях», но особых успехов не достиг-

ли. С сожалением германское командование сделало вывод: «Здесь ясно видно тесное сотрудничество между партизанами за немецкой линией фронта и силами врага перед фронтом с губительным последствием для положения со снабжением группы армий» [31].

В общих оценках положения немцы не ошибались. Накануне сражения Ставка ВГК часто увязывала действия дальней авиации и партизанских отрядов, что давало значительный эффект и позволяло наносить большой урон противнику. Так, например, 10 мая 1943 г. в результате налетов АДД на Киев (через город шло снабжение южной группировки немцев) оказался разрушен один из мостов, значительные повреждения получили здания городских вокзалов, было разбито помещение городского театра, под обломками которого, по донесению партизан, погибло до 3000 немецких военнослужащих, включая трех генералов (цифры существенно завышены. — Прим. авт.), уничтожено два склада с боеприпасами. Два эшелона с украинской молодежью, которую принудительно отправляли на работы в Германию, оказались брошены охраной, что позволило большей части невольников скрыться. Царившая в городе паника оказалась на руку партизанам, сделавшим несколько смелых вылазок, в ходе которых было уничтожено шесть мостов и на четверо суток парализовано движение по шоссе и железной дороге. Железнодорожный узел Киева не работал почти неделю [32].

Впрочем, в наших архивах сохранились документы, свидетельствующие и о неудачных вылетах авиаторов АДД. Так, при выполнении боевого задания был сбит Ли-2 заместителя командира эскадрильи 12-го гв. ап капитана А. И. Борисова. Летчик сумел избежать плена и скрылся в партизанском отряде, а еще через некоторое время был вывезен на Большую землю. Впоследствии он составил рапорт на имя командира 1-й авиадивизии АДД, в котором описал свои наблюдения. Наряду с успешными действиями своих коллег Борисов был свидетелем и крайне неточных ударов, причем однажды бомбы (судя по звуку, их сбросили с самолета Пе-8) упали в расположение лагерей Людниковской партизанской бригады [33].

Несмотря на недостаточную штурманскую подготовку и отсутствие меткости у многих наших экипажей, немецкая ПВО оказалась неспособна эффективно противодействовать ночным рейдам. По данным противника, его ночные истребители сбили над районами Орла и Брянска всего 30 советских дальних бомбардировщиков с апреля по июнь 1943 г., включительно, что объяснялось вылетами только одиночных перехватчиков или небольших подразделе-



Перед вылетом к партизанам за линию фронта. Пассажир с парашютом садится в заднюю кабину биплана У-2

ний, а также отсутствием надежной системы ночного наведения истребителей. Как отмечали сами немцы, ситуация над их тыловыми районами постепенно ухудшалась с осени 1942 г. и стала нетерпимой весной следующего года, в период стратегической концентрации сил к югу от Орла.

Командование люфтваффе приняло решение усилить ночную истребительную авиацию на Восточном фронте путем передачи пяти звеньев (по численному составу каждое приближалось к отряду, имея по 8–12 самолетов), два из которых ранее использовались в системе ПВО Берлина. Таким образом, наряду с ночными истребительными звеньями 4-го и 6-го воздушных флотов (в обоих на 31 мая 1943 г. насчитывалось 26 ночных истребителей) стала действовать также группа IV/NJG5, штаб которой передислоцировался в Орел. Всего накануне наступления немцы располагали в двух воздушных флотах 66 ночными истребителями, большинство из которых были задействованы в операции «Цитадель» с самого начала [34].

Было бы неверно думать, будто люфтваффе ограничивались лишь решением сугубо оборонительных задач. Наоборот, во время подготовки к летнему наступлению германская авиация сама усилила действия по нашим тыловым объектам, прежде всего железнодорожным узлам и станциям в районе Курского выступа. Главным объектом воздействия бомбардировщиков стал Курский узел, который немцы особенно ожесточенно атаковали 22 мая и 2 июня 1943 г. В последнем случае был осуществлен ашелонированный налет, продолжавшийся в общей сложности примерно сутки; он оказался одним из наиболее массированных из всех, которые предприняла по нашим тыловым объектам вражеская авиация в ходе Великой Отечественной войны.

Регулярные действия неприятеля осложнили задачу советских тыловых органов; концентрация наших войск в районе Курска проходила в трудных условиях. Подвоз на Центральный и Воронежский фронты и без противодействия врага проходил, особенно в период распутицы, с серьезными перебоями, связанными со значительным удалением центральных баз от района сосредоточения войск. В руках противника находились участки стратегически важной магистрали (железнодорожной и автомобильной) Москва — Симферополь. Исключительное значение приобрел тогда железнодорожный узел Касторное, откуда составы шли на Курск, Льгов (для Центрального фронта) и Старый Оскол, Новый Оскол (для Воронежского фронта).

Важность прифронтовых коммуникаций хорошо понимал противник. Немецкая авиация неоднократно предпринимала настойчивые по-



Бойцы с помощью местного населения прокладывают железнодорожную ветку Старый Оскол — Ржава

пытки изолировать наши войска на Курском выступе. Достаточно сказать, что станцию Касторное противник бомбил 16 раз, Елец — 18 раз, Черемисиново — 10 раз, Лиски и близлежащий мост через Дон — 15 раз [35]. Удары крупных сил авиации (до 20–25 самолетов в каждом налете) сочетались с действиями мелких подразделений и одиночных самолетов; наряду с бомбардировщиками и пикировщиками в атаках целей участвовали истребители и разведчики с бомбами на борту.

В этих условиях главная тяжесть борьбы с воздушным противником легла на части Воронежско-Борисоглебского дивизионного (впоследствии Воронежского корпусного) района ПВО и 101-й иад (впоследствии 9-й иад) ПВО. При подготовке к сражению командиры этих соединений предприняли ряд важных мер: развернули новые посты ВНОС, улучшили связь (прежде всего по радио) между разными секторами района,



Отгрузка балласта при строительстве насыпи



Воины при помощи местного населения строят оборонительные рубежи западнее Курска

привлекли дополнительные силы и средства, включая новейшие радиолокационные станции. Но большое количество охраняемых объектов, удаленных друг от друга на значительное расстояние, серьезно осложняло их прикрытие.

Главным средством обеспечения ПВО коммуникаций оставалась зенитная артиллерия, которая концентрировалась в районе наиболее важных объектов (станции, мосты). Широкое распространение получили маневренные группы, включавшие обычно малокалиберные орудия и пулеметы, которые устанавливались

на автомашинах. Другим средством усиления ПВО стали зенитные бронепоезда. Одновременно с действиями зениток истребительная авиация осуществляла прикрытие наиболее важных объектов или методом патрулирования над ним, или взлетом из положения дежурства на аэродроме.

При всех успехах воинов ПВО ритмичная работа наших коммуникаций была бы невозможной без самоотверженных действий десятков тысяч подростков, женщин, стариков. Как только немецкая авиация разрушала тот или иной объект, они немедленно приступали к его восстановлению. В отдельных случаях удавалось предугадывать, куда враг нанесет очередной удар с воздуха, и в непосредственной близости от вероятного района бомбежки сосредотачивались дежурные команды восстановителей с необходимыми материалами

и инструментами. Не проходило двух-трех часов после налета, как движение поездов возобновлялось.

Пропускная способность основных железнодорожных магистралей в районе Курского выступа не только не сократилась, а выросла, составив накануне сражения 24 пары составов в сутки. Как теперь известно, в период оперативной паузы войскам двух фронтов удалось доставить 3572 эшелона (171 789 вагонов), из которых около 1400 эшелонов были загружены боевой техникой и около 150 тыс. вагонов — материальными средствами [36]. Немецкие летчики не смогли также сорвать движение автомобильного транспорта в районе Курского выступа (оборону организовывал заместитель командующего артиллерией по ПВО Центрального фронта генерал-майор В. Г. Поздняков).

Ряд перевозок осуществлялся в интересах ВВС. Несмотря на большие трудности, особенно с обеспечением высокооктановым горючим, некомплект личного состава и автотранспорта, тыловым службам удалось обеспечить подвоз ГСМ и боеприпасов. Заслуга в этом принадлежала прежде всего заместителям командующих 2-й и 16-й воздушными армиями по тылу генералам В. И. Рябцеву и А. С. Кириллову. В целом накопленный советской стороной запас материальных средств позволял вести активные боевые действия без их пополнения в течение 10–15 дней. Также отметим, что в полосе действия обеих объединений при помощи местного населения было построено 154 действующих и еще около 50 ложных аэродромов. В тылу фронтов перед битвой сформировали несколько запасных батальонов аэродромного обслуживания; их общее количество превысило 50 [37].

Если наши железнодорожные коммуникации, армейские и фронтовые тылы неприятель атаковал главным



Вручение переходящего Красного Знамени передовой бригаде строителей Старооскольского района

образом днем, то стратегические объекты территории страны подвергал бомбардировке в темное время суток. В ночь на 5 июня 1943 г. 128 наиболее подготовленных экипажей из 11 бомбардировочных авиагрупп сбросили 179 т бомб на заводы и фабрики Горького, прежде всего на выпускавший танки автозавод. На этот и другие промышленные центры Поволжья (Саратов и Ярославль) немецкая авиация совершила в июне 14 массированных ночных налетов. Как отмечалось в советских документах, «вследствие ряда недочетов в управлении боевыми действиями... боевая задача войсками ПВО не была полностью выполнена, значительная часть бомбардировщиков противника прорвалась к объектам, нанеся им ущерб» [38].

В то же время в этих дальних и рискованных рейдах немецкие потери были далеко не столь ничтожны, как часто указывалось в различных мемуарах, вышедших на Западе. Так, уже утром 6 июня на свои аэродромы не вернулись пять бомбардировщиков. А 20 июня, например, над Горьким и Ярославлем погибли четыре экипажа. Значительные потери бомбардировщиков не всегда были связаны с налетами на тыловые центры, даже из «обычных вылетов» не возвращались опытные экипажи. Достаточно сказать, что отведенная в Германию в середине июня 1943 г. группа III/KG3 недосчиталась за два предшествующих месяца более 20 «юнкерсов». Среди погибших значились кавалеры Рыцарского креста капитаны Э. Юнгклаус (S. Jungklaus) (командир группы, выполнил 335 вылетов) и Э. Факх (E. Fach) (297 вылетов), обер-фельдфебель Г. Рёвер (H. Roever) (305 вылетов). Впрочем, было бы преувеличением утверждать, будто накануне битвы на Орловско-Курской дуге удалось подорвать моральный дух основной массы немецких авиаторов. В рассматриваемое время даже при допросах в плену многие высказывали уверенность в конечной победе Германии.

Уделяя большое внимание поддержанию на высоком уровне боевого духа и морального состояния солдат и офицеров, командование вермахта не переставало вести идеологическую войну против своего упорного противника. Весной 1943 г. германские самолеты приступили к масштабному разбросу листовок над нашими тыловыми районами. Наиболее интенсивно они пересекали линию фронта над войсками 4-й полевой армии. В результате в распоряжении советских войск весной было сброшено 520 тыс. листовок. Эта масштабная акция (только в мае, например, за линией фронта группы армий «Центр» было распространено свыше 32 млн прокламаций, не считая русскоязычных газет и журналов) получила наименование «Зильберштрайф» («Серебряная полоса»).



Противовоздушная оборона железнодорожной станции Ржава. Часто для прикрытия объектов с воздуха воины прибегали к различным импровизациям, например, приспособляли противотанковые ружья для стрельбы по самолетам

До начала операции «Цитадель» немцы пытались еще раз устроить своего противника, уверяя в бесперспективности сопротивления германской военной машине. Мол, только тем красноармейцам, которые признают себя врагами советской власти, будут предоставлены льготы в плену. Впервые в пропагандистских целях немцы использовали имя согласившегося на сотрудничество с нацистами генерала А. А. Власова, в частности, размножили и постарались ознакомить советских воинов и мирных жителей с его статьей-манифестом: «Почему я стал на путь борьбы с большевизмом». Любопытно, что в апреле 1943 г. листовку одобрили Гитлер, Цайтлер и министр Розенберг, отвечавший за решение проблемы «восточного населения» [39].

Как это ни странно, личный состав тыловых служб вермахта находился в гораздо более унылом настроении, чем фронтовики. При подготовке к наступлению им пришлось столкнуться с огромными трудностями. Казалось бы, немцы располагали широкой сетью железных и шоссейных дорог, многочисленными рокадами, особенно в районах Орла и Брянска. Однако использовать выгоды положения не удалось: систематические налеты советской авиации и регулярные диверсии партизан приводили к возникновению у противника серьезных проблем на транспорте. В журнале боевых действий вермахта отмечалось, что мероприятия, направленные на «усмирение основных партизанских районов вокруг Брянска, не принесли желаемого результата».

А ведь незадолго до наступления немцы провели специальную карательную операцию в тыловом районе группы армий «Центр». В ней наряду с несколькими снятыми с фронта пехотными соединениями они использовали также авиацию, прежде всего отряды лег-

ких ночных штурмовиков, которые теперь применялись днем. Тем не менее отмечалась непрерывная активизация действий партизан. В журнале боевых действий вермахта указывалось, что количество аварий на железной дороге возросло с 397 (в январе 1943 г.) до 1092 (в июне того же года), число поврежденных локомотивов — с 112 до 409, а число взорванных мостов в тыловой зоне увеличилось с 22 до 54 [40].

Германское командование пришло к выводу, что в ближайшее время не удастся значительно улучшить положение на коммуникациях, особенно в районах Орла и Брянска. В преддверии наступления следует шире использовать транспортную авиацию для наиболее важных перевозок. При подготовке к операции «Цитадель» в распоряжение штаба 6-го воздушного флота прибыли из Крыма, Центральной Европы группы I и II/TG3, II/TG4 (в каждой из них имелось по 52 Ju.52), которые дополнили уже имевшиеся здесь транспортные подразделения.

Благодаря их усилиям в конце июня удалось завершить приготовления к наступлению. Как следовало из отчетов, запаса боеприпасов (бомб, снарядов, патронов) в 1-й авиадивизии хватило бы примерно на 10 дней крупного сражения. Хуже обстояло дело с горючим: из затребованных в июне 8634 т авиабензина В-3 (наиболее ходовой в люфтваффе) немецкие органы снабжения смогли доставить только 5722 т. А высокооктанового топлива С-3, необходимого прежде всего для истребителей FW.190, поступило 441 т из необходимых 1079 т. Штаб 27-го воздушного округа потребовал от наземного персонала «удвоить усилия, чтобы улучшить тяжелое положение со снабжением» [41]. Аналогичное положение наблюдалось на южном фланге, где вопросами снабжения и обеспечения люфтваффе ведал 25-й воздушный округ, входивший в 4-й воздушный флот.

САМОЛЕТЫ ВОЮЮЩИХ СТОРОН И ИХ ОЦЕНКА

Общую тенденцию развития материальной части люфтваффе на Востоке можно охарактеризовать как постепенную модернизацию основных типов машин, направленную на усиление вооружения и бронирования, внедрение более совершенных приборов (в частности, работающих на УКВ-частотах), а также повышение мощности применяемых двигателей, прежде всего для боевой авиации. Каких-либо новых типов самолетов накануне и в ходе операции «Цитадель» немцы в сражение не ввели, если не считать противотанковых Ju.87, вооруженных двумя 37-мм пушками.

Летом 1943 г. истребительные эскадры 8-го авиакорпуса получили в добавление к Bf.109G-2 и G-4 модифицированные истребители Bf.109G-6 (группа I/JG52 первой была целиком оснащена этими машинами накануне наступления) [42]. Полностью перевооружившись к марту самолетами «Фокке-Вульф», летчики эскадры JG51 хорошо освоили машину и с успехом использовали ее достоинства. К концу июня большинство моделей составляли FW.190A-5 (постепенно вытеснившие истребители ранних модификаций), а FW.190A-6 с еще более усиленным вооружением немцы впервые использовали в июле, ведя борьбу за господство в воздухе над северным фасом наступления по плану «Цитадель». Несомненно, «мессершмитты» и «фокке-вульфы» являлись опасными противниками для любых типов советских машин, особенно штурмовиков и бомбардировщиков.

Основным типом двухмоторного бомбардировщика на Востоке летом 1943 г. оставался «Хейнкель». Как правило, в состав групп входили самолеты различных модификаций, но наибольшее распространение получили He.111H-6, H-11 и H-16. Три «юнкерсовские» группы, наряду с бомбардировщиками Ju.88A-4 и A-14, оснащались тяжелыми штурмовиками Ju.88C-6 (их широко использовали для борьбы с железнодорожными и автомобильными перевозками). Первые пять Ju.87D-5, вооруженные 20-мм крыльевыми пушками, в начале лета пополнили эскадру пикировщиков StG2; основными моделями оставались хорошо известные Ju.87D-1 и D-3.

Серьезное противодействие, которое испытывали на себе экипажи германских ближних разведчиков, вынудило командование начать использовать для разведки, наряду с уже имевшимися типами самолетов, также одноместные «мессершмитты». В частности, более 40 Bf.109G-4/U-3 весной 1943 г. поступили на вооружение разведы-



После налета немецкой авиации

вательной группы NAGr4. Эту часть немцы восстановили вместо разгромленной в «котле» Сталинграда; накануне наступления и в его ходе она действовала в интересах войск 9-й полевой армии.

Можно указать, что в составе германской авиации имелось больше типов машин, чем в советской. Наибольшее разнообразие типов самолетов отмечалось в ночной штурмовой авиации. Здесь наряду с «мобилизованными» из школ и наскоро вооруженными бомбодержателями Ar.66, Go.145, FW.58, Ju. W.34 использовались весьма устаревшие He.46, Do.17, Hs.126. Последние машины также продолжали выполнять роль ближних разведчиков и корректировщиков (хотя в частях их осталось немного). Основными дальними разведчиками оставались Ju.88D. В составе дальнеразведывательного отряда 1 (F)/100 имелись два специальных высотных Ju.86R и два опытных Ar.240V.

По-прежнему сохранились в строю бипланы Hs.123 — в штурмовом отряде 7/SchG1 оставалось 16 таких самолетов. Особенно много устаревших машин находилось на вооружении союзников Германии. Базировавшиеся в районе Орла испанцы использовали ранние модификации «фокке-вульфов», включая FW.190A-2, а венгры (располагались на аэродромах Харькова) применяли Bf.109F-4, уже практически исчезнувшие из рядов истребительной авиации люфтваффе (на Севере в эскадре JG5 к началу лета сохранилось несколько десятков «фридрихов»).

Впрочем, немецкие экипажи наряду с новыми машинами, незадолго до начала битвы сошедшими с конвейеров заводов, продолжали эксплуатировать десятки самолетов, построенных в 1941–1942 гг. Наиболее ярко это можно наблюдать на примере частей и подразделений тяжелых истребителей: в группе 1/ZG1 имелись «мессершмитты» пяти разных модификаций. Их обилие не только создавало дополнительные проблемы при обслуживании материальной части, но и усложняло организацию боевых действий: разница в максимальной скорости между новыми Bf.110G-2 и потрепанными Bf.110D-3, прошедшими по три-четыре восстановительных ремонта, превышала 50 км/ч.

Наряду с «базовыми» моделями двухмоторного «мессера» использовались противотанковые (с 37-мм пушкой) и разведывательные (с двумя фотокамерами) модификации «сто десятого». Эти машины нашли применение и в качестве ночных истребителей. В роли последних немцы использовали самолеты различных типов. Так, каждый из отрядов груп-



Зенитный расчет старшины Н. Г. Дулина из 1080-го зенитного артиллерийского полка (Центральный фронт, весна 1943 г.) на огневой позиции

пы IV/NJG5 имел материальную часть, существенно отличавшуюся от других (применялись Bf.110E/F/G, Do.217J/N и Ju.88 C). В ночном истребительном звене 6-го ВФ использовались наскоро приспособленные для перехвата советских самолетов в темное время суток немногочисленные самолеты He.111H, Ju.88A и C, а также FW.190A.

Немцы, уделяя большое внимание развитию штурмовой и противотанковой авиации на Восточном фронте, тем не менее не смогли создать специальный самолет для эффективной поддержки пехоты на поле боя, ограничившись модернизацией уже имевшихся типов машин. В некоторых случаях работа оказалась удачной, как произошло при создании штурмовиков «фокке-вульфов» на основе истребителей. В операции «Цитадель» использовались как модифицированные во фронтовых условиях FW.190A-5/U-3, так и FW.190F-3, сошедшие в таком виде непосредственно со сборочных линий. «Фокке-вульфы»-штурмовики имели весьма сильное бронирование, защищавшее летчика и агрегаты винтомоторной группы от пуль и небольших осколков.

Относительно широкое использование на Белгородском направлении не слишком удачного штурмовика Hs.129B, получившего противотанковую пушку МК 103 с подкалиберными снарядами, не стало неожиданным для советского командования. В конце июня 1943 г. начальник разведывательного отдела штаба ВВС КА генерал Д. Д. Грендель доложил маршалу А. А. Новикову: «Немцы пытаются выработать более эффективные средства для борьбы с танками».

с помощью авиации. В последнее время приостановлена доставка на фронт 30-мм пушки МК 101 из-за ее высокой трудоемкости и задержки в производстве. Вместо МК 101 на некоторых самолетах монтируются пушки Flak 37. Но так как последняя весит 473 кг, то ее нельзя применить на Hs. 129. Для этого самолета якобы в настоящее время вводится модернизированная МК 103 с боекомплексом 30 снарядов. К противотанковому самолету немцы предъявляют требование: обеспечить надежную защиту от огня пехотного оружия кабины и особенно двигателя» [43].

Указанная в донесении зенитная пушка Flak 37, а точнее модель Flak 18 (ВК 3,7), использовалась для переоборудования в противотанковый самолет пикировщика «Юнкерс». Благодаря установке под крыльями двух таких орудий Ju.87G-1 мог поражать любые типы советских танков. Однако у новой модификации



Немецкие механики устраняют нагар в стволе 37-мм пушки, не снимая ее с самолета Ju.87G

заметно ухудшились пилотажные характеристики. Применение на Востоке Ju.87G носило вынужденный характер и было связано с пониманием того факта, что с помощью бомб, даже сброшенных с пикирования, трудно поразить бронированные цели. Достигнутые впоследствии успехи противотанковых самолетов в борьбе с советскими танками можно считать результатом отличной подготовки летного состава. А широко развернутая реклама этих успехов являлась заслугой пропагандистской машины гитлеровской Германии.

А на чем готовились участвовать в сражении «сталинские соколы»? Большинство самолетов, с которыми наша страна вступила в войну летом 1941 г., к середине 1943 г. практически канули в Лету. В составе 2, 5, 15, 16 и 17-й ВА осталось три-четыре устаревших самолета Поликарпова (И-15 бис, И-153, И-16). Снятые с производства в конце 1941 г., истребители МиГ-3 использовались почти исключительно в системе ПВО; в конце весны сохранилось 10 исправных «мигов» в Ельце, где базировался 171-й иап 15-й ВА. Однако и этот полк (командир — подполковник С. И. Орляхин) накануне битвы перевооружили на Ла-5 [44].

В авиационных соединениях, находившихся на центральном участке фронта, практически отсутствовали самолеты ЛаГГ-3, «Харрикейн», «Томагавк», «Киттихаук», которые в боях на советско-германском фронте зарекомендовали себя не с лучшей стороны. Небольшое количество этих машин либо находилось в сильно изношенном состоянии, либо было списано накануне битвы. Уцелело совершенно незначительное количество бомбардировщиков СБ, использовавшихся преимущественно ночью, и Су-2, применявшихся в роли корректировщиков.

Основными типами советской фронтовой авиации к лету 1943 г. стали истребители Як-1, Як-7 б, Ла-5, штурмовики Ил-2, бомбардировщики Пе-2. Все более широкое распространение в наших ВВС получали истребители Як-9, хорошо зарекомендовавшие себя под Сталинградом. Весной промышленность приступила к выпуску двух новых модификаций этой перспективной машины: с 37-мм пушкой (получившей обозначение Як-9 Т) и с двумя дополнительными топливными баками в крыле (Як-9 Д), которые впервые вступили в сражение во время Курской битвы. ОКБ С. А. Лавоочкина запустило в серию новую модификацию Ла-5 с форсированным мотором (М-82 ФН), но при заводских испытаниях происходили частые поломки коленчатых валов двигателей, что на несколько месяцев задержало начало перевооружения полков весьма перспективными истребителями.

Зато во всевозрастающем количестве в войска поступали двухместные штурмовики Ил-2 с более надежными двигателями АМ-38 Ф, которые к тому же допускали эксплуатацию на низкооктановом горючем. Однако полностью заменить одноместные машины они не успели, и в некоторых полках, главным образом в 1-й и 17-й ВА, «горбатые», как часто летчики называли одноместные «илы», использовались до осени 1943 г.

Весной началось формирование корректировочных полков на Ил-2 КР. В бомбардировочные соединения поступали Пе-2 с улучшенной аэродинамикой. В роли легких ночных бомбардировщиков У-2 почти полностью вытеснили другие типы машин.

В частях, штабах, на аэродромах значительно возросло количество радиостанций, радиополукомпасов, приводных станций. Крупнокалиберные пулеметы М. Е. Березина почти повсеместно заменили малоэффективные пулеметы ШКАС. Достаточно широкую номенклатуру авиабомб, разработанных и выпускаемых в Советском Союзе, весной дополнили легкой противотанковой бомбой кумулятивного действия ПТАБ-2,5-1,5 и сверхмощной фугасной бомбой ФАБ-5000.

Война показала, что обычные фугасные и осколочные бомбы неэффективны при борьбе с бронированными целями. Например, можно было пробить броню осколками бомб ФАБ-100 только при разрыве в одном-трех метрах от среднего танка, чего было трудно добиться в реальных условиях. Когда известный конструктор взрывателей И. А. Ларионов предложил принципиально новую бомбу, командование ВВС сразу ею заинтересовалось. Военные рекомендовали уменьшить ее массу с 10 до 2,5 кг, что позволило значительно увеличить количество бомб, загружаемых в кассеты каждого штурмовика, и, следовательно, существенно повышало вероятность поражения танков. Это предложение конструктор принял.

Испытания нового оружия, получившего обозначение ПТАБ-2,5-1,5, успешно завершились 21 апреля 1943 г. В ходе их проведения отмечалось, что при прямом попадании в танк или штурмовое орудие надежно пробивается броня толщиной до 70 мм. Эффективные действия наших штурмовиков (пока только на полигонах, без противодействия врага) стали известны Сталину, по инициативе которого ГКО в предельно сжатые сроки принял ПТАБ-2,5-1,5 на вооружение и приказал срочно организовать ее массовое производство. Требовалось к 15 мая того же года изготовить 800 тыс. таких бомб; к выполнению работы нарком боеприпасов Б. Л. Ваников немедленно привлек более 150 различных предприятий разных наркоматов [45]. Противотан-



Новинки советских ВВС в битве под Курском: истребители Як-9 Т (с 37-мм мотор-пушкой, вверху) и Як-9 Д (с увеличенной дальностью полета). В ходе сражения обе модификации успешно прошли войсковые испытания

ковые бомбы, впервые примененные 5 июля, сыграли важную роль в развернувшейся вскоре битве.

В начале 1943 г. под руководством Н. И. Гельперина Наркомат боеприпасов разработал и изготовил пять авиабомб особо крупного калибра для их боевого применения с самолетов Пе-8. В ходе прошедших в апреле испытаний выяснилось, что бомбардировщик с ФАБ-5000 взлетал нормально, а его пилотирование мало отличалось от самолета, загруженного другими типами боеприпасов. Правда, максимальная и крей-



Отстыкованная для ремонта консоль крыла штурмовика Ил-2. Видны типичные повреждения зенитным огнем, сопровождаемые частичным обрывом обшивки

серские скорости самолета снизились на 10–15 км/ч за счет ухудшения аэродинамики. Неожиданно оказалось, что размеры воронки от взрыва меньше, чем при сбросе бомбы ФАБ-1000. Специалисты объяснили этот факт особенностью конструкции и необычным расположением взрывателей. Они сделали вывод: настильность взрывной волны от ФАБ-5000 — чрезвычайно важный фактор при бомбометании по крупным населенным пунктам — оказалась чрезвычайно высокой, что и было использовано в ходе битвы на Орловско-Курской дуге [46].

Доработка бомбоотсека Пе-8 для сверхмощной бомбы была далеко не единственной, осуществленной в соединениях АДД. В результате различных переделок или переоборудований, выполненных с учетом накопленного опыта, возросли боевые возможности многих самолетов. Так, для повышения дальности 30 импортных бомбардировщиков «Митчелл» из 4-й гв. авиадивизии были в конце апреля 1943 г. оснащены дополнительными топливными баками. Спустя два месяца на 84 Ли-2 из 5-го и 7-го авиакорпусов смонтировали ультрафиолетовое освещение кабины и в конце июня приступили к подобной доработке первых самолетов Ил-4. Тогда же было принято решение оборудовать моторы некоторых бомбардировщиков (Ли-2, Ил-4) пламегасителями, а в состав оборудования включить вариометры.

Летом 1943 г., как и годом ранее, советские и немецкие боевые машины в ряде случаев не имели аналогов по другую сторону фронта. Например, в нашей

авиации основным самолетом, действующим над полем боя, был штурмовик Ил-2, а у противника наиболее тесно взаимодействовал с войсками пикировщик Ju.87. Эти самолеты строились по техническим заданиям, имевшим мало общего, существенно отличалась тактика их применения. Можно отметить, что в роли ночного бомбардировщика Ил-4 несколько уступал He.111H по бомбовой нагрузке и мощи оборонительного вооружения, превосходя оппонента по максимальному радиусу действия. Истребитель Як-9 имел сходные характеристики с Bf.109G при использовании на малых и средних высотах. Безусловно, нашей стороне удалось ликвидировать значительную часть преимуществ, которой обладали самолеты люфтваффе в начале войны.

Но вывод о том, что отечественная авиационная техника к началу битвы под Курском мало в чем уступала немецкой, был бы излишне оптимистичным. Ведь советские самолеты в большинстве случаев имели смешанную конструкцию и оказались

не только значительно дешевле цельнометаллических германских, но также обладали меньшей живучестью, долговечностью, надежностью.... К сожалению, наилучшее подтверждение этому тезису было получено весной — в начале лета 1943 г., когда сотни наших боевых машин неожиданно вышли из строя.

Эта драматичная история хорошо известна из воспоминаний А. С. Яковлева. Видный авиаконструктор, в то время также заместитель наркома по опытно-самолетостроению, вспоминал, как был взбешен Сталин, узнав о массовых случаях растрескивания и отставания обшивки, ставших причинами срыва в полете полотна с последующими авариями и катастрофами. Курская битва, по донесениям советской разведки, могла разгореться в любой момент. Вызвав 3 июня в Кремль Яковлева и другого заместителя наркома — П. В. Дементьева, ведавшего вопросами серийного производства, Верховный приказал тщательно расследовать причины происшедшего. Когда стало известно, что летчики на фронте стали бояться летать, разъяренный Сталин сравнил обоих руководителей НКАП с «самыми коварными врагами», обозвав их «гитлеровцами» (согласно журналу посещения И. В. Сталина, в его кремлевском кабинете в беседе участвовали В. М. Молотов, Г. К. Жуков, А. М. Василевский и др.) [47].

Детально изучив ситуацию, командующий ВВС КА маршал А. А. Новиков и главный инженер ВВС генерал А. К. Репин пришли к выводу: основная вина в случившемся лежала на промышленности, работники которой ослабили контроль качества выпускае-

мых самолетов смешанной конструкции (с широким использованием древесины). Под воздействием прямых солнечных лучей, влаги, большого перепада температур в течение суток плохо приклеенная фанера отставала от силового набора крыла. Проблему усугубляло плохое качество самой фанеры и лакокрасочных покрытий. В то же время производственные дефекты осложнялись неудовлетворительной временами работой технического состава действующих частей и соединений ВВС и отсутствием должного контроля со стороны руководящего инженерного состава [48].

К сожалению, серьезные дефекты были обнаружены не только на истребителях Яковлева. Поскольку наша промышленность перешла на выпуск штурмовиков с деревянными крыльями, то их также необходимо было срочно проверить. Выяснилось, что лишь в частях 16-й ВА предварительный осмотр выявил девять случаев отставания обшивки от каркаса крыла самолетов Ил-2, опасных для полета. Впоследствии inspectирующие инженеры пришли к выводу: наиболее неблагоприятное положение наблюдалось со штурмовиками производства завода № 30: из 99 машин 66, или две трети всех, требовали серьезного ремонта, усиления крепления обшивки.

Из документов 16-й ВА следовало, что уже 6 июня в ее расположение прибыла первая бригада НКАП. Остальные 10 бригад общей численностью 140 человек приступили к работе к середине июня, быстро организовав осмотр самолетов на 12 аэродромах. Количество дефектных самолетов оказалось велико и составляло 358 единиц (100 Як-7/9, 97 Як-1, 27 Ла-5, 125 Ил-2 и 9 машин других типов) [49]. Главный инженер ВВС А. К. Репин был уверен: необходимо срочно сформировать дополнительные ремонтные бригады из работников авиапромышленности и направить их в район Орловско-Курской дуги.

Весьма тревожное положение сложилось с истребителями Ла-5 выпуска января-февраля 1943 г., на которых в мае выявились массовые случаи отставания и срыва обшивки крыла в полете и на земле, а также коробление фанеры и шпона обшивки фюзеляжа вследствие плохой просушки. Отмечалось также плохое качество склейки самолетов. А на новеньком Ла-5 № 39210302, который пилотировал штурман 63-го гв. иап Герой Советского Союза майор А. А. Федотов, в полете 6 июня сорвало подвижную часть фонаря, серьезно повредив киль и руль поворота; опытный летчик с трудом все же посадил истребитель на свой аэродром [50].

По крайней мере, два тяжелых летных происшествия случились с «яками» в начале лета. При перелете по маршруту Касторное — Воронеж на Як-7 б разрушилось крыло, что привело к катастрофе — погиб ст. лейтенант Ивлев из звена управления 101-й иад ПВО. А в ходе патрулирования 19 июня группы Як-1 из 516-го иап (2-я ВА) один из недавно построенных истребителей неожиданно потерял большую часть плоскости. Самолет сорвался в штопор, упав на краю аэродрома Скородное. Лишь вблизи от земли мл. лейтенант Гнездилов смог покинуть кабину и спастись, воспользовавшись парашютом. Осмотр нескольких десятков машин выявил недостаточно прочное крепление обшивки к поверхности крыла у Як-1 и Як-7 б, выпущенных в марте 1943 г.; на ранее построенных истребителях подобных дефектов обнаружено не было [51].

Надо отдать должное руководству авиапромышленности. «Благодаря экстренным мерам, принятым наркоматом, действительно удалось в течение двух-трех недель на многих сотнях самолетов укрепить обшивку крыла, полностью устранить опаснейший дефект, который в критический момент войны мог обречь нашу истребительную авиацию на бездействие и лишить воздушного прикрытия наши войска», — писал А. С. Яковлев [52].

Самоотверженно трудились инженеры, техники, механики, оружейники, мотористы. В результате удалось заметно сократить количество неисправных самолетов; в большинстве воздушных армий до 90% машин считались готовыми к боевым действиям. (Для сравнения отметим, что в немецкой группировке в начале июля имелось 75% исправной техники [53]; правда, неприятель предъявлял более жесткие требования к понятию «готовый к бою самолет»). К 10 июля



Сверхтяжелая авиабомба ФАБ-5000 использовалась нашими авиаторами для разрушения особо мощных оборонительных сооружений неприятеля



«Ильюшины» в варианте корректировщика Ил-2 КР в конце весны 1943 г. начали заменять самолеты Су-2 и другие типы в корректировочных эскадрильях

в районе Курского выступа удалось отремонтировать 577 самолетов. Эта работа продолжалась и во время напряженных боевых действий, по мере поступления из запасных полков новых машин. Только восемь Ил-2 признали не подлежащими восстановлению в полевых условиях и отправили обратно на завод для замены плоскостей. Испытания отремонтированных самолетов показали, что прирост скорости в результате проведенной работы составил в среднем 25–40 км/ч [54].

За несколько недель до начала сражения междомственной комиссией из сотрудников аппаратов НКВД и ВВС КА выборочно проверялись некоторые части. При осмотре самолетов 563-го иап (16-я ВА) выяснилось: из 26 Як-1 восемь составляли новые машины (получены с завода 19 мая 1943 г.), а остальные были построены в Саратове на заводе № 292 в сентябре–октябре 1942 г., и их состояние оценили как удовлетворительное. Из 28 Ил-2 78-го гв. шп (того же объединения) имелось всего семь двухместных, а одноместные находились в эксплуатации от полугода до года. Ровно половина всех штурмовиков имела пушки «ВЯ» (остальные вооружались ШВАКАми), и также ровно половина машин прошла в разное время ремонт в ПАРМах. По этой причине приборная скорость таких «илов» у земли не превышала 300 км/ч [55].

К сожалению, далеко не всегда новые самолеты превосходили уже «выдавшие виды». Как следовало из обращения 16 июня 1943 г. начальника Главного управления заказов самолетов и моторов ВВС КА Н. П. Селезнева к наркому А. И. Шахурину, большинство типов серийных самолетов (Як-1, Як-7 б, Ла-5, Пе-2, Ил-2) с неудовлетворительными результатами проходили весной государственные и контрольные

испытания в государственном контрольном органе — НИИ ВВС. На них регулярно отмечались «снижение максимальных скоростей и наличие большого количества дефектов, усложняющих эксплуатацию и даже делающих машины опасными для полета» [56].

С этим фактором прежде всего связывалось увеличение числа аварий и катастроф во многих учебных центрах страны, например в 1-й запасной авиабригаде. Только в мае 1943 г. в соединении было зафиксировано 51 летное происшествие, из них в 25 случаях вина лежала на материальной части — с подобной статистикой командование не могло мириться [57]. Созданная в Куйбышеве комиссия выяснила, что у двухместных Ил-2 нормальная центровка сместилась назад и при выходе их из пикирования возникали более высокие, чем на одноместных машинах,

перегрузки, временами превышавшие запасы прочности штурмовиков. А. И. Шахурин обратился к А. А. Новикову с предложением дать указание внести изменения в курс боевой подготовки штурмовой авиации в части некоторого ограничения в пилотаже.

Всех этих недостатков были лишены самолеты, поставленные в нашу страну по ленд-лизу. Как правило, импортные машины, уступая отечественным в скорости и скороподъемности, а временами в мощности вооружения, заметно отличались в лучшую сторону по надежности двигателей и качеству исполнения оборудования. Однако в составе советской группировки в районе Курска их было немного. Так, бомбардировщиками «Бостон» вооружались 221-я и 244-я бад, истребителями «Аэрокобра» — 30-й и 67-й гвардейские иап (16-я ВА), а «харрикейны» имелись на вооружении 179-го иап (1-я ВА). Самолеты ленд-лиза поступали также в разведывательные части.

ПОДГОТОВКА ЛИЧНОГО СОСТАВА

Для ВВС Красной Армии проблема повышения качества обучения летного состава стояла к лету 1943 г. как никогда остро. И это несмотря на то, что руководство подготовило и провело множество важных мероприятий. Так, в истребительной авиации после введения осенью 1942 г. высшего пилотажа в школах, запасных полках и учебно-тренировочных центрах курсанты стали гораздо увереннее чувствовать себя в воздухе. Зимой — весной 1943 г. удалось устранить многие недостатки в подготовке молодых летчиков, поскольку ранее прибывшее на фронт пополнение было слабо подготовлено к ведению воздушных боев, плохо

знало технику и тактику немецкой авиации. Такие авиаторы нередко погибали в первых же боевых вылетах.

Проверка, которую весной 1943 г. провели работники штаба ВВС КА, показала, что летное время курсантов расходовалось главным образом на освоение техники пилотирования. Явно недостаточное внимание уделялось боевому применению, причем этот недостаток отмечался для всех родов авиации. Обучение пилотированию велось, что называется, «по старинке», что вырабатывало у курсанта привычку неотрывно наблюдать за приборами и не обращать внимания на то, что происходит в воздухе. Молодые летчики маневрировали плавно, округло, очень «правильно», становясь на фронте хорошей мишенью для германских асов. Приходилось долго и упорно объяснять инструкторам школ и училищ основы фронтового опыта.

Весной 1943 г. получила широкое распространение практика проведения стажировок самих инструкторов в действующей армии. Ведь они неплохо знали вопросы теории, но о тактике воздушных боев имели весьма смутное представление. После пребывания на фронте инструкторы могли потом более качественно учить курсантов-летчиков. Кроме того, были пересмотрены учебные программы и разработаны конкретные рекомендации по их осуществлению. Однако требовалось время для обобщения полученного опыта.

В мае 1943 г. в тыловых районах страны удалось сформировать 44 маршевых авиаполка, начать ночную подготовку по одному полку в каждом корпусе. Из примерно 4000 самолетов, отправленных на фронт в этом месяце, 3133 машины пополнили фронтовую авиацию (см. приложение) [58]. Не менее интенсивная работа проводилась и в начале лета. В результате были полностью укомплектованы одни соединения (например, 5-й иак в составе 294-й и 302-й иад и 6-й иак

в составе 273-й и 279-й иад, которым впоследствии предстояло сыграть важную роль в сражении), а на вооружение других поступили новые машины, позволившие довести соединения до штатной численности (в 1-й бак только в мае прибыли 50 Пе-2, а в 1-й шак в июне — 58 Ил-2). Отметим, что в соответствии с постановлением ГКО была приостановлена практика отвода с фронта полков для пополнения их в запасных полках и учебных центрах. Отныне пополнение готовилось в тылу в виде отдельных эскадрилий, звеньев и экипажей и направлялось непосредственно в действующую армию [59].

К сожалению, далеко не все проходило гладко. Недостаток горючего и перебои в его доставке в учебные центры в мае серьезно затормозили планомерную подготовку пилотов. Многие из новичков не получили даже минимально необходимых 15–20 ч. Отмечались случаи массовых заводских дефектов самолетов и моторов. В результате готовность некоторых авиакорпусов была поставлена под вопрос, что вызвало серьезную обеспокоенность Ставки. Командирам приходилось прерывать учебный процесс и отправлять на прифронтовые аэродромы летчиков, которые не успели выполнить программу обучения (перевучивания) в полном объеме.

Обратимся к документам 1-й запасной авиабригады, являвшейся гигантским учебным центром советской штурмовой авиации. Достаточно отметить, что в районе Куйбышева к лету 1943 г. на 12 аэродромах бригады базировалось от 750 до 1150 самолетов. К этому времени бригада подготовила 6470 пилотов, приняв с заводов № 1 и № 18, а затем отправив на фронт 8419 штурмовиков Ил-2. Как следовало из документов соединения, здесь прошли обучение 793 командира звена, 651 штурман части, 5653 летчика,



Выпуск нескольких десятков самолетов Пе-2 в варианте «учебный» с двойным управлением облегчил освоение молодым пополнением машин этого типа



Bf 109F из учебной истребительной группы «Восток».
Она специализировалась на подготовке пополнения для советско-германского фронта

5457 техников, 426 воздушных стрелков, 3054 механика по вооружению. За два года войны за боевые успехи 19 полков штурмовой авиации удостоились гвардейского звания, а еще два были награждены орденами. Уже в ходе битвы на Орловско-Курской дуге 1-я запасная авиабригада была удостоена ордена Красного Знамени за заслуги в подготовке летного и технического состава для действующей армии [60].

Несмотря на столь значительные успехи, проблемы с качеством подготовки пилотов и стрелков продолжали оставаться во многом нерешенными. Многие экипажи отправлялись на фронт, имея по 20–24 ч налета. Если принять во внимание, что годом раньше при наиболее тяжелой обстановке на фронте авиаторов направляли в бой с налетом на штурмовике всего в три-пять часов, то можно признать определенный прогресс, но он был совершенно недостаточным, учитывая требования 1943 г. [61].

В то же время необходимость восполнения потерь штурмовых частей требовала форсировать отправку на фронт одиночных (не в составе полков) молодых летчиков. Так, если в апреле в бригаде подготовили 67 человек, то уже в мае эта цифра составила 134 человека. При этом отмечалось, что 27 пилотов подготовили полностью, 6 — только по первому разделу, 53 могли самостоятельно вылетать, а 48 успели закончить лишь наземную подготовку [62]! Таким образом, лишь пятая часть недавних курсантов теоретически могла сразу вступить в бой, что наводило на грустные размышления.

С аналогичными проблемами столкнулись в других родах авиации. Например, в мае 1943 г. на аэродромах 3-й запасной авиабригады проводилось доукомплектование 288-й иад. «Слово «доукомплектование» практически мало подходило к той работе, которую нам

предстояло провести, — вспоминал комдив полковник Б. А. Смирнов. — В самом деле, почти на 70% требовалось пополнить дивизию летным составом. Разве это «доукомплектование»?.. Запасная бригада располагала достаточным количеством летчиков, только что окончивших авиационные училища по ускоренной программе военного времени. В бригаде им предоставили возможность сделать по несколько тренировочных полетов — вот и вся подготовка будущих воздушных бойцов. Боевое применение оружия, тактику боя этим летчикам предстояло познать уже не в учебных упражнениях» [63].

Борис Александрович подчеркивал, что молодежь рвалась на фронт, многие стремились как можно скорее ринуться в бой и уничтожить ненавистных гитлеровцев. Один из сержантов, только что окончивших

училище, решил обратиться к нему лично, «через голову» непосредственного командира, с просьбой ускорить зачисление в боевую эскадрилью. Осуществлявший общий контроль хода укомплектования начальник штаба 288-й иад подполковник Б. П. Колошин стремился отобрать наиболее подготовленных юношей.

Поскольку люфтваффе тоже интенсивно готовились к грядущим боям, то авиагруппы также пополнялись молодыми авиаторами, хотя, как правило, немецкие части с фронта не отводили. В тех редких случаях, когда группы отправлялись на родину или в Западную Европу, это делалось прежде всего для отдыха личного состава. Одной из выведенных с фронта частей стала бомбардировочная авиагруппа II/KG53, которую после тяжелых боев под Сталинградом, на Дону и Донце, на Северо-Западном фронте в середине апреля 1943 г. перебросили из Пскова в Габлинген под Аусбургом.

«Мы давно ждали такого приказа, — вспоминал один из летчиков лейтенант Г. Гайсендорфер (G. Geisendorfer). — К нам прибыли новые экипажи и новые самолеты. Как старейшие летчики группы, лейтенанты Корнблум (Kornblum), Дреер (Dreher) и я были награждены «Немецкими крестами в золоте» и получили повышение в звании, став обер-лейтенантами. Вскоре началась интенсивная подготовка в групповой слетанности, атаке целей в составе подразделения и части учебными бомбами в районе Амеэе, полеты над Альпами, ночные полеты и др. Несмотря на все трудности, я с удовольствием вспоминаю о тех днях, поскольку все мы находили время как следует отдохнуть» [64].

К воспоминаниям немецкого ветерана можно добавить, что, судя по отчетам генерал-квартирмейстера люфтваффе, учебные полеты в II/KG53 протекали

отнодь не гладко. Достаточно сказать, что в плохих погодных условиях 28 июня столкнулись сразу пять (!) «хейнкелей». При этом погибло 18 членов экипажей, а трое смогли воспользоваться парашютами и спастись (двое с серьезными травмами и увечьями). Несколько аварий и две катастрофы произошли в этом месяце в находившейся во Франции учебной группе IV/KG53, которая интенсивно готовила пополнение для боевых частей эскадры «Легион Кондор» [65].

В то же время далеко не всегда новички заменяли выбывших из строя. Как следует из немецких документов, 25 мая группу II/KG53 возглавлял капитан Г. Виттман (*H. Wittmann*). В конце 1941 г. за успехи в боях и интенсивные полеты его вслед за тогдашним командором майором П. Вайткусом (*P. Weitzkus*) наградили Рыцарским крестом. Затем Виттман длительное время служил в авиашколе в Фюрстенфельдбруке (западнее Мюнхена). Он уже успел выполнить более 300 боевых вылетов и, согласно неофициальной инструкции, подлежал использованию на учебной и штабной работе. Однако когда Виттману предложили строевую должность, он согласился. Насколько известно, при комплектовании боевой части в нее из группы IV/KG53 влились не только новички, но и те, кто уже успел повоювать на разных фронтах.

Примерно за месяц до начала битвы многие опытные немецкие авиаторы получили отпуск и уехали на родину. Таким образом, им предоставили передышку, возможность восстановить силы. Как известно, в ходе предыдущих сражений на Востоке хорошо подготовленные экипажи бомбардировщиков, например, совершали в дни напряженных боев до трех-четырех, а истребителей до четырех-пяти боевых вылетов. Несколько опережая события, отметим, что в последовавшей битве на Орловско-Курской дуге была достигнута невиданная ранее интенсивность боевой работы.

К слову сказать, ротация кадров шла в люфтваффе своим чередом и подготовка к операции «Цитадель» никак не сказалась на этом процессе. В частности, генерал-фельдмаршал В. фон Рихтхофен (*W. von Richthofen*), считавшийся многими исследователями и историками наиболее одаренным немецким военачальником-авиатором, в июне 1943 г. отбыл в Италию и уступил свое место командующего 4-м воздушным флотом генералу О. Десслоху (*O. Dessloch*), ранее возглавлявшему 1-й зенитный корпус. Чуть ранее в командовании 8-го авиакорпуса генерал Г. Зайдеман (*H. Seidemann*) сменил другую яркую фигуру предшествующей кампании — генерала М. Фибига (*M. Fiebig*). Генералам Десслоху и Зайдеману, а также возглавля-



Курсанты одной из летных школ люфтваффе на занятиях. Весной и летом 1943 г. средний уровень летного мастерства выпускников снизился относительно первых лет войны, но еще оставался достаточно высоким

шему 25-й воздушный округ генералу А. Файрлингу (*A. Vierling*) и 1-й зенитный корпус генералу Р. Райнману (*R. Reinmann*) предстояло подготовить и осуществить оптимальное использование люфтваффе при прорыве к Курску с юга.

Проблемы же ввода в строй молодого пополнения лежали на командирах групп и эскадр. Как правило, новичков истребительной авиации определяли в пару к более опытным летчикам, причем не было зазорным лейтенанту летать ведомым у унтер-офицера или фельдфебеля, если последние успели одержать по несколько побед. Немцы считали вылеты на «свободную охоту» хорошей школой приобретения боевого опыта и широко использовали такой вид деятельности. Много полезного для становления боевого летчика могли дать и давали сами командиры частей и соединений, которые активно участвовали в боевых действиях, а в ряде случаев имели больше боевых вылетов, чем любой из их подчиненных.

Цифры, характеризующие средний налет немецкого летчика до попадания на фронт, несколько снизились по сравнению с первым годом Второй мировой войны. Тем не менее летом 1943 г. в истребительной авиации, например, пилот проводил в воздухе во время учебного процесса 200 ч, из них 40 ч на боевом истребителе [66]. По воспоминаниям фельдфебеля П. Фогта (*P. Vogt*) из группы III/JG51, он с начала войны против Советского Союза участвовал в боях в качестве стрелка на FW.189, а затем решил выучиться на летчика. Фогт полагал, что переподготовка завершится в июне 1943 г., но вместо фронта его направили доучиваться в школу истребительной авиации, а затем в истребительную группу «Восток», где под началом известного аса Восточного фронта В. Бауера (*V. Bauer*) удалось почерпнуть много важных сведений



Герои Советского Союза из 32-го гв. иап (1-й гв. иак) накануне Курской битвы. Слева направо: С. Ф. Долгушин, В. А. Орехов, И. М. Холодов, В. И. Гаранин, А. Ф. Мошин, В. А. Савельев, М. А. Гарам

по тактике, материальной части, особенностях действий советской авиации. На фронт летчик попал лишь в апреле 1944 г. ... [67]

Эскадра JG51 «Мельдерс», всю весну участвовавшая в тяжелых боях, вероятно, больше других пополнилась молодыми авиаторами. По словам пленных, к началу лета 1943 г. до 40% летчиков этого соединения было выпущено из школ лишь осенью предыдущего года. Однако из сказанного выше видно, что уровень летной и тактической подготовки немецкого пополнения был значительно выше, чем советского, а условия ввода в бой — более благоприятными. Ведь несмотря на тяжелые бои на советско-германском фронте, костяк опытных пилотов люфтваффе не был выбит и именно они выполняли основной объем работы.

Многие советские командиры и командующие с тревогой смотрели на качество молодого пополнения, отлично понимая, что окончательный «аттестат зрелости» им придется получать непосредственно в боях, что обернется для нас большой кровью. За оставшиеся до начала сражения дни и недели на фронтовых аэродромах экипажи вводили в строй по специальной программе, включавшей изучение предстоящего района боев, расположение аэроузлов базирования и лучших подходов к ним, а также проведение стрельбы по конусам и учебное бомбометание. Впрочем, и для этого не всегда хватало времени и авиационного бензина. Например, штаб 322-й иад отмечал: «Летный состав к началу операции оказался недостаточно подготовленным. Время для его тренировки полностью в подготовительный период использовано не было ввиду отсутствия запасов горючего на учебно-тренировочные полеты» [68].

Проблемы советской авиации видны из материалов различных проверок и инспекций, большинство которых проводилось в мае–июне 1943 г. Обратимся к отчету главного инспектора ВВС КА генерала И. Л. Туркеля, проверявшего примерно за месяц до начала битвы на Орловско-Курской дуге 15-ю воздушную армию Брянского фронта. По мнению генерала, в лучшую сторону по уровню подготовки выделялся личный состав 1-го гв. иак, в котором проходил службу 31 Герой Советского Союза, и 99-го гв. орап. Он отметил отсутствие начальников штаба и оперативного отдела в 234-й иад, а в 284-й ибад оставались вакантными должности заместителя командира по летной подготовке и инспектора по технике пилотирования. Но наиболее негативное впечатление произвел на генерала малоопытный летный состав 225-й шад и 3-го шак.

Туркель обратил внимание на низкий уровень боеготовности воздушных стрелков (к сожалению, их подготовке обычно уделялось недостаточное внимание), от которых зачастую зависела судьба всего экипажа. В докладе утверждалось:

«На укомплектование частей 15-й ВА прибыли воздушные стрелки из 2-й Ленинградской школы. Учились они в школе всего 38 суток, причем за время пребывания в школе в полетах не участвовали. Проведенной мной проверкой шести воздушных стрелков в 624-м шад 3-го шак установлено, что рядовые и сержанты совершенно не подготовлены, не знают данных самолетов истребителей противника, характеристик своих самолетов, эффективности огня пулеметов БТ на разных дистанциях и т. д. Общеобразовательная подготовка крайне низкая. Некоторые из них не могут ответить на вопросы, что такое острый, прямой и тупой углы. О перпендикулярах они также не имеют понятия. Военского вида никакого, физически слабые, рождения 1925 г. Другими словами, это явно негодный контингент для приема в школу воздушных стрелков.»

2-я Ленинградская школа, приняв таких и ничему не научив, отправила на пополнение действующих на фронте частей. Здесь их к боевой работе не допускают. Явно негодных переводят в стрелков по вооружению, а остальных пытаются доучить. Но учеба на фронтовом аэродроме затянется надолго, если от стрелков будут добиваться нужных показателей, а в случае острой необходимости их используют раньше срока, что неизбежно приведет к тяжелым потерям...» [69].

Следует отметить, что в конце весны — начале лета в частях 15-й ВА проводилось исключительно много различных проверок, связанных прежде всего

с оценкой летного состава, вводом в строй молодого пополнения. Ведь последнему надлежало за один-полтора месяца изучить район базирования, хорошо узнать расположение линии фронта, получить и усвоить первые сведения по тактике действия неприятеля. Обстановка позволила за 40 дней выполнить более 5200 учебных вылетов, выявивших многочисленные огрехи. «Стало видно, что многие части программы переучивания прошли формально, молодой состав обучен плохо», — с сожалением отмечалось в одном из документов [70]. За это время небоевые потери составили 29 самолетов, причем 12 машин погибли в катастрофах. Находявшийся тогда на Брянском фронте заместитель командующего ВВС КА генерал Г. А. Ворожейкин считал, несмотря на негативные моменты, проведенную работу чрезвычайно важной, поскольку каждый молодой экипаж налетал примерно по 40 ч. Полезным дополнением к занятиям в небе и на земле стали летно-тактические конференции, прошедшие во всех полках и дивизиях.

Предоставленная передышка была использована командованием для заполнения остававшихся вакантными должностей в частях и соединениях. В других случаях командирам по тем или иным причинам предписывалось, скажем, сдать командование одной авиадивизией и возглавить другую. Так, 27 июня подполковники М. П. Ногоа, И. В. Крупенин, генерал-лейтенант Ф. Г. Мигугин возглавили 322-ю, 1-ю гвардейскую иад, 113-ю бад соответственно. Только утром 5 июля вступил в должность командира 305-й шад подполковник Н. Г. Михеевичев. Но ведь требовалось время для ознакомления с подчиненными, работниками штабов, замполитами, особенностями противодействия неприятеля на данном направлении, условиями местности...

Нерешенные проблемы с подбором и расстановкой руководящих кадров также отмечались в ходе многочисленных инспекций, проходивших в мае-июне. К сожалению, иногда поводом для них служили и трагические события. Так, 6 мая 1943 г. группа Пе-2 бомбардировала позиции своих войск, сбросив 67 авиабомб. Инспекция корпуса, завершенная 12 июня, показала: несмотря на решительные меры, принимаемые командиром соединения полковником И. С. Полбиным по повышению боевой готовности и дисциплины, последние еще находились явно не на высоте. Были обнаружены крупные недочеты в штурманской и бомбар-

дировочной подготовке, отмечались частые случаи потери ориентировки, а также ошибки при идентификации целей. Наибольшие претензии высказывались в адрес опытных, закаленных в боях авиаторов.

«В ходе боевой подготовки летный состав не обучается бомбометанию с пикирования. Совершенно игнорируется радионавигация. Ни в одном полете не использовались РПК-10. Не уделяется внимание проверке техники пилотирования летчиков. Отсутствует систематическое обучение работников штабов, в результате чего нет контроля за выполнением приказов, боевых распоряжений. Не налажен фотоконтроль качества бомбометания. Боевые документы ведутся нечетко. Недостаточно отработана тактика совместной боевой работы бомбардировщиков с истребителями прикрытия», — гласили строки отчета [71].

По результатам проверки был объявлен выговор с предупреждением о неполном служебном соответствии командирам 1-й гв. и 293-й бад полковникам Ф. И. Добышу и Г. В. Грибакину, а также штурману 1-й гв. бад капитану Личенко. За бомбометание по своим войскам ряд офицеров, прежде всего штурманов частей и соединений, были понижены в должностях.



Командир 1-й гв. бад полковник Ф. И. Добыш (слева) с группой работников штаба и инспекторов наблюдает за полетами Пе-2

Благодаря строгим мерам и энергии командира корпуса полковника И. С. Полбина удалось устранить многие недостатки в 1-м бак. Однако полностью перевести на работу с пикирования экипажи 1-й гв. бад, чего требовало руководство, не удалось — к началу июля этот сложный вид боевой деятельности освоило не более 20 экипажей. В результате в ходе оборонительного сражения абсолютное большинство бомбометаний выполнялось с горизонтального полета.

Все же на опытные экипажи, прошедшие большую школу боев, вышестоящие командиры небезосновательно возлагали основные надежды. Например, инспекция показала, что все 22 летчика 563-го иап 283-й иад не только успели выполнить боевые вылеты (в среднем по 120 на человека, что могло считаться очень высокими показателями для ВВС КА), но также имели на счету победы; при проверках они продемонстрировали хорошую или отличную технику пилотирования и весной 1943 г. не фигурировали в числе «героев» хотя бы одного летного происшествия [72].

А в 78-м гв. шад 2-й гв. шад опытными (совершили от 25 до 105 боевых вылетов) считалась половина летчиков (если быть точным, то 16 человек из 32). Другие 12 офицеров не считались опытными, уступали первым по уровню летной подготовки, но все же могли выполнять задания в сложных метеоусловиях. Наконец, оставшиеся четверо прибыли в часть в начале 1943 г. с налетами в запасных полках по три-пять часов; командир полка майор А. Г. Наконечников приказал провести дополнительные занятия по вводу их в строй, чего удалось добиться только в конце июня [73].

«РАЗВЕДКА ДОЛОЖИЛА ТОЧНО?»

В настоящее время хорошо известно, что советская разведка сыграла важную роль в конечном провале операции «Цитадель». На нашу победу работали резиденты в Центральной Европе, их коллеги на временно оккупированной противником территории, а также фронтовые и армейские разведгруппы. Они собирали и анализировали сведения о том, как шла подготовка немцев к проведению наступательной операции «Цитадель», доставляли их в Москву. Своевременно получив информацию о планах немцев, Сталин, другие члены ГКО могли более уверенно смотреть в будущее.

Так, группа «Дора», возглавляемая венгерским антифашистом Ш. Радо, регулярно сообщала из Швейцарии в Кремль о трудностях германского командования, переносе сроков готовящегося наступления, подготовке к боям новых тяжелых танков «Тигр», на которые Гитлер делал ставку, повышении стойкости немецкой брони при ее легировании шведским никелем... 27 мая 1943 г. «Дора» радиовала: «Верховное командование вермахта рассчитывает, что, проведя наступательную операцию на южном фланге советско-германского фронта, удастся добиться важных целей. Следует показать русским, что они одни во-

юют с Рейхом, что Германию не слишком беспокоит положение на Западе и что военные успехи придадут дополнительное мужество солдатам вермахта и немецкому народу» [74].

Среди сообщений были и непосредственно связанные с темой нашего исследования. Например, приводились выдержки из материалов Верховного командования вермахта относительно результатов налетов бомбардировщиков АДД на тыловые районы групп армий «Центр» и «Юг». Они свидетельствовали о серьезных затруднениях при подготовке к наступлению в мае: «В результате систематических разрушений тяжелыми бомбами узлов сосредоточения Минск, Гомель, Орша, Брянск для немецких войск на Востоке создавалась новая ситуация». Оценив силы АДД в 750 самолетов первой линии, неприятель признал, что они как количественно, так и качественно значительно превосходили противостоящие им немецкие. В сообщении от 7 июня 1943 г. отмечалось, что в мае немецкие авиазаводы собрали 2050 боевых самолетов. Геринг потребовал в следующем месяце увеличить производство до 2100 таких машин (фактически было построено 2192 самолета в мае и 2316 в июне). Через день в Кремле узнали о принятии на вооружение люфтваффе новой модификации истребителя — Bf.109G-6. (Впрочем, переданные сведения об этом самолете оказались поверхностными и неточными.) Весьма любопытна радиограмма от 23 июня. «Источник» сообщал о сожалениях, высказанных в Генеральном штабе люфтваффе в связи с неоднократными переносами срока наступления в районе Курска: наращивание здесь советских сил шло гораздо более быстрыми темпами, чем немецких. Делался вывод: у германского командования нет оснований рассчитывать на превосходство, но фюрер продолжал настаивать на необходимости проведения наступательной операции [75].

Внесли лепту в общее дело и авиаторы, которые накануне битвы собрали много ценных сведений о неприятеле. Их основной задачей стало отслеживание перебазирования и сосредоточения немецких танковых группировок. Одно из первых важных донесений о противнике направили в вышестоящие штабы по материалам работы экипажей 4-го одрап, которые к исходу 14 мая в районе Кром и Орла установили наличие большого числа танков и автомашин противника (накануне сражения полк переименовали в 98-й гвардейский). Основываясь на этих данных, маршал А. А. Новиков в своем докладе И. В. Сталину сделал однозначный вывод о подготовке противником крупного наступления на Курск.

Особенно интенсивно воздушные разведчики начали действовать во второй половине июня, когда напряжение на фронте приближалось к апогею. Так, 16-й одрап (16-я ВА) с 12 по 26 июня 1943 г. систематически вел поиск в районах Орел, Брянск, Унеча, Конотоп, Севск, Комаричи, Кромы, Глазуновка. Основная цель экипажей состояла в том, чтобы вскрыть базирование немецкой авиации, оценить интенсив-

**Экипаж дальнего разведчика
Ju.88D из отряда 2 (F)/22
приземлился после успешного
вылета в район Воронежа**

ность железнодорожных перевозок на участках Орел — Глазуновка, Орел — Брянск, а также установить скопление войск, прежде всего танков противника. Всего за этот период полк выполнил 35 самолето-вылетов на самолетах А-20 «Бостон». При этом потери составили два самолета (один из них принадлежал лучшему экипажу полка) и еще один А-20 Б оказался разбит на вынужденной посадке. На 12 июня в 16-м отряде имелось два «Бостон-3» и пять А-20 Б. Поскольку часто приходилось вести бой с неприятельскими истребителями, в состав каждого экипажа разведчика ввели еще одного стрелка, расположив его у люкового пулемета [76].

Тщательная ежедневная авиа-разведка оказалась нелегкой задачей. Германские штабные офицеры хорошо знали свое дело, предприняв, казалось, все возможные меры по скрытию масштабов предстоящей операции. Передвижение вблизи линии фронта разрешалось производить только ночью. В целях маскировки танкистам-эсэсовцам, которые сосредоточивались на южном фланге, в районе Белгорода даже пришлось сменить свою слишком заметную черную форму на обычную полевую [77]. Признаем, что в значительной степени немцы смогли ввести в заблуждение наших разведчиков.

Много ценной информации о противнике удалось получить на основе допросов пленных летчиков. Личный состав различных групп и эскадр рассказал нашим контрразведчикам о поставленных перед ними задачах, используемой материальной части, тактике боевых действий. Так, по словам летчика группы II/KG3 унтер-офицера А. Вагнера (A. Wagner), в конце мая прибывшего из-под Кёнигсберга и подбитого над нашей территорией 21 июня 1943 г., основная задача их части состояла в уничтожении эшелонов, проходивших по участку Сталиногорск — Елец. Самолеты группы, свыше 70% которых незадолго до его прибытия на фронт получили с заводов Германии, действовали одиночно, а при вылете в светлое время суток прикрывались истребителями из JG51. По словам пленного, при рейдах по дальним



Один из лучших «воздушных следопытов» — экипаж 99-го гв. рап. Слева направо: летчик П. И. Гаврилов, штурман Н. Т. Евтушенко, нач. связи эскадрильи Д. Е. Никулин

целям Ju.88 хорошо себя зарекомендовали, в экипажи в среднем совершили по 50–60 боевых вылетов.

В отличие от предыдущих периодов войны, многие немецкие военнопленные отдавали должное советским самолетам. Например, экипаж 15-й разведывательной авиагруппы признавал: «Материальная часть самолетов Пе-2, Ил-2, ЛаГГ-3, Як-3 (вероятно, имеются в виду истребители Як-9, — Прим. авт.) очень хорошая, особенно удачен Пе-2. Ил-2 является прекрасным штурмовиком». В то же время один из пленных отмечал: «По-моему, русские неправильно используют Ил-2, он приспособлен к атаке на бреющем полете,



Немецкий штурман за фотографированием объекта



Советские механики вынимают фотоаппарат с отснятой кассетой с самолета Пе-2

с высоты 100–200 м, а реально бомбы сбрасывают с высот 500–800 м, что приводит к большим потерям. Часть русских экипажей, видимо, не доверяет своим машинам» [78].

Встречались критические отзывы о тактике советской авиации при допросах других пленных летчиков, например, из состава истребительной эскадры JG51 «Мельдерс». А один из летчиков эскадры KG3 «Блиц», высоко оценив бомбардировщики Пе-2 («быстроходные»), отметил, что их экипажи проявляют мало тактической гибкости, не используют хитрость при заходе на цель, слабо маневрируют в зоне зенитного огня. По его словам, он был свидетелем налета в начале июня советской авиации на Орел: из всех бомб, которые с высоты 3000 м сбросили восемь двухмоторных самолетов с красными звездами, на летное поле попали четыре; и только два самолета из 18 стоявших получили повреждения.

О характере и интенсивности разведывательных полетов, выполняемых германскими экипажами, также во многом стало известно после допросов пленных. Над армейской и фронтовыми полосами Центрального фронта активно действовала в мае группа NAGr4, возглавляемая майором Т. Финеком (T. Finck) и перевооруженная истребителями-разведчиками (Bf.109 и Bf.110). Однако советским истребителям удалось перехватить и сбить несколько «мессершмиттов». Летчики «сто десятых» поведали, в частности, об объектах, которые они изучали, своих наблюдениях при выполнении заданий, а также настроении личного состава из соседних частей 6-го ВФ.

Пленные из дальнеразведывательных групп сообщали также о регулярном достижении рубежей рек Оскол, Дон, Угра. (В действительности, как следовало из немецких отчетов, опытные авиаторы неоднократно в мае–июне проникали и к Москве.) По сообщению штурмана одного из экипажей 4 (F)/121, их отряд вместе с отрядом 4 (F)/11 действовал севернее широты г. Киров, а два других отряда группы FAGr4 [1 (F)/100 и 4 (F)/14] — южнее города. Типичный вылет был направлен на просмотр советской аэродромной сети, скажем, в полосе Сухиничи, Мичуринск; на шести-семи обнаруженных здесь аэродромах располагалось не менее 100 советских самолетов. По немецким оценкам, в тылу нашего Центрального фронта в середине мая находилось 400 машин, что мало соответствовало действительности.

Впрочем, немцы признавали, что подсчеты носили весьма приблизительный характер. Там же можно было сказать об изучении основных оборонительных рубежей Красной Армии в районе гигантской дуги. Генерал Ф. Меллентин, в то время начальник штаба 48-го немецкого тк, вспоминал: «Каждый квадратный метр Курского выступа был сфотографирован с воздуха. Но хотя эти снимки и давали представление о расположении русских позиций, их длине по фронту и глубине, они не могли вскрыть систему обороны во всех деталях или дать указание на силу оборонявшихся войск,

так как русские — большие мастера маскировки. Мы, безусловно, в значительной степени недооценивали их силы» [79].

Как теперь известно, у германского командования не имелось исчерпывающих сведений о численном и боевом составе ВВС КА в районе Курского выступа. На Воронежском фронте, где условия местности (степь, отсутствие крупных лесных массивов), казалось, не позволяли надежно скрыть истинное базирование наших авиационных частей и соединений, тем не менее удалось ввести в заблуждение экипажи разведывательных самолетов противника. Прежде всего здесь удалось хорошо замаскировать большинство действующих, а также создать целую сеть ложных аэродромов.

В тесном контакте с оперативным отделом и отделом аэродромного строительства проводила работу маскировочная служба аэродромов 2-й ВА. Ее возглавлял майор В. И. Лукьянов, в прошлом московский архитектор. Непосредственное строительство осуществляла 5-я инженерно-минная бригада Резерва Главного командования (командир подполковник Столяров). На расстоянии в несколько километров от летных полей ее воины устанавливали макеты, строили различные сооружения, характерные для действующих аэродромов. В среднем для выполнения всех предусмотренных планом работ на каждом ложном аэродроме подразделению из 20 человек требовалось от четырех до шести суток.

На 33 ложных аэродромах 2-й воздушной армии, таких, как Гредасово, Грязное, Прохоровка, бригада установила 28 макетов истребителей, 152 картонных штурмовика, 191 чучело, имитирующее военнослужащих. В ряде случаев саперы с успехом использовали сооружения, оставшиеся после убийства действующих частей. А команды ложных аэродромов усиленно имитировали напряженную «работу»; временами сюда приземлялись «настоящие» самолеты. В результате удалось скрыть истинное базирование нашей авиации. Всего за июнь 1943 г. немецкая авиация совершила на наши аэродромы 21 налет, причем только в трех случаях под удар попали самолеты на действующих аэродромах. В отчете, составленном уже после сражения, начальник инженерных войск Воронежского фронта генерал И. В. Бордзиловский отме-



Походные лаборатории 8-го немецкого авиакорпуса и 1-го советского бак

чал: «Устройство ложных аэродромов является весьма эффективным приемом маскировки авиации в степной местности, с помощью которого почти всегда можно достигнуть желаемых результатов по дезорганизации противника и отвлечения его авиации от действительных аэродромов» [80].

Высоко оценил эту важную деятельность и командарм-2 генерал С. А. Красовский: «Начальник маскировочной службы и солдаты аэродромных команд проявляли столько выдумки, что мы сами диву давались. Помню, мы с летчиком А. А. Пальчиковым едва отыскали аэродром Грушки, где базировался 27-й иап... Чтобы скрыть от глаз немцев аэродром, бойцы по эскизу



Командир 27-го иап подполковник В. И. Бобров на аэродроме Грушки проводит занятия с личным составом. Июнь 1943 г.

Лухьянова замаскировали взлетно-посадочную площадку так, что она сверху казалась изрезанной оврагами, хорошо вписывающимися в общий рисунок местности. Бойцы скопили клевер, а образовавшиеся участки засыпали соломой и сожгли ее. На обожженных местах имитировали овраги, по летному полю сделали ложную дорогу» [81].

Командир 27-го иап (полк активно действовал в мае-июне) подполковник В. И. Бобров добился строгой дисциплины маскировки; самолеты выруливали на старт прямо из капониров, что, несомненно, спасло часть от потерь на земле. А 3 июля, буквально накануне неприятельского наступления, команда ложного аэродрома Гредасово обстреляла из винтовок кружащийся над их головами немецкий двухмоторный самолет, который задымился и упал в районе Солнцево [82]. По донесению наших бойцов, они уничтожили Bf.110, а немцы признали потерю Ju.88 из группы II/KG3. В ходе же оборонительных боев на бутанфорские объекты противник предпринял девять налетов, сбросив 212 разных бомб. Немецкие разведчики не сомневались, что на Ромахово, Голубино, Грязное и других ложных аэродромах базируется по одному-два советских авиаполка.

Впрочем, далеко не всегда достоверная информация поступала и в разведотделы наших штабов. Напри-

мер, сбитый 11 июня советскими истребителями штурман экипажа К. Леман (K. Lehmann) из 4 (F)/121 сообщил о новой структуре, которую якобы в начале лета 1943 г. приняло на вооружение люфтваффе, — авиадивизиях. По словам офицера, дивизии — соединения смешанного состава. В состав каждой из них могут входить одна-две группы бомбардировщиков, одна-две группы пикирующих бомбардировщиков, не менее двух групп истребителей, возможно, одна-две группы штурмовиков; всего 6–8 групп по 30 самолетов каждая. Однако авиадивизии были созданы в начале Второй мировой войны, затем переформированы в авиакорпуса, а вновь немцы вернулись к ним на Востоке в апреле 1942 г. К лету следующего года 1-я авиадивизия (штаб в районе Орла) как структура, вопреки словам пленного, давно завоевала «право на жизнь» и, по мнению германского командования, вполне себя оправдала.

Далекое от объективности данные сообщил сбитый в мае обер-лейтенант Э. Клатт (E. Klatt) из NAGr4: «Между офицерами идут разговоры, что этой весной немецкие войска будут наступать в районе Ленинграда либо на юге. В районе Орла немецкие войска сейчас обороняются и готовятся к отражению большого наступления русских войск в этом районе, которое предвидится. Недавно русские захватили одну высоту в районе Малоярхангельска (254,6). По этому поводу

в сводке Верховного главнокомандования немецкой армии было указано, что Советы, поддержанные танками, перешли в наступление в районе Орла, но были отбиты на всех участках» [83].

Ему вторил другой пленный пилот с разведывательного самолета, утверждавший, что «раньше среди летчиков господствовали мнения, будто немецкие части непременно будут наступать. Однако после того как мы — разведчики ознакомились с положением противника перед нашим фронтом, то взгляды изменились на противоположные. Мы установили, что противник имеет по крайней мере трехкратное превосходство в артиллерии и гораздо лучше наших оборудованные позиции. Все летчики сходятся на том, что русские обязательно будут наступать» [84].

Одновременно немцы проводили различные мероприятия, направленные на введение в заблуждение нашего командования. За трое суток до начала германского наступления советские разведчики, ссылаясь на данные радиоперехватов, утверждали, будто противником производится переброска на другие направления эскадр KG51, 27 и 55 с аэроузлов Брянска и Орла. Заметим, что какого-либо ослабления авиационной группировки, предназначенной для поддержки операции «Цитадель», с конца весны не производилось. К тому же части эскадр KG27 «Бельк» и KG55 «Гриф» входили в состав 4-го ВФ и в то время не занимали аэродромы на северном фланге Орловско-Курской дуги.

Тем не менее все вышеперечисленные сведения не вызвали сомнений и в мае-июне поступили в штаб 16-й ВА. Больше повезло штабным работникам на южном фланге — здесь дезинформация распространялась противником не столь интенсивно. Сбитый юго-восточнее Чугуева огнем зенитной артиллерии летчик II/JG3 A. Фишер (A. Fischer) показал на допросе, что усиленная подготовка к операции «Цитадель» началась с 20 июня, когда сосредоточенные юго-западнее Белгорода войска начали стягиваться в район Томаровки. Пленный поведал не только о базировании своей группы, но и о переброске на данное направление других соединений (JG52 и SchG1), численность которых, впрочем, сильно преуменьшил в своих показаниях.

Сведения от военнопленного поступили весьма своевременно, но унтер-офицер Фишер не смог убедить ни начальника штаба 2-й ВА генерала Ф. И. Качева, ни начальника разведотдела подполковника Ф. С. Ларина. 29 июня они подготовили доклад в штаб фронта, где отмечалось: «Маневрирование танками и автотранспортом, проводимое

противником ежедневно днем в непосредственной близости от переднего края, и демонстративные попытки резать свои проволочные заграждения и прокладывать проходы в минных полях, по-видимому, имеют цель скрыть истинные намерения противника перейти к длительной обороне. Для наступления у немцев нет превосходства в силах на Белгородском направлении. Видимо, наступательных задач противник не ставит» [85].

Впрочем, наши штабисты вскоре сделали оговорку. По их мнению, вермахт сможет перейти в наступление, если произойдет усиление группировки пехотными соединениями. Однако поступила новая информация: противник усиливает не пехотные, а танковые войска. Вскоре воздушные разведчики сообщили о сосредоточении танков в районе населенных пунктов Муром и Липцы, находившихся между Белгородом и Харьковом. Концентрация танков была отмечена 1 июля перед линией фронта в районе Томаровка, Зыбино, Борисовка, а также на окраине Белгорода. Вероятно, это были части 48-го тк. После получения столь тревожных сообщений оборонительную полосу германских войск на глубину до 10 км вновь сфотографировали самолеты-разведчики. Однако определить дислокацию основного ударного кулака немцев — 2-го тк СС — советским авиаторам все же не удалось, что впоследствии негативно сказалось на ходе оборонительных боев в районе Белгорода.

Понимая, что противник свои перемещения производит в основном ночью, командование 2-й и 17-й воздушных армий усилило разведку в темное время суток. Ее проводили на глубину 50–100 км пилоты У-2, Р-5, а также выдававших виды СВ. Дальнюю разведку в основном выполняли экипажи «бостонов». Из донесений ночных разведчиков следовало, что с начала июля



Замаскированный в стogu сена Т-34 было практически невозможно обнаружить с воздуха. Район Прохоровки



**Группа I/JG52 перебазировалась на аэродром Бессоновка, западнее Белгорода.
На посадку заходит Bf. 109G. Начало июля**

резко возросло количество автоколонн противника, двигавшихся от Харькова к линии фронта. Так, в ночь на 1 июля экипажи отметили движение в сторону Белгорода более 200 автомобилей. На следующую ночь удалось обнаружить еще три колонны, общая численность которых оценивалась в 700 единиц различной техники.

Командование фронта зачастую требовало подтверждения данных ночной разведки, и утром поднимались экипажи с заданием уточнить полученную информацию. Например, в ночь на 3 июля экипаж 244-й бад обнаружил между Харьковом и Белгородом весьма интенсивные передвижения автотранспорта. А в 10 ч утра штаб дивизии получил приказ командующего 17-й воздушной армией «немедленно выслать экипаж на разведку с задачей установить интенсивность и направление движения автотранспорта, войск и их состав и численность по дорогам Харьков — Отрадный, Харьков — Грайворон, Харьков — Богодухов, Харьков — Валки. Особое внимание — дорогам к северу и северо-западу от Харькова. О важных данных рапортовать, при благоприятных условиях фотографировать» [86].

В это время проводились не только интенсивные передвижения немецких наземных войск, но и передислокация основных эскадр 4-го воздушного флота. В распоряжение штаба 8-го авиакорпуса поступили (из 1-го и 4-го авиакорпусов) JG52, StG2, StG77, другие группы и эскадры, которые в несколько этапов,

с соблюдением мер маскировки первоначально заняли Харьковский аэроузел, а буквально накануне наступления некоторые из них переместились еще ближе к фронту, в район Белгорода. По данным советской разведки, 4 июля не менее 300 самолетов перелетело в период с 17 ч до 18 ч 30 мин. В это же время в Полтаву из Сталино перебазировалась для участия в сражении группа I/KG100.

Таким образом, противник завершал последние приготовления к наступлению. Наши авиаразведка и служба радиоперехвата отметили этот факт. 4 июля в 16 ч, после короткой, но мощной артиллерийской подготовки, а также удара около 80 «юнкерсов», действовавших под прикрытием «мессершмиттов», немецкие части предприняли разведку боем. По воспоминаниям Манштейна, ему для создания наблюдательных пунктов требовалось в районе Бутово, Новая Горянка захватить ряд советских опорных пунктов, расположенных на господствующих высотах. Солдатам и офицерам вермахта удалось выполнить поставленную задачу. Авиация 4-го воздушного флота до позднего вечера выполняла на Белгородском направлении 224 самолето-вылета. Кроме ударов по переднему краю, двухмоторные бомбардировщики бомбили также ближние тылы советских войск в районе Черкасское.

В воздухе в тот вечер противодействие неприятельским экипажам оказали истребители 5-го иак 2-й воздушной армии. В ходе завязавшегося воздушного боя

наши летчики заявили об уничтожении 10 немецких самолетов. Противник же признал потерю двух Ju.88A из состава II/KG3. Один из них стал жертвой зенитной артиллерии, а другой подбила пара Ла-5 из 88-го гв. иап, заставив совершить вынужденную посадку в районе Ракитное, где его экипаж был пленен частями 40-й армии. Отличился в бою командир полка майор С. С. Римша; можно считать, что именно он открыл счет победам 2-й воздушной армии в оборонительных боях [87].

В последние дни перед сражением севернее в штабе К. К. Рокоссовского царило тревожное ожидание. Данные всех видов разведки подтверждали, что немцы в ближайшее время нанесут удар под основание Орловско-Курского выступа, где оборонялись войска 70, 13 и 48-й армий. Их насыщенность огневыми средствами постоянно росла, достигнув к началу июля невиданной ранее плотности. Особенно мощно выглядела оборона 13-й армии генерал-лейтенанта Н. П. Пухова, прикрывавшей кратчайшее направление на Курск. Сильную и развитую систему обороны имели также соединения 70-й и 48-й армий генерал-лейтенантов И. В. Галанина и П. Л. Романенко, находившиеся левее и правее 13-й армии. Следует подчеркнуть: командующий фронтом К. К. Рокоссовский был одним из наиболее убежденных сторонников преднамеренной обороны и предпринимал все меры по ее усилению.

В отношении участия авиации 16-й воздушной армии в предстоящем сражении мнение командующего фронтом, по всей видимости, оказалось решающим. Предусмотренные планом боевого использования

авиации упреждающие налеты на немецкие аэродромы были отменены частично из-за рассредоточения вражеской авиации по многочисленным полевым площадкам вблизи Орла, частично из-за небольшой вероятности нанести противнику чувствительные потери при несопоставимых потерях со своей стороны. В этих условиях было принято решение отказаться от активных действий авиации, предоставив «право первого хода» противнику.

Во многих советских документах и свидетельствах участников битвы подчеркивается, что оборона под Курском строилась прежде всего как противотанковая. С этим трудно поспорить. В систему ПТО прямо или косвенно включалась вся армейская и дивизионная артиллерия, в том числе реактивная и зенитная. Общая плотность артиллерийских стволов на всем фронте составляла 35 орудий на километр Центрального фронта, а в полосе 13-й армии, где предполагался главный удар неприятеля, плотность была доведена до 92 орудий на километр фронта, а на некоторых участках даже до 125 орудий. Более трети всех пушек являлись специальными противотанковыми.

Однако не меньше внимания уделялось и прикрытию группировки наземных войск средствами ПВО. Большая часть средств зенитной артиллерии была заблаговременно сосредоточена для прикрытия армий первого эшелона и частей усиления. При этом соблюдалась весьма компактная расстановка зенитных полков и дивизий, позволявшие поддерживать между ними огневую связь. Если для прикрытия полосы Центрального фронта (участка протяженно-



Дальномерщики за работой. Их задача — подготовка данных для прицельной стрельбы зенитной батареей



Группа самолетов Пе-2 летит на выполнение боевого задания



Германские войска сосредотачиваются в районе Орловско-Курской дуги.
До начала операции «Цитадель» — несколько дней



Расчет 37-мм зенитной пушки 61-К несет дежурство близи аэродрома. Курское направление

стью 306 км) имелось 986 различных зенитных орудий, то оборонявшуюся на 32-километровом фронте 13-ю армию прикрывали 32 орудия среднего калибра, 110 малокалиберных пушек и 128 зенитных пулеметов. Эти силы были сведены в две зенитно-артиллерийские дивизии (1-ю и 25-ю) и один отдельный полк, обеспечив исключительно высокую плотность зенитного огня на малых и средних высотах [88].

После полученного фронтами утром 2 июля предупреждения Ставки о возможном переходе противника в наступление прошло три томительных дня, однако немецкие войска не проявляли активности. Командование Центрального фронта заблаговременно спланировало проведение мощного огневого налета по изготовившемуся к броску неприятелю

с привлечением всей артиллерии трех общевойсковых армий, а также авиации 16-й воздушной армии. Ударты более 1000 орудий и минометов, а также рейды ударных самолетов призваны были сорвать немецкое наступление в самом его зародыше. Однако для четкой реализации замысла требовалось знать точное время вражеской атаки. Данные, полученные от перебежчиков, говорили о приближении решающих событий, но, к сожалению, не давали однозначного ответа на вопрос: «Когда?» Только вечером 4 июля, после предпринятой противником на соседнем, Воронежском, фронте разведки боем, стало понятно, что начало давно ожидаемого немецкого наступления не за горами. И действительно, грандиозное сражение развернулось уже на следующее утро.

Приложения к главе 1

ДИРЕКТИВА СТАВКИ ВГК № 30123 КОМАНДУЮЩИМ ВОЙСКАМИ БРЯНСКОГО, ЦЕНТРАЛЬНОГО, ВОРОНЕЖСКОГО И ЮГО- ЗАПАДНОГО ФРОНТОВ О СРОКАХ ВОЗМОЖНОГО НАСТУПЛЕНИЯ ПРОТИВНИКА [1]

8 мая 1943 г. 23 ч 35 мин

По некоторым данным, противник может перейти в наступление 10–12 мая на орловско-курском или белгородско-обоянском направлении, либо на обоих направлениях вместе.

Ставка Верховного Главнокомандования приказывает: к утру 10 мая иметь все войска как первой линии обороны, так и резервов в полной боевой готовности встретить возможный удар врага. Особенное внимание уделить готовности нашей авиации с тем, чтобы в случае наступления противника не только отразить удары авиации противника, но и с первого же момента его активных действий — завоевать господство в воздухе.

Получение подтвердить. О принятых мерах донести.

*СТАВКА ВЕРХОВНОГО ГЛАВНОКОМАНДОВАНИЯ
И. СТАЛИН
А. ВАСИЛЕВСКИЙ*

ЦАМО РФ. Ф. 3. Оп. 11556. Д. 13. Л. 44.

¹ Директива аналогичного содержания была направлена командующему войсками Степного военного округа.

Источник: Русский архив: Великая Отечественная: Курская битва. Т. 15 (4–4). М., 1997. С. 26.

БОЕВОЕ ДОНЕСЕНИЕ КОМАНДУЮЩЕГО ВОЙСКАМИ ЦЕНТРАЛЬНОГО ФРОНТА № 00219 ВЕРХОВНОМУ ГЛАВНОКОМАНДУЮЩЕМУ ОБ ОБСТАНОВКЕ

10 мая 1943 г.

Во исполнение директивы Ставки Верховного Главнокомандования от 8.5.43 г. № 30123 [1] докладываю:

1. Сполучением директивы Ставки отдано распоряжение всем армиям и отдельным корпусам Центрального фронта о приведении войск в боевую готовность к утру 10.5.43 г.

2. В течение 9 и 10.5.43 г. выполнено:

а) войска ориентированы о возможных наступательных действиях противника в ближайший период;

б) части первых и вторых боевых эшелонов, резерва приведены в полную боевую готовность. Командование и штабы проверяют на местах готовность войск;

в) в полосах армий, особенно на орловском направлении, усилены войсковая разведка и огневое воздействие на противника. В соединениях первого эшелона практически проверяется надежность огневого взаимодействия. Части вторых эшелонов и резервов проводят дополнительную рекогносцировку направлений вероятных действий и уточняют вопросы взаимодействия с частями первого боевого эшелона. Пополняются запасы боеприпасов на огневых позициях. Усилены заграждения, особенно на танкоопасных направлениях. Производится минирование глубины оборонительных полос. Проверена техническая связь — работает бесперебойно.

3. 16-я воздушная армия активизировала воздушную разведку и ведет тщательное наблюдение за противником в районе Глазуновка, Орел, Кромы, Комаричи. Авиасоединения и части армии приведены в боевую готовность для отражения ударов авиации противника и срыва возможных его наступательных действий.

4. Для срыва возможного наступления противника на орловско-курском направлении подготовлена контрподготовка, в которой участвует вся артиллерия 13-й А и авиация 16-й ВА.

ЦАМО РФ. Ф. 62. Оп. 329. Д. 33. Л. 69, 70.

¹ См. предыдущий документ.

Источник: Русский архив: Великая Отечественная: Курская битва. Т. 15 (4–4). М., 1997. С. 385–387.

РАСПОРЯЖЕНИЕ ПЕРВОГО ЗАМЕСТИТЕЛЯ КОМАНДУЮЩЕГО ВВС КРАСНОЙ АРМИИ № 137 КОМАНДУЮЩИМ 2-й И 16-й ВОЗДУШНЫМИ АРМИЯМИ, КОМАНДИРАМ АВИАКОРПУСОВ ОБ ОРГАНИЗАЦИИ БОРЬБЫ ЗА ГОСПОДСТВО В ВОЗДУХЕ

14 мая 1943 г.

Основная задача наших ВВС в предстоящих операциях заключается в том, чтобы завоевать господство в воздухе и тем самым обеспечить свободу действий нашим бомбардировщикам и штурмовикам по срыву подготовляемого вражеского наступления. При организации этой задачи вам необходимо:

1. Для уничтожения авиации противника в воздухе выделить специальные части истребителей, имеющих более высокую подготовку в ведении воздушного боя. Эти части на выполнение других задач не привлекать, а использовать их только для разгрома вражеской авиации в воздухе.

2. Опыт показывает, что обычно все воздушные бои протекают на решающих направлениях действий наших наземных войск. Следовательно, в этом случае наши патрулирующие истребители обязаны прикрывать не только наземные войска, но также обязаны прикрывать наших бомбардировщиков и штурмовиков, действующих в этом районе. Поэтому патрулирующие истребители должны быть не только над расположением своих войск, но и над территорией противника на глубину 10–15 км.

3. В боевых порядках групп патрулирующих истребителей иметь две подгруппы: одну для уничтожения истребителей, вторую для уничтожения вражеских бомбардировщиков.

Главная задача первой подгруппы заключается в том, чтобы боем сковать [истребители противника] и не дать возможность бить наших бомбардировщиков и штурмовиков, действующих в этом районе. Кроме того, эта группа обязана отсеять вражеских истребителей от бомбардировщиков и тем самым дать возможность нашей второй группе истребителей безнаказанно атаковать бомбардировщики.

Главная задача второй подгруппы состоит в том, чтобы уничтожить бомбардировщики и тем самым не дать возможности им бомбить наши наземные войска.

В процессе боя между первой и второй подгруппами должно быть организовано тесное взаимодействие и взаимная выручка. При появлении только одних истребителей противника, превосходящих число первой нашей подгруппы, вся патрулирующая группа действует вместе, но как только появляются бомбардировщики, то вторая подгруппа немедленно переходит к их уничтожению, а первая в то же время продолжает борьбу с истребителями противника, в том числе обязана отсеять истребители противника от прибывших на поле боя бомбардировщиков.

Боевые порядки патрулирующих истребителей эшелонировать по высотам от 1200 до 3500 м, строго соблюдая при этом принцип парного действия.

4. В общем плане операции борьбы за господство в воздухе предусмотреть действия по аэродромам противника, эти удары должны быть мощными и внезапными (на рассвете, днем и в момент дозаправки самолетов, вечером и т. д.). Умелые действия по вражеским аэродромам дадут хорошие результаты. Для уничтожения вражеских разведчиков и корректировщиков широко использовать засады истребителей на земле и действия «охотников».

5. Применение этих усилий нашей авиации на решающем направлении на узком участке фронта во взаимодействии с наземными войсками дает наибольший результат.

Кроме того, использование авиации на узком (решающем) участке фронта дает возможность командирам авиачастей самостоятельно видеть действия подчиненных в воздухе и соответственно управлять их боевой работой. Управление авиацией в воздухе над полем боя организовать в строгом соответствии с указаниями маршала авиации тов. Новикова, отправленными вам шифровкой штаба ВВС КА № 10/245 от 8.5.1943 г. [1].

6. Противник всячески старается нанести урон нашей авиации своими действиями по нашим аэродромам, поэтому необходимо: а) усилить бдительность средств ПВО

аэродромов; б) рассредоточить материальную часть на них, замаскировать ее. Срочно проверьте наличие щелей для укрытия личного состава. На наиболее угрожаемых участках, аэродромах прикрывать с воздуха (патрулированием, засадами, дежурством на земле); в) на всех аэродромах истребителей иметь не менее одной трети сил боевых самолетов в готовности к вылету через одну минуту после объявления сигнала тревоги; г) проверить оповещение, на всех аэродромах иметь специально выделенные радиоприемники для приема донесений с постов ВНОС.

7. Противник на Кубани применял следующую тактику: высылал своих истребителей на маршруты полетов нашей авиации, наши истребители, не долетая до своего района патрулирования, встречались с истребителями противника и вступали с ними в бой.

В результате наземные войска оставались без прикрытия и бомбардировщики противника безнаказанно бомбардировали [их]. Не исключена возможность, что противник такую же тактику применит и на других фронтах. Поэтому потребуйте от нашей истребительной авиации таких групповых методов действий, выделяя истребители из первой подгруппы, а всеми остальными силами — сковывать [действия вражеской авиации] в отведенных районах патрулирования.

8. Авиационным соединениям, выделенным для уничтожения авиации противника в воздухе, иметь резерв, который в решающие периоды воздушных боев использовать для наращивания наших сил в бою.

В остальном подготовку к операциям проводить в соответствии с планом и данными мною устными указаниями.

БОРОЖЕЙКИН

ЦАМО. Ф. 302. Оп. 4205. Д. 24. Л. 438, 439.

¹ Адресуется командующим воздушными армиями, командирам авиационных истребительных корпусов. В нем излагается порядок управления воздушным боем: командиры авиационных дивизий или корпусов с КП общевойсковых армий, в интересах которых действуют, наводят на цель подчиненные им истребители через ведущих групп, а те в свою очередь управляют боем ведомых.

Источник: Русский архив: Великая Отечественная: Курская битва. Т. 15 (4–4). М., 1997. С. 29, 30.

**ДИРЕКТИВА СТАВКИ ВГК № 30137
КОМАНДУЮЩИМ ВОЙСКАМИ ФРОНТОВ,
КОМАНДУЮЩЕМУ ВВС КРАСНОЙ АРМИИ,
КОМАНДУЮЩЕМУ ПВО ТЕРРИТОРИИ СТРАНЫ
О СЛУЧАЕ ИСКАЖЕНИЯ В ДОНЕСЕНИЯХ
ИСТИННОГО ПОЛОЖЕНИЯ ДЕЛ**

9 июня 1943 г. 24 ч 00 мин

После отражения налета авиации немцев на Курск 2.6 в Генштаб поступили донесения о сбитых самолетах и захваченных в плен летчиках: от командующего Центральным фронтом о сбитых средствами фронта 50 само-

летах и средствами ПВО ТС — 76 самолетах противника и от генерал-лейтенанта Громадина о сбитых средствами ПВО ТС — 86 самолетах.

Кроме того, генерал-лейтенант Громадин 3.6 донес о захвате в плен 42 немецких летчиков, а начальник штаба Воронежско-Борисоглебского дивизионного района ПВО полковник Гаврилов донес, что захвачен в плен 61 летчик.

Произведенной проверкой установлено, что сбито всего 123 самолета противника, а захвачено в плен только 5 немецких летчиков, из них 4 на Воронежском фронте в районе Обояни.

Таким образом, донесения о количестве сбитых самолетов немцев были представлены в основном правильные, а донесения о захваченных в плен немецких летчиках даны генерал-лейтенантом Громадиным и полковником Гавриловым, не проверенные и не соответствующие действительности.

Обращаю внимание командующего ПВО ТС генерал-лейтенанта Громадина на плохо организованный контроль и проверку получаемых им донесений.

Начальнику штаба Воронежско-Борисоглебского дивизионного района ПВО полковнику Гаврилову объявляю выговор за представление ложного донесения.

Ограничиваюсь этой мерой взыскания в отношении т. Гаврилова только потому, что учитываю его предшествующую хорошую работу.

Приказ объявить всем начальникам штабов фронтов, командующим и начальникам штабов воздушных армий и командующим и начальникам штабов зон и районов ПВО территории страны.

И. СТАЛИН

ЦАМО РФ. Ф. 3. Оп. 11556. Д. 13. Л. 106, 107.

Источник: Русский архив. Великая Отечественная. Курская битва. Т. 15 (4–4). М., 1997. С. 36.

ИЗ БИОГРАФИЙ КОМАНДУЮЩИХ И КОМАНДИРОВ ВОЙСК ПВО

ПОЗДНЯКОВ Василий Георгиевич [3.05.1896–12.02.1958], генерал-лейтенант артиллерии (1944).

В Русской императорской армии с августа 1915 г. по декабрь 1917 г., рядовой. В Красной Армии с июня 1918 г. Окончил артиллерийские КУКС РККА в г. Детское Село (1925), академические курсы технического усовершенствования комсостава РККА при артиллерийском факультете Военно-технической академии РККА им. Ф. Э. Дзержинского (1931). Курсы усовершенствования командного состава зенитной артиллерии РККА...

После войны В. Г. Поздняков с сентября 1922 г. был помощником военкома, затем военкомом артиллерии 33-й стрелковой дивизии Приволжского военного округа в г. Самара. В 1923 г. дивизия вошла в состав Западного военного округа и дислоцировалась сначала в г. Жиздра, затем в г. Могилев. В октябре 1924 г. направлен на учебу на артиллерийские КУКС РККА в г. Детское Село. По их

окончании в сентябре 1925 г. назначен в 31-й артиллерийский полк 31-й стрелковой дивизии (г. Сталинград), где и. д. командира батареи и начальника полковой школы. С декабря 1927 г. командовал линейным, затем учебным дивизионом в 106-м артиллерийском полку РКК Приволжского военного округа. В декабре 1930 г. — сентябре 1931 г. учился на академических курсах технического усовершенствования комсостава РККА при Военно-технической академии РККА им. Ф. Э. Дзержинского, по их окончании назначен командиром 13-го отдельного артиллерийского дивизиона ПВО в составе 13-го стрелкового корпуса в г. Свердловск. С апреля 1932 г. был командиром и военкомом 137-го отдельного артиллерийского дивизиона ПВО ОКДВА в г. Хабаровск. В октябре того же года приказом ОКДВА он был назначен командиром 17-го полка ПВО и начальником пункта ПВО г. Хабаровск. В марте 1933 г. переведен на должность командира и военкома 85-го артиллерийского полка 1-й дивизии ПВО Москвы. В период с ноября 1935 г. по май 1936 г. находился на КУКС зенитной артиллерии РККА. В ноябре 1937 г. назначен командиром 2-й отдельной артиллерийской бригады ПВО Киевского военного округа. С мая 1938 г. и. д. начальника артиллерии 3-й дивизии ПВО Киевского Особого военного округа, с июля 1939 г. — начальника отдела ПВО штаба этого же округа. В июне 1940 г. он был назначен командиром 3-й дивизии ПВО.

В начале Великой Отечественной войны генерал-майор артиллерии В. Г. Поздняков в той же должности. В составе войск Юго-Западного фронта дивизия прикрывала с воздуха столицу Украины г. Киев. Командуя дивизией, одновременно был начальником Киевского дивизионного района ПВО. 11 сентября 1941 г. 50% состава боевых частей дивизии было направлено из Киева в Харьков, однако из-за плохого состояния дорог и непрерывных дождей удалось к 18 сентября дойти лишь до Пирятина, где представителем штаба фронта они были задержаны и поставлены на противотанковую оборону. 12 сентября по приказу Военного совета 37-й армии В. Г. Поздняков оставшимися частями дивизии организовал наземную оборону Киева с севера и востока (район Борисполя). Первое столкновение с противником состоялось 16 сентября, после чего в течение 4 дней дивизия отражала яростные атаки врага. Затем она выполняла задачу по организации ПВО отхода войск 37-й армии из Киева. 25 сентября, после того как кончились снаряды, материальная часть зенитной артиллерии была уничтожена. Затем остатки его дивизии в составе 27-го стрелкового корпуса генерала П. Д. Артеменко пробивались на Березань, а после их разгрома — отдельными группами выходили на Прилуки. Только 14 октября 1941 г. генерал-майору артиллерии В. Г. Позднякову, переводному в гражданское белье и без документов, удалось выйти из окружения в расположение 3-го воздушно-десантного корпуса в районе ст. Суджа. По выходу он был направлен в штаб Юго-Западного фронта, где назначен начальником Управления ПВО фронта.

С июля 1942 г. генерал-майор артиллерии В. Г. Поздняков последовательно занимал должности заместителя командующего артиллерией по ПВО Сталинградского,

с августа — Донского, с февраля 1943 г. — Центрально-го фронтов. С октября 1943 г. был заместителем по ПВО войск Белорусского, затем 1-го Белорусского фронтов. 9 февраля 1944 г. ему было присвоено воинское звание «генерал-лейтенант артиллерии». По оценке вышестоящего командования, «войска Сталинградского, Донского, а затем Центрального и Белорусского фронтов всегда имели большое насыщение зенитной артиллерией, которыми тов. Поздняков с успехом руководил. В период боев под Сталинградом тов. Поздняков правильно организовал воздушную блокаду противника, чем в большей мере способствовал полному разгрому врага. В боях за Курский плацдарм тов. Поздняков так организовал систему ПВО, что авиация противника несла значительные потери от огня ЗА, которая своим огнем заставила авиацию противника резко изменить тактику действия и позволила сохранить целостность нашей обороны и группировку войск».

В июле 1947 г. уволен в отставку по болезни.

Последнее воинское звание: генерал-лейтенант артиллерии (9.02.1944).

Награжден орденом Ленина, 4 орденами Красного Знамени, орденами Суворова 2-й степени, Кутузова 2-й степени, Отечественной войны 1-й степени, медалями.

Источник: Голоток В. Л., Цапаев Д. А. Командный состав войск ПВО Красной Армии в годы Великой Отечественной и советско-японской войн 1941–1945 гг. М., 2012. С. 320–322.

ИЗ ОТЧЕТА УПРАВЛЕНИЯ ФОРМИРОВАНИЯ И БОЕВОЙ ПОДГОТОВКИ ВВС КА. ПОДГОТОВКА АВИАЦИОННЫХ РЕЗЕРВОВ В МАЕ 1943 Г.

Основные мероприятия:

- закончена подготовка 10 авиакорпусов резерва Ставки ВГК;

- закончена подготовка 22 ибп для трех ибп на У-2;
- подготовлено 44 маршевых авиаполка;
- начата ночная подготовка по одному авиаполку в каждом корпусе;
- отправлены на фронт 3133 самолета и 765 самолетов в ПВО, АДД, ВМФ и т. д.

Всего за май отправлено **3898 самолетов**.

Принято от заводов и перегнано на аэродромы запасных авиаполков:

- 2515 самолетов, в том числе:
- истребителей — 826;
- штурмовиков — 887;
- бомбардировщиков (в том числе У-2) — 400;
- отправлено по железной дороге 402.

Подготовлено и отправлено фронтам 1662 летчика.

Имеется подготовленных, но не отправленных 1654 летчика.

На 1 июня 1943 г., кроме самолетов, отправленных на фронт, в запасе имелось 3424 самолета, в том числе:

- в маршевых полках, закончивших подготовку, — 1413;
- в маршевых полках, не закончивших подготовку, — 2011.

Основной причиной, тормозившей работу, являлся недостаток горючего и перебои в его доставке. В результате произошел срыв сроков готовности авиакорпусов, снижение качества подготовки пилотов.

Также уменьшен налет в ущерб качеству подготовки пилотов в заплах.

Отмечались случаи массовых заводских дефектов самолетов и моторов (особенно на Ил-2 и Як-7).

Отмечалось большое количество случаев обрыва обшивки крыла с его разрушением. Пришлось ввести ограничения на пилотирование Ил-2, что явно непереносимо.

Таблица 5

График подготовки и отправки частей и его выполнение за май 1943 г.

Тип ЛА	Подготовка ап		Отправлено ап		Отправлено самолетов				
	реально	план	в резерв	в ВА	ВМФ	ПВО	развед.	АДД	сумма*
Ил-2	17+4 каз	15	11	5+4 каз	105	-	-	-	1144
Як-1,7,9	6	7	18	-	32	41	-	-	1016
Ла-5	3	5	13	1	10	20	-	-	645
ЛаГГ-3	2	1	-	2	-	1	-	-	86
Р-39	1	3	-	1	-	5	-	-	59
Р-40	1	-	-	1	-	41	-	-	81
Спитф.	-	1	-	-	2	11	-	-	21
Ил-4	-	-	4	-	-	-	-	-	128
Пе-2	1 раз+ 1 раз	-	-	1 раз	15	-	23	-	218
Б-3	1	2	-	1	-	-	14	-	66

Тип ЛА	Подготовка ап		Отправлено ап		Отправлено самолетов				
	реально	план	в резерв	в ВА	ВМФ	ПВО	развед.	АДД	сумма*
Б-25	-	-	-	-	-	-	-	18	18
Ту-2	-	-	-	-	-	-	3	-	3
У-2	12+1 аз + 32 звена связи	10	-	1 ап+1 аз +32 звена связи	-	-	-	-	130
УТ-2	-	-	-	-	10	-	-	-	124
Як-6	-	-	-	-	2	-	-	-	46
Итого	44 ап, 1 раз 4 каз, 1 аз связи, 32 звена связи	44 ап	46 ап	12 ап 1 раз 4 каз 1 аз связи 32 звена связи	188	122	38	21	3898

В суммарное количество входят самолеты, переданные ВВС КА, в том числе в составе авиаполков.

Подготовленные полки:

- на Пе-2-511-й иап (первый раз),
- на Б-3-8-й гв. бап (второй раз),
- У-2-992, 930, 990, 997, 998 (первый раз), 597, 690, 385 (второй раз), 23 гв., 387, 389, 390-й ап (третий раз),
- Р-40 «Киттихаук» — 191-й иап (второй раз),
- Р-39 «Аэрокобра» — 124-й иап (первый раз),
- Ла-5-160, 171, 116-й иап (первый раз),
- ЛаГГ-3-978 (второй раз), 88-й иап (третий раз),
- Як-1-897, 659, 866-й иап (третий раз),
- Як-7-157 (третий раз), 508-й иап (четвертый раз),
- Як-9-518-й (первый раз),
- Ил-2-947, 948 (первый раз), 686, 621, 624, 724, 95 гв., 807, 810, 825, 806 (второй раз), 503, 211, 614, 93 гв., 94 гв. (третий раз), 232-й шап (четвертый раз).

Пополнение воздушным армиям и корпусам:

1-я ВА ЗФ — 16 Пе-2, 24 Ил-2, 3 Б-3. Всего — 43 самолета

2-я ВА Вор. Фр.:

6-й сак (149, 247, 516-й иап — по 31 Як-1), 270-й иап — 32 Як-1, (6, 815-й бап — по 32 Ил-4);

5-й иак (27, 508, 438-й иап — по 32 Як-7), (40 гв., 41 гв., 88-й гв. иап — по 33 Ла-5),

427-й иап — 32 Як-7, 320-я раз — 7 Пе-2, 51, 52-я каз — по 5 Ил-2.

Россылю — 15 Як-1, 2 Ил-2, 1 Як-6. Всего — 451 самолет

5-я ВА Степного округа:

(3 гв., 181, 239-й иап — по 32 Ла-5) из 7-го сак

587-я аз связи — 7 У-2

1 Як-6. Всего — 104 самолета

8-я ВА ЮФ: 12 Пе-2, 3 Як-1, 54 Ил-2, 1 Б-3. Всего — 70 самолетов

15-я ВА Бр. Фр.:

(783, 614, 810, 825-й шап — по 32 Ил-2)

171-й иап — 32 Ла-5

В разные полки: 7 Пе-2, 8 Ла-5, 2 Ил-2, 17 Як-1, 7, 1 Як-6

4-й сак (146, 248, 233, 133-й иап — по 32 Як-7), (836, 840-й бап — по 32 Ил-4)

211, 621, 624, 948-й шап — по 33 Ил-2 — в 3-й шак

160-й иап (32 Ла-5) в 1-й гв. иак

57-я каз — 5 Ил-2. Всего — 559 самолетов

16-я ВА Центр. Фр.:

6-й иак (486, 192, 92-й иап — по 32 Ла-5), (347, 163, 157-й иап по 32 Як-9, Як-7)

Россылю — 8 Р-39, 86 (типов Як-1, 7, 9), 90 Ил-2, 7 Б-3, 2 Ла-5. Всего — 385 самолетов

Пополнение корпусов:

1-й бак — 50 Пе-2

2-й бак — 25 Пе-2, 1 Як-6

3-й бак — 19 Пе-2

1-й шак — 7 Ил-2, 2 УТ-2, 1 Як-6

2-й шак — 4 Ил-2

3-й шак — 27 Ил-2

1-й гв. иак — 32 Як-7, 2 УТ-2, 1 Як-6

2-й иак — 7 Як-7, 12 Ла-5, 1 УТ-2

3-й иак — 48 Як-1, 9, 3 Ла-5

4-й иак — 10 Ла-5

5-й иак — 2 УТ-2

6-й иак — 4 Ла-5

2-й сак — 6 Ил-2, 2 УТ-2, 1 Як-6

3-й сак — 5 Ил-2, 25 Ла-5, 43 Як-1, 2 УТ-2, 1 Як-6

- 4-й сак — 2 УТ-2
- 5-й сак — 2 УТ-2
- 7-й сак — 15 Ла-5, 2 УТ-2
- 8-й сак — 2 УТ-2, 2 У-2
- 9-й сак — 20 Ил-2, 1 Як-6, 2 УТ-2, 4 Ла-5
- 10-й сак — 2 УТ-2, 1 Як-6

Примечание. Многие из перечисленных выше частей и соединений приняли участие в Курской битве с самого начала, другие были введены в сражение на разных этапах.

Источник: ЦАМО РФ. Ф. 35. Оп. 11321. Д. 447 Л. 57–69.

ОПЕРАТИВНАЯ СВОДКА ГЕНЕРАЛЬНОГО ШТАБА КРАСНОЙ АРМИИ № 182 (855)

На 08 ч 00 мин 1 июля 1943 г.

На всех фронтах в течение 30 июня наши войска занимали прежние позиции, укрепляли их, на отдельных участках вели боевую разведку и артиллерийскую перестрелку с противником.

1. Войска Карельского фронта...

6. Войска Западного фронта укрепляли занимаемые рубежи обороны, огнем пехоты и артиллерии уничтожали живую силу и огневые средства противника. Подразделениями пехоты силой до роты на отдельных направлениях вели разведку. Авиация противника вела разведку нашей обороны. Учено 72 самолето-пролета.

Огнем частей фронта за сутки 30.6 уничтожено до 390 немцев, 7 пулеметов, 2 миномета; взорвано 24 блиндажа, подавлен огонь 4 артиллерийских батарей и 11 пулеметов. Разведподразделениями взято в плен 4 солдата, принадлежащих 252 и 134 пд; захвачено 3 пулемета, 18 винтовок и 1 гранатомет.

В воздушных боях сбито 3 самолета ФВ-190.

7. Войска Брянского фронта укрепляли занимаемые позиции, вели разведку и перестрелку с противником.

На фронте 3-й армии огнем отбита разведка противника силой до роты, пытавшегося вести разведку в направлении Орловка (8 км юго-западнее Новосиль). Противник, оставив перед своим проволочным заграждением до 15 трупов, отошел в исходное положение.

Авиация противника вела разведку и бомбила аэродромы в районе Белев, не причинив материального ущерба.

В воздушных боях 30.6 сбито 3 самолета ФВ-190. Сбитые самолеты упали на нашей территории.

8. Войска Центрального фронта занимали прежние рубежи обороны, совершенствовали их в инженерном отношении, вели разведку и на отдельных участках огневой бой с противником.

65-я армия. Подразделения 115 сбр в ночь на 30.6 отбили разведгруппу противника силой до взвода пехоты, пытавшуюся вести разведку в районе вост. Дубки (9 км южнее Севск).

Противник в течение 30.6 периодически производил артиллерийские налеты по боевым порядкам войск фронта. Его авиация одиночными и парами самолетов вела разведку наших войск до рубежа Елец, Касторное. За сутки учтено 59 самолето-пролетов, из них 4 ночью.

Огнем всех видов оружия уничтожено 170 солдат и офицеров противника.

9. Войска Воронежского фронта продолжали производить оборонительные работы на занимаемых позициях, на отдельных участках вели разведку и перестрелку с противником.

Авиация противника одиночными и парами самолетов вела разведку нашей обороны. Отмечено 36 самолето-пролетов.

10. Войска Юго-Западного фронта занимали прежние позиции, вели разведку и перестрелку с противником.

Противник на отдельных участках редким артиллерийским огнем обстреливал наши боевые порядки и группой пехоты неустановленной численности вел безуспешную разведку в районе выс. 76,6 (3 км зап. Суженов).

Авиация противника вела разведку и бомбила отдельные населенные пункты. Отмечено 128 самолето-пролетов...

13. По данным штабов ВВС Красной Армии, ВМФ и АДД воздушные силы в течение 30.6 уничтожали живую силу и боевую технику противника в районах: Варениковская, Гайдук и дорогах Орел — Болхов, Орел — Мценск. Бомбили аэродромы противника Хомуты, Гостагаевская, вели разведку и прикрывали свои войска.

Произведено 618 самолето-вылетов, из них: по войскам противника — 126, по аэродромам — 37, на разведку — 202 и на прикрытие войск 253.

В воздушных боях сбито 6 самолетов, огнем ЗА и войск сбит 1 самолет противника. Наши потери — сбито 2 самолета и 1 самолет не вернулся на свой аэродром.

На всех фронтах в течение 30.6 отмечено 885 самолето-пролетов авиации противника.

*Начальник Оперативного управления
Генерального штаба Красной Армии
генерал-лейтенант Штеменко
Начальник информационного отдела
Оперативного управления
Генерального штаба Красной Армии
генерал-майор Платонов*

Источник: Великая Отечественная война — день за днем. Т. 6. Коренной перелом. М., 2010. С. 19–21.

ИЗ ВОСПОМИНАНИЙ КОМАНДУЮЩЕГО 16-Й ВА ГЕНЕРАЛ-ЛЕЙТЕНАНТА С. И. РУДЕНКО:

Отражение вражеских налетов на Курск явилось для нас своеобразной репетицией перед главными событиями. Почему же гитлеровцы так остервенело рвались к этому городу? Потому, что мы ввели их в заблуждение. Железнодорожные составы к нам прибывали обычно

ночью. Быстро разгрузив их, мы оставляли пустые вагоны на запасных путях. Фашисты клонули на эту приманку. Полагая, что в Курск прибывают наши войска, они решили разбить железнодорожный узел и стоявшие там эшелоны.

Только 2 июня в налетах на город и станцию участвовало 550 вражеских самолетов. В тот день я особенно сильно устал. Когда уже совсем стемнело, я вышел из землянки, где размещался командный пункт, и сел на скамейку отдохнуть. Но фашисты и ночью продолжали налеты на Курск. Мощный гул моторов доносился с запада и с востока. Это навстречу вражеским самолетам шли наши дальние бомбардировщики.

Спустя несколько дней — в период с 8 по 10 июня — советское командование провело вторую воздушную операцию в районе Курской дуги. Она осуществлялась силами трех воздушных армий (1, 15 и 2-й) и соединений Авиации дальнего действия. На этот раз ударам с воздуха подверглись 28 аэродромов, на которых базировались немецкие бомбардировщики. В итоге было уничтожено 223 самолета противника.

Таким образом, нам удалось ослабить боевую мощь вражеской авиации еще до начала битвы под Курском. Немецко-фашистскому командованию пришлось мобилизовать все резервы для того, чтобы восполнить потери в людях и технике, восстановить боеспособность своих авиационных соединений.

Из штаба фронта мне прислали такую записку: «В поселке Локоть и на станции Брасово замечены скопления живой силы противника. Там находятся крупные интендантские склады, штаб. Было бы здорово, если бы вы ударили по этим целям». К письму прилагалась небольшая схема, на которой были помечены все названные объекты. Письмо поступило от партизан.

Экипажи 3-го бомбардировочного корпуса нагрянули на поселок Локоть и станцию Брасово внезапно. Группа насчитывала 100 самолетов. Привезенные фотографии запечатлели столбы мощных взрывов.

Недели через две командир партизанского отряда прислал вторую записку: «Молодцы! Ударили здорово». Далее сообщались результаты: «Взорван склад с боеприпасами. Взрывы продолжались в течение 2–3 часов. Разрушено здание, где располагался немецкий штаб, а в подвалах находились склады продовольствия и снаряжения. Сгорело здание, в котором размещалась комендатура. Кроме того, уничтожено несколько домов, в которых были расквартированы подразделения только что сформированной немецкой части, подготовленной для отправки на фронт. Убито около 300 человек. На станции Брасово разбит эшелон с военными грузами. Сожжено несколько бронемашин и танков. Среди убитых один генерал».

И все-таки нашей основной задачей в то время было вести постоянное наблюдение за противником. На воздушную разведку экипажи летали ежедневно. Мы фотографировали дороги, лесные просеки и поляны, населенные пункты. Сличая снимки, узнавали об изменениях в стане врага, о появлении новых войсковых формирований.

На опушке небольшого лесочка мы заметили свежие следы танков, сфотографировали их. Он был буквально наштампован техникой. По нашим предположениям, там находилось не менее двух танковых дивизий. Я доложил Рокоссовскому и попросил разрешения ударить по этому лесу силами всего бомбардировочного корпуса. Какой бы урон мы нанесли немцам! Но Рокоссовский не согласился со мной. Пусть противник думает, что мы ничего не заметили.

Командующий фронтом следил, чтобы наша оборонительная система тщательно маскировалась. По его заданию мы ежедневно проверяли с воздуха скрытность расположения своих наземных частей.

В подготовительный период большую работу провели специалисты тыла под руководством генерала А. С. Кириллова. Они привели в порядок летные поля, подготовили в каждой дивизии запасные площадки, отремонтировали подъездные пути, создали пятнадцатидневные запасы горючего и боеприпасов, рассредоточив их по зонам.

Штурмовики получили новое оружие для борьбы с танками — бомбы ПТАБ.

Тщательно готовилась авиационная техника, проверялись моторы, вооружение, специальное оборудование. Инженерно-технический состав проводил регламентные и ремонтные работы. Процент неисправных самолетов в частях снизился с 12 до 5.

Неожиданно случилась неприятность: при тщательном осмотре «яков» 273-й истребительной дивизии специалисты обнаружили отслаивание фанерной обшивки на плоскостях и некоторых других частях машин. Самолеты нельзя было выпускать в воздух. Почему отслоилась обшивка и как обстоят дела в других дивизиях? Появилось немало «почему?» и «как?».

Главный инженер воздушной армии инженер-полковник В. И. Ребров пришел к выводу, что обшивку на плоскостях необходимо переклеить. Срочно доложили о своем решении в штаб ВВС, вызвали представителей авиапромышленности, главного авиаконструктора. Совместными усилиями дефект на самолетах удалось устранить за несколько суток.

В штабе заканчивались последние приготовления к операции. После всестороннего обсуждения было решено бомбардировщики и штурмовики посылать в бой эшелонами, чтобы постоянно держать под воздействием с воздуха войска наступающего противника. Полки должны были сменять друг друга, образуя над вражескими позициями огненную вертушку. Этот замысел утвердил сначала командующий фронтом, а затем представитель Ставки Г. К. Жуков.

Истребителям предстояло патрулировать в воздухе и дежурить на аэродромах в готовности к немедленно вылету на перехват противника или для выполнения другого задания. Предусматривались также меры по наращиванию сил в воздухе в ходе боя.

Для обеспечения четкого управления авиацией на главном направлении мой заместитель генерал М. М. Косях с оперативной группой и радиостанцией отправился

на КП 13-й армии. Все вопросы взаимодействия решались на месте с генералом Н. П. Пуховым. В 13, 48 и 70-ю армии мы также направили своих представителей.

И вот у нас все готово, отработано, расписано по часам. А фашисты почему-то не наступают. Потянулись напряженные дни ожидания.

Маскируя подготовку к наступлению и опасаясь наших ударов с воздуха, вражеские авиачасти находились на значительном удалении от линии фронта. Лишь 3 июля они перелетели на аэродромы Орла, Брянска и Карачева. Здесь против 16-й воздушной армии фашисты сосредоточили около 900 самолетов.

В ночь на 5 июля командование фронта получило подтверждение, что в 3 часа утра вражеские войска после короткой артподготовки перейдут в наступление в общем направлении на Курск. Было принято решение нанести по противнику упреждающий удар — провести мощную артиллерийскую контрподготовку.

На рассвете по распоряжению командующего фронтом вдоль всего участка нашей обороны ослепительными зарницами полькнули залпы орудий и гвардейских минометов, тишину разорвал и раскатился окрест оглушающий грохот. Вздрыгнула, закружилась в огненном вихре земля на позициях вражеских войск, изготовившихся к штурму. Контрподготовка длилась 20 минут. Наша артиллерия внесла существенные «поправки» в планы противника. Только в 4 часа 30 минут он начал артподготовку, а пять минут спустя на его позиции вновь обрушились снаряды и мины — командующий фронтом приказал повторить артиллерийский налет. Тут же он позвонил мне на КП и сказал:

— Теперь настало время вводить в действие авиацию, разворачивай плечи.

Мы немедленно направили приказание в соединения и части о времени «Ч» и действиях по плану.

В 5 часов 30 минут, с опозданием на два с половиной часа, противник начал наступление. Тут же над полем боя появилась его авиация. Группы (по 50–100 самолетов в каждой) накатывались волнами. На оборонительные рубежи наших войск, на позиции артиллерии посыпались фугасные бомбы. Вступили в бой наши истребители. В небе, то и дело перечерчиваемом дымными трассами горящих самолетов, закружилась карусель.

Мимо командного пункта, низко над землей, пронеслись колонны краснозвездных штурмовиков. Обширные минные поля, массированный огонь артиллерии и минометов, нарастающие удары авиации с воздуха замедлили продвижение вражеских танковых частей, вклинившихся в нашу оборону. После ожесточенного двухчасового боя противнику удалось немного потеснить лишь две стрелковые дивизии. В 9 часов 30 минут окончательно выяснилось, что главные силы враг бросил на Ольховатку и Поньри...

Источник: Руденко С. И., Брайко П. И. 16-я воздушная армия в битве под Курском // Военно-исторический журнал. 1963. № 7.

ИЗ ВОСПОМИНАНИЙ НИКОЛАЯ АЛЕКСАНДРОВИЧА АНТИПЕНКО. НА ГЛАВНОМ НАПРАВЛЕНИИ

Прежде всего требовалось решить проблемы, как доставлять продовольствие на передний край. На фронтовых и некоторых армейских складах его было даже в избытке. Но как одолеть распутицу?..

Обратились за помощью к курским женщинам. В кратчайший срок они изготовили нужное количество мягкой тары. В небольшие мешочки вкладывался трех-четырехдневный запас продуктов на одного или нескольких человек. Затем все это затаривалось в один общий мешок весом 15–20 килограммов и доставлялось на машинах по шоссе до тех пунктов, куда позволяли боевая обстановка и состояние дорог. А далее начиналась эстафета конных и пеших солдат вдоль линии фронта на расстояние до 40 километров. При таком способе транспортирования особенно бережного обращения требовали табак, сахар, соль, иначе все могло пережаться. Вот почему и понадобилось нам так много мелких мешочков.

Прошло несколько дней, и положение решительным образом изменилось. Если раньше в сводках, получаемых из дивизий, в графах «хлеб», «сахар», «табак» и других чаще всего стояли нули, то теперь в этих же графах стали появляться единицы, затем двойки, тройки. Обеспеченность войск продовольствием в суточном исчислении с каждым днем повышалась и была доведена до 5–7 суток.

На некоторых участках 70-й армии снаряды к артиллерийским позициям доставлялись также носильщиками. Конечно, не таким способом можно удовлетворить потребность, но ведь не вечно длится и распутица.

Тем временем авиационные налеты на Курск продолжались. Основные удары приходились по железнодорожному узлу. Не успевали закончить восстановление путей, как противник снова и снова их разрушал. Движение поездов через Курск в сторону Льгова, Поньрей и к нашему соседу слева в сторону Обояни временами вовсе прекращалось. Учитывая эффект, полученный от обходных путей, проложенных еще до войны вокруг Ельца, мы опять обратились за помощью к жителям Курска, чтобы построить временную обходную линию протяженностью свыше 7 километров вокруг железнодорожного узла. В небывало короткие сроки такой обход был готов, и дальнейшие бомбежки Курска уже не влияли на пропуск поездов на Льгов и Обоянь.

Надо отдать должное военным железнодорожникам, строившим эту дорогу в обход Курска и восстановившим разрушенные участки путей и мосты. Центральный фронт имел тогда лишь одну железнодорожную бригаду под командованием полковника П. И. Бакарева (впоследствии Герой Социалистического Труда, генерал-майор в отставке) из состава Управления военно-восстановительных работ № 1 (начальник УВВР полковник Ф. Н. Доронин, генерал-

майор в отставке). В обеспечении победы на Курской дуге эта бригада (особенно 17-й железнодорожный восстановительный батальон под командованием П. И. Коршунова) сыграла большую роль. Воины-железнодорожники с помощью жителей Курска делали все возможное и невозможное, чтобы пропускать поезда на фронт, работая под сильными и частыми ударами авиации противника.

В конце апреля 1943 года штаб тыла фронта переместился в деревню Терепша, в 14 километрах от Свободы. Службы тыла разместились в соседних деревнях.

Стремительное наступление советских войск зимой не дало возможности фашистам сжечь Терепшу. Она сохранилась во всей своей красоте: чистые, сверкающие белизной дома с раскрашенными оконными наличниками, похожие на уютные украинские хаты; зацветающие сады и палисадники; вербы, раскинувшиеся по обоям берегам неширокой, но довольно глубокой речки Терепша.

Не раз приходилось удивляться искусству наших квартирмейстеров в подыскании мест для расположения штабов и управлений. Эти квартирмейстеры подходили, конечно, не с позиций художника к оценке той или иной местности. Главный принцип, которым они руководствовались, — это по возможности непримечательность, так сказать, будничность пейзажа, чтобы с воздуха данная местность ничем не выделялась, не бросалась в глаза. Поэтому окончательное решение на размещение в новом районе принималось лишь после того, как офицер штаба несколько раз просмотрит район с воздуха на различных высотах. Но в данном случае деловой выбор Терепши и других прилегающих деревень вполне совпал бы даже со вкусом художника-пейзажиста — так красив этот район курских пригородов...

Данные разведки и анализ обстановки не оставляли сомнений в том, что назревает гигантское сражение. В эти недели мне приходилось почти ежедневно бывать у командующего фронтом, у начальника штаба. Однажды (это было в середине мая) я поехал на командный пункт с докладом. Приближаясь к деревне, увидел, как немецкий самолет сделал на нее два захода. Когда же мы въехали в деревню, нам открылась страшная картина: домик Рокоссовского был полностью уничтожен, и на развалинах лежал раненый дежурный адъютант. Велика была наша радость, когда мы увидели Рокоссовского, идущего навстречу. Он ходил ужинать в столовую, в 100 метрах от своего домика, только поэтому остался жив. Константин Константинович захотел меня выслушать немедленно. Докладывая обстановку, я обратил внимание командующего на то, что противник совершенно безнаказанно производит налеты на железнодорожную линию Касторное — Курск и даже ночью уничтожает подвижной состав. За два месяца немцы сбросили на этот участок около 4 тысяч бомб. К слову сказать, было известно, что за каждый подбитый паровоз фашистский летчик получал награду.

Командующий поставил перед зенитчиками задачу — отбить у немецких летчиков охоту совершать ночные налеты на наши поезда. Зенитчики успешно ее выполнили. Любопытна практика: паровоз ставили в середину поезда, составленного из платформ без всякого груза, на некоторых из них были зенитные орудия и пулеметы. Если обычно машинисты старались не допустить, чтобы искры из трубы демаскировали паровоз, то в данном случае, наоборот, привлекали к себе внимание противника. Несколько раз немецкие стервятники попадали в зону действительного огня наших зенитчиков. После того как десятка полтора самолетов рухнуло на землю, ночные налеты на поезда прекратились. Продолжались налеты днем на мосты линии Касторное — Курск, но железнодорожники, военные и гражданские приспособились быстро ликвидировать последствия этих нападений. Вблизи каждого моста постоянно находилась дежурная команда с набором восстановительных материалов. После налета, если случались повреждения, мост тотчас же восстанавливали, и перерывы в пропуске поездов не превышали трех-четырёх часов.

Конечно, несмотря на все это, пропускная способность железной дороги Касторное — Курск была для нас недостаточна. В этих условиях большим подспорьем стала транспортная авиация Резерва Главного командования под руководством генерала Н. С. Скрипко. По воздуху подавались боеприпасы наиболее дефицитных калибров, консервированная кровь, кровозаменяющие жидкости и др. Наши медики весьма эффективно использовали обратные рейсы самолетов для эвакуации: за короткий срок вывезли более 21 тысячи раненых. Насколько мне известно, нигде на протяжении всей прошедшей войны санитарная эвакуация по воздуху не достигала подобных размеров...

Источник: Огненная дуга: Белгород — Курск — Орел. М., 2003. С. 147–152.

ДОКЛАД КОМАНДУЮЩЕГО ВОЙСКАМИ ЦЕНТРАЛЬНОГО ФРОНТА № 00357/оп ВЕРХОВНОМУ ГЛАВНОКОМАНДУЮЩЕМУ О СОСТОЯНИИ ВОЙСК ФРОНТА

2 июля 1943 г. 14 ч 00 мин

Во исполнение Вашего телеграфного распоряжения от 2.7.1943 г. за № 30144 [1], докладываю:

Мною дано распоряжение о приведении в боеготовность войск и авиации фронта, а также об усилении разведки и наблюдения за противником с целью вскрытия его подготовительных мероприятий и намерений.

В случае наступления противника на орловско-ливленском, орловско-курском и кромско-курском направлениях мною будет проведена контрподготовка с целью сорвать наступление противника. К контрподготовке будет привлечена вся артиллерия 48, 13 и 70-й армий и вся авиация 16-й ВА по ранее разработанному плану.

Проведение проверки боевой готовности войск и всех средств управления и связи мною возложены на военные советы армий и командиров отдельных корпусов в период до 21.00 2.7.1943 г.

РОКОССОВСКИЙ
ТЕЛЕГИН
МАЛИНИН

ЦАМО РФ. Ф. 62. Оп. 329. Д. 23. Л. 8.

Источник: Русский архив: Великая Отечественная: Курская битва. Т. 15 (4-4). М., 1997. С. 152.

**ДИРЕКТИВА КОМАНДУЮЩЕГО ВОЙСКАМИ
ЦЕНТРАЛЬНОГО ФРОНТА № 00364/оп
КОМАНДУЮЩИМ 48, 13, 70, 60, 65,
2-й ТАНКОВОЙ И 16-й ВОЗДУШНОЙ АРМИЯМИ,
КОМАНДИРАМ 9-го И 19-го ТАНКОВЫХ
КОРПУСОВ, КОМАНДУЮЩИМ АРТИЛЛЕРИЕЙ,
ВТ И МВ, ЗАМЕСТИТЕЛЯМ КОМАНДУЮЩЕГО
ПО ТЫЛУ И ПО ИНЖЕНЕРНЫМ ВОЙСКАМ,
НАЧАЛЬНИКУ ПОЛИТУПРАВЛЕНИЯ
О МАСКИРОВКЕ ВОЙСК В ОБОРОНЕ**

3 июля 1943 г. 20 ч 55 мин

Данные радиоперехватов самолетов-разведчиков противника и ряд последних налетов его авиации показывают, что важнейшие наши объекты легко распознаются противником и подвергаются бомбардировке. Это происходит в результате отсутствия должной маскировочной дисциплины в войсках и на всех тыловых объектах, пренебрежительного отношения к средствам маскировки и неумелого их использования. Все это облегчает авиации противника распознавать места расположения наших войск, тыловых объектов и наносить им поражение.

В целях решительного улучшения мер маскировки войск и тыловых объектов, введения в заблуждение противника и сокращения ничем не оправданных потерь приказываю:

1. Тщательно проверить и улучшить существующую маскировку оборонительных сооружений, расположения войск и всех тыловых объектов. Резко повысить требования к соблюдению маскировочной дисциплины.

2. Разработать и провести мероприятия по скрытию истинной группировки войск и тыловых объектов. В боевых порядках стрелковых частей и артиллерии (в том числе и зенитной) развить систему запасных и ложных позиций. Чаще практиковать смену ОП артиллерии, районов расположения вторых эшелонов, резервов и танковых частей. Оставленные позиции и районы превращать в ложные. Ложные ОП и районы расположения войск обеспечить средствами имитации (кочующие орудия разных калибров, кочующие зенитные орудия и т. д.).

3. На отдельных участках создать ложные рубежи обороны и отсечные позиции (в виде системы траншей и ходов сообщения, создаваемых плугом).

4. Передвижение войск производить по четко разработанному плану, только в ночное время, сопровождая это ложными передвижениями в других районах (особенно на рассвете и ночью).

5. Обратить внимание на маскировку КП армий, соединений и частей. Чаще практиковать смену КП, для чего иметь не менее 1-2 запасных КП. В отдельных случаях практиковать создание ложных КП с имитацией работы на них.

6. Чаще производить смену районов расположения полковых тылов и ДОПов, тщательно маскируя их работу.

С целью скрытия районов расположения армейских складов и баз тщательно проверить и улучшить их маскировку, а также процессы работы на них. Наряду с действительными создать ложные склады и базы, обеспечив их имитацией прикрытия с воздуха.

При налетах вражеской авиации практиковать создание ложных пожаров в стороне от действительных объектов.

7. На основных армейских коммуникациях существующие высоководные мосты через реки маскировать под разрушенные и наряду с ними создавать ложные переправы с системой подъездных путей. Ложные переправы имитировать прикрытием с воздуха. Кроме того, в районах основных переправ построить низководные или подводные мосты-дублеры.

8. Командующему 16 ВА:

а) развивать систему ложных аэродромов, доведя их до числа действующих аэродромов. Ложные аэродромы обеспечить всеми средствами имитации режима действующих аэродромов (маячки, костры, макеты, периодическая посадка и взлет самолетов);

б) построить систему запасных аэродромов и посадочных площадок и возможно чаще производить смену действующих аэродромов;

в) для боеприпасов и горючего построить склады подземного или полуподземного типа;

г) при налете вражеской авиации на аэродромы практиковать устройство ложных пожаров в стороне от аэродромов.

9. Командующему артиллерией фронта:

а) разработать план создания ложных группировок артиллерии в армиях и обеспечить контроль за его выполнением;

б) дать указания командирам артиллерийских соединений и частей о порядке ведения пристрелки не отдельными орудиями, а залповым огнем батарей с целью затруднить противнику засечку ОП нашей артиллерии;

в) зенитной артиллерии при ведении огня не допускать создания огневых куполов над прикрываемыми объектами, а применять ведение огня по секторам;

г) в целях скрытия действительных прикрываемых объектов создавать ложные объекты прикрытия и шире практиковать работу кочующих зенитных орудий, батарей и других средств ПВО;

д) при налете авиации противника создавать очаги пожара в стороне от прикрываемых объектов.

10. Заместителю командующего фронтом по тылу:

а) провести проверку и принять срочные меры к улучшению маскировки всех фронтовых баз, складов, станций снабжения и процессов работы на них;

б) разработать конкретный план создания системы ложных складов, баз, ж.-д. станций, пунктов, ж.-д. мостов, объездных путей и т. д., обеспечив их маскировку и имитацию прикрытия с воздуха.

11. Заместителю командующего фронтом по инж [енерным] войскам:

а) подготовить и выдать в войска необходимое количество маск [ировочных] сетей и красок, обеспечив ими в первую очередь 16-ю ВА, фронтовые и армейские тыловые объекты, артиллерийские и танковые соединения;

б) выделить необходимые средства и силы в распоряжение командующего 16-й ВА для изготовления средств имитации на ложных аэродромах;

а) к 10.7.1943 г. подготовить и иметь в резерве разборные макеты танков, орудий, минометов, автомашин и прочее, из расчета на один тк одну артдивизию РКК и одну-две сд.

О принятых мерах и отданных распоряжениях донести 7.7.1943 г.

КОМАНДУЮЩИЙ ВОЙСКАМИ ЦЕНТРАЛЬНОГО ФРОНТА

ГЕНЕРАЛ АРМИИ РОКОССОВСКИЙ

ЧЛЕН ВОЕННОГО СОВЕТА ЦЕНТРАЛЬНОГО ФРОНТА

ГЕНЕРАЛ АРМИИ ТЕЛЕГИН

НАЧАЛЬНИК ШТАБА ЦЕНТРАЛЬНОГО ФРОНТА

ГЕНЕРАЛ-ЛЕЙТЕНАНТ МАЛИНИН

ЦАМО РФ. Ф. 62. Оп. 329. Д. 23. Л. 11–15.

¹ См. предыдущий документ.

Источник: Русский архив: Великая Отечественная: Кур-ская битва. Т. 15 (4–4). М., 1997. С. 152–154.

Это грозное слово — «Цитадель»

БИТВА НАЧАЛАСЬ

Поздним вечером 4 июля в штаб Центрального фронта поступила важная информация. Стало известно, что советским разведчикам в коротком ночном бою с вражескими саперами на нейтральной полосе удалось захватить «языка». Военнопленный на допросе в штабе 13-й армии показал: их подразделение имело задачу расчистить проходы в минных заграждениях на переднем крае. Германские войска, по его словам, перейдут в атаку в 3 ч утра 5 июля.

Когда об этом доложили генералу армии К. К. Рокоссовскому, времени на обсуждение возможных решений уже практически не оставалось. После короткой консультации с маршалом Г. К. Жуковым было признано нецелесообразным затемно поднимать в воздух самолеты, и командующий фронтом отдал приказ о начале артиллерийской подготовки. В 2 ч 20 мин артиллерия Центрального фронта открыла по расположению немецких войск огонь, который тем не менее не привел к срыву немецких планов. Из-за недостаточной разведки обороны противника стрельба велась в большинстве случаев по площадям. С опозданием в артподготовку включилась артиллерия 70-й армии. В расположении неприятеля прежде всего удалось нарушить проволочную связь, повредить некоторые наблюдательные пункты и вывести из строя множество орудий и минометов. По словам маршала Жукова, все же противник смог «избежать массовых жертв» и достаточно быстро привел свои войска в порядок [1]. В 4 ч 40 мин немецкая артиллерия открыла ответный огонь по войскам Центрального фронта, а в небе появились первые группы немецких самолетов. Почти двухмессячная битва в районе Орловско-Курской дуги началась.

Находившийся в это время в кабинете Сталина командующий Авиацией дальнего действия А. Е. Голованов так вспоминал о начале Курской битвы:

«Не торопясь, Сталин поднял трубку. Звонил Рокоссовский. Он доложил:

— Товарищ Сталин! Немцы начали наступление!

— А чему вы радуетесь? — спросил Верховный.

— Теперь победа будет за нами, товарищ Сталин! — ответил Константин Константинович.

Сталин положил телефонную трубку, помолчал, а потом сказал:

— А все-таки Рокоссовский опять оказался прав, — и, обращаясь ко мне, добавил:

— Отправляйтесь, пожалуйста, на Курскую дугу, свяжитесь с Жуковым и помогите им там» [2].

Любопытно отметить, что первоначальный немецкий план использования авиации 6-го воздушного флота также предусматривал налеты на советские аэродромы. Штаб флота приказал 1-й авиадивизии: «Первый боевой вылет соединения направить против плотно заставленных самолетами русских аэродромов в районе Курска, выделив часть сил для подавления позиций артиллерии около Малоархангельска» [3]. Однако анализ докладов экипажей самолетов-разведчиков и тщательное изучение многочисленных фотоленок убедило германское командование: более сотни разведанных аэродромов и личный состав 16-й ВА трудно заставить врасплох; русские подготовлены к подобному развитию событий (самолеты замаскированы



Девушка-механик заправляет горючим истребитель Як-1



Группа немецких пикировщиков «штука» летит на боевое задание

и рассредоточены, многие стоят в капонирах, аэродромы хорошо прикрыты средствами ПВО), и ни одного налета на них немецкие летчики тогда не предприняли.

Между тем штаб Центрального фронта оценивал работу тыловых служб строже неприятеля. Его не удовлетворили принятые меры по маскировке войск, важных тыловых объектов, армейских складов и баз. В директиве, которую командующий направил в войска вечером 3 июля, указывалось на необходимость улучшить маскировку. Рокоссовский, ссылаясь на данные радиоперехватов сообщений немецких самолетов-разведчиков, пришел к выводу: противник легко распознает с воздуха наши важнейшие объекты. Требовалось срочно принять действенные меры, построив в том числе множество ложных складов, аэродромов, переправ...

«В ночь на 5 июля, после ознакомления с общим положением дел, командир группы II/KG4 майор Р. Граубнер (R. Graubner) зачитал лично составу приказ командующего генерал-полковника Р. фон Грейма (R. von Greim), где подчеркивалось значение предстоящих боев, — вспоминали ветераны эскадры «Генерал Вефер». — В 3 ч 25 мин летчики стартовали для поддержки начавшейся операции — как потом оказалось, последнего стратегического наступления вермахта на Востоке. Экипажам группы поручалось после нанесения первого удара приземлиться

в районе Карачева, чтобы оттуда действовать с максимальным напряжением сил совместно с авиагруппой III/KG4» [4].

Вылеты появившихся примерно в 4 ч 30 мин (здесь, как и в предыдущей цитате, приведено московское время, отстающее от средневропейского, по которому вели отсчет немцы, на один час) бомбардировщиков и нанесенные ими удары были нацелены на то, чтобы помочь войскам взломать нашу оборону. Примерно 20 Ju.88, принадлежащих II/KG51, в строю «пеленг» с высоты около 500 м и не менее 60 He.111 из II/KG4, I и III/KG53 в строю «клин» с высот 600–2500 м прямо с маршрута сбросили свой смертоносный груз на позиции 148-й стрелковой дивизии 15-го ск. Германские экипажи бомбили серийно «по ведущему», после чего с резкими разворотами выходили на свою территорию.

Спустя всего несколько минут три большие группы «юнкерсов», принадлежащих эскадре StG1, с крутого пикирования обрушили осколочно-фугасные бомбы на позиции советской артиллерии в перелеске. Разрывы наблюдались несколько севернее, чем при налете предыдущего сводного соединения. Непосредственное прикрытие Ju.87, как ранее Ju.88 и He.111, осуществлялось лишь незначительными патрулями истребителей. Видимо, немцы рассчитывали на эффект неожиданности от появления в небе сразу большого



На мотоцикле и лошади воины Красной Армии прибыли к месту падения сбитого Ju.87D. Судя по бортовым кодам, машина принадлежала группе I/StG1

количества машин. Несколько групповых воздушных боев вспыхнуло в самые ранние часы начавшегося сражения, в ходе которых летчики 1-й гв. иад сбили один из пикировщиков.

Бойцам 70-й армии удалось захватить в плен экипаж Ju.87D-3 (№ 1118) из отряда 7/StG1. С большой уверенностью можно утверждать, что летчик унтер-офицер Г. Хайль (H. Heil) и его стрелок-радист оказались первыми жертвами советских авиаторов. Рассказывая о силе сопротивления нашей истребительной авиации, они на допросе показали: «Мы прибыли на советско-германский фронт 3 июля из Югославии. 5 июля в 2 ч 15 мин наша эскадра получила приказ бомбить укрепления русских. Мы еще не успели сбросить бомбы, как наш бомбардировщик «Юнкерс-87» был подожжен советским истребителем. Признаться, мы ожидали сильного противодействия со стороны советской авиации и зенитной артиллерии. Однако жестокий отпор русских летчиков превзошел все ожидания и ошеломил нас» [5]. Столь лестная характеристика наших истребителей не могла пройти мимо советской пропаганды. Показания сбитого экипажа немедленно процитировало Советское информбюро в одном из ближайших выпусков.

Материалы допроса косвенно подтверждаются докладом командира 7-го отряда StG1 капитана Бербериха (Berberich): «При отходе от цели западнее Малоярхангельска за одним из «юнкеров» наблюдался дымный след — видимо, машину подбила зенитная артиллерия. Экипаж два дня назад прибыл с аэродрома Панчево (под Белградом), где в группе боевой подготовки I/StG151 готовилось пополнение для нашей эскадры» [6]. Можно предположить, что атаку наших истребителей (по советским документам они принадлежали 54-му гв. иад) остальные экипажи пикировщиков не наблюдали.

В пространных воспоминаниях командира группы III/StG1 капитана Ф. Ланга (F. Lang) большое внимание уделяется рейдам против объектов Курска в мае — июне 1943 г. Атаки далеко удаленных целей при мощном противодействии всех средств ПВО по праву считались командованием люфтваффе весьма опасными и привели к серьезному урону в пикировщиках других частей. Тогда группа Ланга смогла сохранить экипажи и машины [7]. Однако в первый же день Курской битвы при ударах по армейской полосе советской обороны оказались потеряны три Ju.87 и две-три машины получили повреждения. Основным врагом пикировщиков стали зенитки. В частности, командир 9-го отряда обер-лейтенант Г. Роде (H. Rode), сажая в поле серьезно поврежденную снарядами «штуку», ска-

потировал, превратив самолет в груды металлолома; экипаж получил легкие ранения от осколков, а также многочисленные ушибы.

Практически все вылеты германской ударной авиации 5 июля были направлены на поражение позиций нашей артиллерии, узлов сопротивления и танков в районе наступления. Особенно мощную поддержку получила сводная группа майора Калы, состоявшая из отдельного танкового батальона танков «Тигр» и трех дивизионов штурмовых орудий РГК, наступавшая вдоль железной дороги на станцию Поньри. Проходило всего 10–15 мин после ухода одной группы немецких самолетов, как ее сменяла другая. Каждая из них насчитывала от 20 до 60 машин. Уже к 11 часам 5 июля советские посты ВНОС зафиксировали до 1000 самолето-пролетов противника, из которых около 800 совершили бомбардировщики и пикировщики.

«Уже сейчас можно наблюдать некоторые изменения в тактике немецкой авиации, — отмечали советские командиры и штабы. — Например, немецкое командование не провело авиационной подготовки перед наступлением наземных войск. Раньше авиационная подготовка чаще всего начиналась за несколько дней ударами по коммуникациям и аэродромам. Затем налеты усиливались и заканчивались концентрическим ударом по войскам, ведущим оборону. Сейчас ничего подобного не было предпринято немцами. После затишья на фронте враг начал усиленную артиллерийскую подготовку и лишь к концу огневого удара бросил на поле боя свою авиацию. Возможно, этим отступлением от прежней тактики использования воздушных сил немцы стремились сохранить скрытность подготовки к наступлению» [8].



Бойцы одной из советских частей наблюдают за ходом воздушного боя



Летчик «фокке-вульфа» («красная 9») из авиагруппы III/JG51 готов к вылету. Битва началась!

Никогда прежде люфтваффе в такой мере не выполняли роль дальнбойной артиллерии, как в начале наступления на Орловско-Курской дуге. В значительной мере это объяснялось недостатком сосредоточенных артиллерийских стволов. На направлении главного удара 3500 орудиям и минометам 9-й германской армии противостояло примерно 5000 разных артиллерийских систем Центрального фронта. Лишь на участке прорыва фронта 13-й армии немцы сумели добиться небольшого перевеса в численности артиллерии (2050 стволов против 1860) за счет использования десяти артполков орудий РГК и четырех полков тяжелых минометов.

В ответ на немецкий огонь заговорили тысячи советских орудий. Земля буквально сотрясалась от взрывов. Штурман экипажа Ил-4 из 8-го гв. ап АДД лейтенант В. Ф. Рощенко вспоминал: «В ночь на 5 июля наши самолеты возвращались с бомбардировки крупного железнодорожного узла противника. Еще издали мы увидели, что на линии фронта началось что-то невообразимое. С обеих сторон шла интенсивная артиллерийско-минометная стрельба, местами полыхали пожары...» [9].

С первых часов сражения германские зенитчики обеспечивали прикрытие атакующих танковых и пехотных дивизий, а также наиболее важных тыловых коммуникаций 9-й армии. Надо признать, что при относительной пассивности советской авиации в первой половине дня у немецкой системы ПВО не возникало серьезных проблем. Особенностью начала немецкого наступления можно считать не только исключительно массированное использование авиации, но и не совсем обычное применение зенитной артиллерии среднего калибра. Командир 12-й зенитной дивизии генерал-лейтенант Э. Буффа (E. Buffa) получил приказ выделить расположенные на переднем

крае батареи для участия в артиллерийской подготовке, что определялось, как отмечалось в документе, «исключительными обстоятельствами» [10].

С восхода солнца части 16-й воздушной армии находились в состоянии повышенной боеготовности. Приказ командующего армией генерал-лейтенанта С. И. Руденко на 5 июля гласил: «Одной третью истребителей быть готовыми с рассветом к отражению возможных налетов авиации противника. Остальным истребителям быть в тридцатиминутной готовности к выполнению боевого приказа № 0048 (имеется в виду приказ от 20 июня 1943 г. о боевых действиях авиации по срыву наступления противника на Орловско-Курском направлении. — Прим. авт.) — особым распоряжением. Одной

третью штурмовиков и бомбардировщиков быть готовым с 6 ч, а остальным в тридцатиминутной готовности к выполнению боевого приказа № 0048 — особым распоряжением» [11].

Более конкретно задачи авиации формулировались в документах авиационных соединений. Можно привести выдержки из боевого приказа № 0027 штаба 3-го бак от 4 июля, в котором говорилось: «1. Противник сосредоточил и продолжает концентрировать войска в районе Тросна, Хитрово, Богодухово, Кромы, по-видимому, готовясь к наступлению. Его бомбардировочная и истребительная авиация сосредоточилась на аэродромах орловского и брянского аэроузлов и ведет усиленную разведку наших аэродромов, коммуникаций и штабов.

2. При переходе противника в наступление 3-й бак четырнадцатью группами по 9 самолетов при непосредственном сопровождении истребителей 6-го иак наносит массированный бомбовый удар по живой силе и технике противника на главном направлении его удара.

3. 301-я бад семью группами по 9 самолетов при непосредственном сопровождении истребителей 6-го иак уничтожает живую силу и технику противника в направлении главного удара противника.

4. 241-я бад семью группами по 9 самолетов при непосредственном сопровождении истребителей 6-го иак уничтожает живую силу и технику противника в направлении его главного удара» [12].

Согласно плану прикрытие бомбардировщиков 3-го бак для немедленного контрудара по наступающему врагу должен был обеспечить один лишь 192-й иап. На остальные пять полков 6-го иак (входили 273-я и 279-я иад) еще в конце июня командующий возложил задачу завоевания господства в воздухе в случае перехода противника в наступление. При этом

четыре полка во взаимодействии с летчиками 1-й гв. иад готовились в первые же часы битвы сорвать работу вражеской авиации, а 157-й иап собирались использовать для наращивания наших сил. Этот полк зимой и весной 1943 г. пополнили лучшими асами 3-й ВА, и он считался одним из лучших по кадровому составу. Не случайно два летчика уже были награждены «Золотой Звездой» Героя, а еще четверо получили высокую награду впоследствии. Накануне битвы в часть влилось много молодых бойцов, но командование по-прежнему возлагало на 157-й иап особые надежды. И именно подчиненным майора В. Ф. Волкова пришлось провести один из наиболее напряженных и тяжелых воздушных боев с большой группой немецких самолетов в утренние часы 5 июля.

При патрулировании 18 Як-1 и Як-7 б разделились на две группы. Ударную восьмерку, которая должна была атаковать вражеские бомбардировщики, возглавлял Герой Советского Союза капитан В. Н. Залевский, а десятку прикрытия вел командир полка. Не доходя линии фронта, наши летчики заметили ниже себя большую группу Ju.88 и FW.190. Немецкие истребители не сопровождали бомбардировщики непосредственно, а патрулировали на разных высотах парами и четверками.

Используя облачность, капитан Залевский стал со своим подразделением заходить на «юнкеры» с тыла, в то время как летчики Волкова вступили в бой с истребителями прикрытия. Однако полностью обеспечить атаку ударной группы им не удалось — «фокке-вульфы» постарались связать боем все «яки». И все же четыре Як-7 б прорвались к бомбардировщикам, начав стрелять с близкой дистанции и подбив три Ju.88. Увлечшись атакой, наши летчики своевременно не заметили неприятеля, открывшего губительный огонь с задней полусферы. Капитан Залевский и ст. лейтенант М. А. Ануфриев вскоре были сбиты и оба с тяжелыми ранениями выбросились с парашютами над расположением советской 2-й танковой армии. Позднее Залевский скончался в госпитале и был посмертно удостоен ордена Красного Знамени. Потеряв еще два своих Як-7 б, потерпевших аварию на вынужденных посадках, летчики 157-го иап доложили об уничтожении девяти самолетов противника [11]. Командование признало эти данные завышенными, засчитав группе победу над тремя Ju.88 и двумя FW.190.

Немецкие источники утверждают, что единственной их потерей в бою с «яками» стал Ju.88 А (№ 144659). Судя по документам люфтваффе, командир В/КГ1 капитан Г. Михаэль (H. Michael) со своим экипажем не

вернулся на аэродром. Его пораженная снарядами машина взорвалась в воздухе. Михаэль отличился в боях под Ленинградом и Сталинградом, всего выполнил 282 вылета, и его посмертно наградили Рыцарским крестом [13]. Еще три Ju.88 из III/КГ1 в течение 5 июля совершили аварийные посадки на своих аэродромах с повреждениями различной тяжести. Незначительные потери в воздушных боях понесла в тот день и эскадра КГ51 (также сражавшаяся на Ju.88), хотя советские летчики в боевых донесениях почти после каждой схватки указывали об упавших или взорвавшихся в воздухе «юнкерах» (13 таких машин занесли на счет 6-го иак, 6-1-й гв. иад).

Казалось, советская авиация в полной боевой готовности на аэродромах ранним утром 5 июля только ожидала приказа начать боевые действия против перешедшего в наступление противника. Однако события показали, что командование 16-й воздушной армии, а еще в большей степени штабные офицеры объединения не ожидали подобного развития событий. Не смогли быстро принять адекватных мер по противодействию мощному натиску люфтваффе командиры соединений истребительной авиации. Неприятель прочно захватил инициативу в свои руки.

Можно предположить, что доклады о тяжелом уроне, нанесенном врагу, должны были несколько скрасить трагизм утра первого дня сражения. Некоторые группы наших истребителей не только не смогли приблизиться на дистанцию огня к ударным немецким самолетам, но им самим пришлось отбивать постоянные наскоки «фокке-вульфов» с разных направлений, что далеко не всегда удавалось сделать без серьезных потерь. Так, шесть Як-9 и два Як-7 б из



Командный состав 92-го иап. В ходе битвы под Курском полк входил в 279-й иад 6-го иак



Самолет «Бостан» 221-й бад на одном из аэродромов северо-восточнее Курска. Соединение полковника С. Ф. Бузылева активно включилось в сражение с первого дня

163-го иап, возглавляемые штурманом полка майором Морозовым, в девятом часу утра в районе Малоархангельска подверглись неожиданной атаке сзади сверху большой группы FW.190. Советские летчики начали энергично маневрировать, стремясь выйти из-под огня. Лейтенант Щетинин и ст. сержант Собур стали первыми жертвами германских асов — они отстали от своих товарищей и на аэродром не вернулись. Немецкие истребители практически непрерывно попарно пикировали на «яки». Всего за 40 минут напряженного боя пять советских самолетов оказались сбиты; при этом погибли три летчика [14]. Потери же германской стороны, по данным наших авиаторов, составили всего две машины. Реально же удалось сбить один FW.190 из I/JG54 — пилотировавший его лейтенант после точной очереди Морозова выбросился с парашютом над расположением советских войск и попал в плен [15].

Десятка Як-9 соседнего 347-го иап, действуя в этом же районе, атаковала большие группы He.111 и Ju.87. Ценой потери пяти «яков» и повреждения еще одного удалось сбить лишь один «Хейнкель» и повредить двухмоторный «Мессершмитт». Второй вылет был также неудачен для авиаторов полка — в воздушном бою погиб их командир майор В. Л. Плотников. Группа, которой он командовал, распалась при атаке на отдельные пары и даже одиночные машины. В результате нарушенного взаимодействия самолет комполка поразили очереди пары FW.190, он вспыхнул [16].

Немецкие бомбардировщики стремились свести перерывы в огневом воздействии на оборону 13-й армии к минимуму. Они приближались эшелонами на

разных высотах, причем волны самолетов подходили к месту прорыва с разных направлений. Их количество было столь велико, что иногда группы следовали к месту бомбежки вдоль линии фронта, ожидая своей очереди для нанесения удара. Наши истребители не успевали приблизиться к ударным самолетам неприятеля, как патрулирующие «фокке-вульфы» связывали их боем. Документы 163-го иап свидетельствовали: «Одновременно было такое количество очагов нападения на наши объекты, что высать для борьбы с ними больше четверки не представлялось возможным... На каждого нашего истребителя приходилось до 6–8 истребителей противника» [17].

Отдельные советские летчики оказались буквально ошеломлены мощью воздушного противника, а другие пытались даже в столь трудной ситуации не упустить свой шанс. Среди последних оказался ст. лейтенант Ратников из 53-го гв. иап. Возглавляемая им восьмерка Як-1 над Поньями приблизилась со стороны солнца к строю, состоящему из примерно 70 He.111 и Ju.88. Летчики «яков» дождались, когда армада начала поворот на боевой курс, и только тогда произвели стремительную атаку сверху, подбив при этом четыре бомбардировщика He.111 (они принадлежали эскадре KG53; одна машина не дотянула до аэродрома и разбилась). Это был один из немногих успешных боев 5 июля истребителей 16-й воздушной армии, хотя два «яка» также вышли из строя [18]. Несмотря на отдельные обнадеживающие результаты, обстановка в воздухе продолжала оставаться сложной и во многом трагичной. Особенно тяжелые потери понесли части 6-го иак, в рядах которого вступило в бой много молодых летчиков.

Оказались не готовы к подобному развитию событий, как уже отмечалось, и штабы авиационных соединений, не сумевшие организовать планомерной боевой работы. Все предварительные графики боевых действий, схемы наращивания сил и другие штабные документы 16-й воздушной армии, составленные в июне, так и остались «на бумаге». Только в 9 ч 30 мин удалось ввести в действие план боевого использования объединения. К этому времени некоторые авиадивизии оказались обескровлены, резервы в значительной мере исчерпаны. Наземные войска болезненно воспринимали тот факт, что истребители с красными звездами не могли их надежно прикрыть, поскольку заранее высланные патрули «фокке-вульфов» встречали наших задолго до подхода к линии фронта.

Наращивание сил в воздухе в большинстве случаев не удавалось из-за плохого оповещения о воздушной обстановке. Размещенные перед началом сражения на направлениях наиболее вероятных пролетов вражеских самолетов радиостанции наведения имели связь с аэродромами истребительной авиации и своевременно предупреждали командиров о появлении в нашем оперативном тылу одиночных неприятельских машин — его разведчиков. Но ответственных офицеров для управления истребительной авиацией над полем боя заблаговременно выделено не было. Радиостанции, как выяснилось по итогам первого дня, оказались неудачно расположены на местности, и управлять с них авиачастями было по меньшей мере неудобно.

Не слишком эффективное противодействие советских истребителей и постоянные налеты вражеских бомбардировщиков сказались на наземной обстановке. К 10 ч 30 мин утра, невзирая на упорное сопротивление бойцов и командиров 13-й армии, дивизии 47-го немецкого танкового корпуса во взаимодействии со своей авиацией смогли, как указывалось в журнале боевых действий, «ворваться в глубоко эшелонированную, хорошо оборудованную и заминированную основную оборонительную полосу» [19]. Населенные пункты Озерки и Ясная Поляна, упорно обороняемые войсками генерала Н. П. Пухова, пришлось оставить. Части 46-го немецкого танкового корпуса прорвали первую линию обороны на стыке 13-й и 70-й армий и начали обход правого крыла армии генерала И. В. Галанина.

Советской стороне постоянно не хватало готовых к вылету истребителей. Шестнадцать машин, находившихся, согласно утвержденному С. И. Руденко плану, в «готовности № 1», оказалось совершенно недостаточно для решительного противодействия неприятелю. В первой половине дня они взлетали по вызову, но не смогли внести перелома в обстановку в воздухе ввиду малочисленности, а после полудня выделение дежурных истребителей из-за тяжелых потерь прекратилось вовсе. В результате экипажи 16-й воздушной армии смогли к полудню выполнить всего 520 самолето-вылетов (действовали преимущественно истребители). А ведь в строю ранним утром имелось свыше 1000 исправных самолетов [20].

В СРАЖЕНИЕ ВСТУПАЕТ СОВЕТСКАЯ УДАРНАЯ АВИАЦИЯ

В ходе сражения наступил первый кризисный момент. Большие группы вражеских танков стали прорываться к населенным пунктам Поньри, Снова (у второй полосы обороны) и Подолья (между первой и второй полосами). Командование Центрального фронта дало распоряжение командующему 2-й танковой армией начать выдвижение частей к месту прорыва и одновременно бросило в бой имевшиеся под рукой тактические резервы — подвижные заградотряды, танковый полк, а также саперные подразделения. Одним из наиболее эффективных инструментов в руках командования являлась бомбардировочная и штурмовая авиация, находившаяся до этого момента на аэродромах в готовности к удару. Генерал С. И. Руденко получил приказ: для локализации прорыва в полосе 13-й армии поднять в воздух две бомбардировочные дивизии, а в местах особой активности немецкой авиации сосредоточить до 200 истребителей.

Планом боевого применения в начале сражения штурмовой авиации предписывалось действовать третью своих сил по вызову с переднего края. Остальная часть штурмовиков вместе со всей бомбардировочной авиацией должна была использоваться как резерв командования для массированного действия по прорвавшимся частям противника. И к середине дня штаб 16-й ВА решил ввести в дело ударные самолеты. Для поражения немецких танков и пехоты первыми вылетели самолеты 241-й и 221-й бомбардировочных дивизий. Общее количество машин, участвовавших в налетах, составило примерно 150 Пе-2 и «бостонов».

Незадолго до полудня они стали наносить удары по прорвавшемуся противнику. Поскольку люфтваффе



Группа Ил-2 идет на цель. Один из фотокорреспондентов занял место стрелка-радиста в машине ведущего



Механики заряжают боеприпасами штурмовик.
На переднем плане — ленты снарядов ВЯ-23

оказывали ожесточенное сопротивление в воздухе, то к прикрытию бомбардировщиков привлекли не только 192-й иап, но и другие части 279-й иад. Действия бомбардировщиков, особенно экипажей Пе-2, бомбивших в ряде случаев с пикирования, оказались весьма успешны. Немецкую пехоту удалось отсечь от своих танков, и те, не рискуя идти вперед под ожесточенным огнем артиллерии, как отмечалось в одном из отчетов, «расползлись по укрытиям». Положение на время удалось стабилизировать.

Серьезно пострадали части 292-й пд, которых налет застал на исходных позициях, в момент сосредоточения живой силы в окопах и ходах сообщения. Бомбардировщики использовали мелкие осколочные бомбы, такие, как АО-8 и АО-2,5, показавшие хорошие результаты в борьбе с пехотой неприятеля. Взятый впоследствии в плен рядовой Л. Махлевский из этого соединения на допросе показал:

«Русские самолеты производили бомбометание осколочными бомбами с высоты 900 м с заходом вдоль

переднего края обороны. Разрывы бомб накрыли первую траншею немецких позиций на участке около двух километров. Многие бомбы попали непосредственно в окопы, другие рвались на брустверах, нанося поражение укрывшимся в траншеях солдатам и офицерам. В результате удара бомбардировщиков в их батальоне, занимавшем по фронту 600–700 м, погибло 23 военнослужащих и 57 ранено; не меньшие потери понесли соседние подразделения» [21].

Советские бомбардировщики нанесли, в частности, урон частям 2-й танковой дивизии. Подтвердил в своих воспоминаниях активные действия наших «бостонов» и командир 6-й немецкой пд генерал Х. Гроссман, который наблюдал за развитием наступления со своего командного пункта. Когда части его дивизии двигались к Ясной Поляне, «русская авиация на современных, вероятно американских самолетах, бомбардировками вмешивалась в ход наземных боев, не сумев, однако, подавить образцовый наступательный порыв гренадеров и кавалеристов из разведывательных частей» [22].

При выполнении этих налетов сами бомбардировщики не имели значительных потерь. Был сбит один «Бостон», а еще пять А-20 В и два Пе-2 совершили вынужденные посадки, что в условиях господства истребительной авиации противника можно считать вполне удовлетворительным итогом первых вылетов. Любопытно отметить, что только в двух случаях причиной гибели или повреждения бомбардировщиков указывались неприятельские истребители, а в остальных — зенитки, в то время как до конца дня части 12-й зенитной дивизии претендовали на уничтожение всего двух советских самолетов. Однако немецкие танковые соединения имели также собственные части ПВО — именно они тогда отражали воздушные налеты.

В том же время в первый день битвы от действий Ил-2 командование ожидало большей результативности. Причина, как в приведенных выше случаях с истребителями, крылась в распылении сил и малой эффективности ударов мелких групп, насчитывающих по 6–8 самолетов. Им было чрезвычайно трудно прорываться к немецким танковым дивизиям, особенно учитывая недостаток готовых к вылету истребителей — последних не хватало для прикрытия штурмовиков.

Однако и наличие достаточного количества истребителей сопровождения не всегда позволяло избежать тяжелых потерь. В эскадрильях штурмовиков не наблюдалось слетанности экипажей и эффективного огневого взаимодействия в подразделениях. Эти факторы в первую очередь обусловили высокие потери в бою с немецкими истребителями. Особенно пострадали части 299-й шад, имевшей значительный процент молодых летчиков. Так, восьмерка Ил-2 этой дивизии под командованием лейтенанта Митусова лишилась в одном вылете шести машин. В одной из групп 217-го шал трех «ильюшиных» подбили «фокке-вульфы» почти одновременно внезапными атаками со стороны солнца. Многих тогда спасла отменная живучесть штурмовиков — один самолет совершил вынужденную

посадку, а остальные все же дотянули до своего аэродрома. Но все участвовавшие в бою стрелки-радисты получили ранения, а один из них позднее скончался в госпитале [23].

Другая штурмовая дивизия 16-й воздушной армии — 2-я гв. шад — действовала несколько успешнее. Сказывался значительный боевой опыт многих экипажей, полученный, в частности, под Сталинградом. Гвардейцы впервые применили 5 июля новые кумулятивные бомбы ПТАБ-2,5-1,5, доложив об уничтожении за день 31 немецкого танка (к сожалению, не удалось подтвердить или опровергнуть эти данные по немецким донесениям) и потеряв при этом лишь три Ил-2, благодаря весьма эффективному прикрытию штурмовиков частями 283-й и 286-й иад. Еще один «ильюшин» пришлось списать из-за боевых повреждений. По нашим данным, наибольший урон неприятелю нанесла шестерка Ил-2 командира эскадрильи 58-го гв. шад майора В. М. Голубева.

При сопровождении бомбардировщиков полки 279-й иад 6-го иак не понесли ощутимых потерь, а последующие вылеты на патрулирование, когда соединение включилось в борьбу за господство в воздухе, оказались поистине опустошительными. Части авиадивизии, имея в среднем по 24 боеготовых Ла-5, действовали массированно, группами по 16–18 машин. Несмотря на большой численный состав групп, они не смогли помешать прицельному бомбометанию по своим войскам, а сами лишились значительного количества самолетов и летчиков.

Так, после одного из боев группы 486-го иак, возглавляемой командиром майором К. Д. Пилипцом, на аэродром не вернулось шесть истребителей. 18 Ла-5 при прикрытии наземных войск в районе Поньрей, в соответствии с полученным боевым опытом, шли строем «этакерка» на высотах от 3000 до 4000 м. В момент, когда ударная группа, обнаружив девятку Ju.88, перешла в атаку, верхняя четверка Ла-5 находилась за облаками, преследуя пару «фокке-вульфов», и фактически в бое участия не приняла. Ударная группа распалась после первой атаки. Ведущий одного из подразделений капитан Овсиенко выполнил резкий боевой разворот, а менее опытные напарники не смогли повторить его маневр и отстали. Заметив «восемьдесят восьмые», также атаковала неприятеля четверка Пилипца, но на выходе самолет командира полка (Ла-5 № 39210126) был сбит. Денис Алексеевич выбросился на парашюте над территорией противника и к своим не вернулся — он оказался в плену.

Майор Пилипец был опытным и отлично подготовленным летчиком. По данным на конец января 1943 г., он совершил 3623 посадки, а суммарный налет превысил 1489 ч (!) [24]. Отмечалось, что командир полка освоил десятки типов самолетов, включая истребители Лавочкина и Яковлева. Неудачный исход схватки (советские летчики смогли подбить лишь один FW.190, потеряв шесть Ла-5) можно объяснить несогласованными действиями нашей группы (один из вернувших-



К вылету готова машина мл. лейтенанта Жданова из 78-го гв. иак (2-й гв. шад). На крыле стоит стрелок-радист сержант Лященко

ся впоследствии летчиков — мл. лейтенант Рыбченко доложил, что его сбил свой же Як-1) и весьма четкими маневрами самолетов противника. К исполнению обязанностей командира временно приступил штурман полка капитан Н. М. Гусаров, принявший боевое крещение и открывший счет победам 22 июня 1941 г., а 16 июля часть принял майор Д. А. Медведев. В ходе последующих боев оба стремились личным примером воодушевить подчиненных (Гусаров вечером 5 июля таранил неприятельский истребитель, спасшись на парашюте) и впоследствии оба стали Героями Советского Союза.

Несмотря на все неудачи первого дня, трудно поспорить с генералом С. И. Руденко, отмечавшим: «Я много наблюдал воздушных боев, но такого упорства, такой стремительности, такого мужества наших авиаторов мне не приходилось видеть ранее» [25]. В качестве подтверждения мнения командующего можно остановиться на подвиге мл. лейтенанта В. К. Полякова из 54-го гв. иак. В составе четверки Як-1 он в 18 ч 53 мин вылетел с аэродрома Фатеж для отражения налета противника на объекты района Поньрей. В начале схватки два «яка» были связаны истребителями сопровождения, а самолет командира группы ст. лейтенанта Калмыкова получил повреждения и вышел из боя. Тогда Поляков атаковал группу He.111 самостоятельно.

Сблизившись с бомбардировщиком на дистанцию около 20 м, советский летчик открыл огонь и добился попаданий. Но и ответная очередь воздушного стрелка оказалась меткой. Пули пробили бензобак и водорадиатор машины Полякова, загорелась правая плоскость. Летчику обожгло лицо, он был ранен в правую руку. Понимая, что истребитель долго не продержится в воздухе, мл. лейтенант принял решение таранить «Хейнкель». Ударом винта и поврежденной плоскости «ястребок» снес хвостовое оперение немецкого бомбардировщика, а сам Поляков, буквально выброшенный от удара из горящих обломков истребителя, окровавленный, но живой, благополучно



Генерал-инспектор истребительной авиации Восточного фронта Г. Траутлофт на построении эскадры «Мельдерс»

приземлился на парашюте в расположении своих войск [26]. «Хейнкель» из III/KG53 упал в районе поселка Вязы. Это был двадцать четвертый воздушный бой и пятая победа летчика. За таран над Орловско-Курской дугой и ранее совершенные подвиги Виталий Константинович Поляков 2 сентября 1943 г. был удостоен звания Героя Советского Союза.

Двух членов экипажа упавшего бомбардировщика задержали бойцы 48-й армии. Утром они захватили еще одного летчика (всего за сутки на этом участке фронта удалось пленить пять немецких военнослужащих). Это был лейтенант Г. Цюрн (*H. Zuern*), сбитый утром майором Морозовым из 163-го иап. Поскольку обе группы (бомбардировочная III/KG53 и истребительная I/JG54) еще недавно сражались в районах Ленинграда, Волхова и Новгорода в составе 1-го воздушного флота и их перебросили в подчинение фон Грайма специально для поддержки наступления на северном фасе Орловско-Курской дуги, то офицеры контрразведки сочли информацию от пленных заслуживающей внимания и направили доклад в штаб фронта [27].



Обер-фельдфебель Г. Штрассль из III/JG51 покидает кабину после успешного вылета на «свободную охоту»



Немецкие солдаты осматривают сбитый Ла-5 из 279-й иад

ИТОГИ ПЕРВОГО ДНЯ

Осталось подвести итоги первого дня боев над войсками Центрального фронта. До наступления темноты авиаторы 16-й воздушной армии выполнили 1720 самолето-вылетов, а неприятель ответил 2088 вылетами, из которых 1909 он осуществил для поддержки наступающих соединений генерала Моделя. Главную роль в обеспечении господства в воздухе люфтваффе над районом сражения сыграла истребительная авиация. С утра 5 июля летчики эскадры «Мельдерс» почти постоянно патрулировали над передним краем и подходами к нему с юга, заблаговременно встречая советские группы. Германские историки Г. Адерс и В. Хелд указывали, что на 30 июня в этом соединении имелось 88 исправных машин [28]. Однако они не суммировали в своих подсчетах истребители группы IV/JG51 — с учетом ее самолетов, машин из I/JG54, а также пополнения частей в начале июля немцы располагали примерно 160 боееспособными «фокке-вульфами». В то же время 16-я ВА имела 526 истребителей, из которых 455 находились в исправном состоянии [29].

Беспристрастные документы противников свидетельствуют, что на 522 самолето-вылета «фокке-вульфов» 5 июля советские истребители ответили 817. Даже добавив примерно 60 вылетов «мессершмиттов»-разведчиков (из NAG4), которые активно участвовали в воздушных боях над позициями 41-го тк и которых наши наблюдатели принимали за «полноценных» истребителей, соотношение поднятых в небо самолетов этого типа оказалось не в пользу немцев. Среднее напряжение на каждый исправный немецкий истребитель составило три с половиной вылета в сутки, а советский — чуть более двух вылетов, с учетом тяжелых понесенных потерь.

Ощущение постоянного численного превосходства немцев было вызвано их умелым наращиванием сил и концентрацией самолетов над наиболее важными участками фронта. Пассивно патрулируя на заданных высотах и скоростях, советские летчики заранее отдавали инициативу неприятелю, определявшему, когда и как удобнее атаковать. Абсолютное большинство из 76 воздушных боев, проведенных 5 июля, начиналось при неблагоприятных для «сталинских соколов» условиях. Неоднократно пара или четверка «фокке-вульфов», попеременно пикируя на группу наших истребителей, не только связывала их боем, но и создавала впечатление значительного численного превосходства врага.

Согласно записям журнала боевых действий 8-го воздушного флота, истребители люфтваффе сбили 158 из общего количества 166 (по другим данным, 165) уничтожен-



Зенитчики 12-й немецкой моторизованной дивизии генерала Э. Буффа ведут огонь

ных советских самолетов. Наиболее результативным «охотником» 5 июля в I/JG54 стал лейтенант О. Киттель (O. Kittel), уничтоживший, по документам части, три «ила» и один «як» в утренние часы, а также еще два бомбардировщика в послеобеденное время. (Правда, советские источники подтверждают гибель лишь одного «Бостона» из шести, на уничтожение которых претендует подразделение Киттеля в 16 ч 25 мин.) Свыше 50 побед занесли на счет группы III/JG51, а некоторые летчики этой части особенно отличились. Прибывший из района Средиземного моря в 8-й отряд обер-фельдфебель А. Хафнер (A. Hafner), как и давно служивший в подразделении лейтенант Г. Шак (G. Schack), добились по пяти побед каждый, а в 9/JG51 обер-лейтенант Г. Люке (H. Lucke) механики дорисовали на руле поворота семь «абшюссбалкен» (отметок о сбитых). Но поистине рекордного результата достиг фельдфебель

Norddeutsche Ausgabe
16. Heft - 16. Jahrgang - Sommer 1942

VÖLKISCHER BEOBSACHTER

Kampfen der nationalsozialistischen Bewegung
Gefährdung des Lebens

30 Messergräber bei Winnitz
Aus dem Opfer der 16. SS-Division sind 30 Messergräber gefunden

Bienen zwei Tagen:
637 Flugzeuge, 300 Panzer
der Sowjets abgeschossen
Die Kämpfe im Raum von Bělgorod und südlich Ost

Die letzte Beweiskraft
Der Kampf um die Front

Norddeutsche Ausgabe
16. Heft, Donnerstag, 4. Juli 1942

Передовица берлинской газеты «Фёлькишер Beobachter», посвященная итогам двух первых дней боя под Курском. Доктор Геббельс распорядился сообщать только об успехах...



Командующий 16-й воздушной армией генерал С. И. Руденко беседует с командующим артиллерией Центрального фронта генералом В. И. Казаковым у здания штаба

Г. Штрассль (H. Strassl), который сбил 15 советских самолетов, доведя к вечеру личный счет до 52 [30].

Сами немцы впоследствии скорректировали итоги дня, посчитав уничтоженными «ровно 120 большевистских самолетов». Надо признать, что германские наземные службы достаточно точно фиксировали падение советских машин, поскольку штаб 16-й воздушной армии списал 98 самолетов. Столь тяжелых потерь подчиненные С. И. Руденко не несли ни раньше, ни впоследствии. Официальные источники противника утверждают: «выдающегося успеха» удалось добиться ценой гибели всего семи своих самолетов. Однако списки потерь групп и эскадр 1-й авиадивизии за 5 июля 1943 г. приводят к другим результатам: 13 самолетов были сбиты за линией фронта и еще 33 машины получили серьезные повреждения, из которых 22 пришлось впоследствии списать [31]. Учитывая значительное противодействие советской зенитной артиллерии, соотношение безвозвратных потерь в воздушных боях можно оценить как 1 к 4,5.

Большинство погибших самолетов 16-й ВА стали жертвами истребителей, а точнее, вражеских асов. Так, 6-й иак безвозвратно лишился, преимущественно в боях, 45 машин, причем к утру второго дня сражения количество истребителей сократилось: в 92-м иап с 27 до 19, а в 192-м и 486-м иап с 24 до 13 Ла-5 (в каждом) [32]. Большие потери истребителей негативно сказались на работе ударной советской авиации — не имея достаточного прикрытия, штурмовики выполнили в первый день битвы менее одного вылета на каж-

дый исправный самолет, а дневные бомбардировщики — менее одного вылета на две исправные машины. Командование 1-й германской авиадивизии обеспечило три-четыре вылета каждого боеготового He. 111 или Ju. 88 и не менее четырех-пяти вылетов Ju. 87. С бомбами под крыльями стартовали также многие двухмоторные истребители и ближние разведчики (Hs. 126 и FW. 189). Тоннаж сброшенных на советские войска бомб приближался к 1385 т [33], что почти в 12 раз превышало вес ответного залпа нашей авиации.

Оценивая итоги начала сражения со сдержанным оптимизмом, германское командование сочло необходимым отметить исключительную роль люфтваффе в первоначальных успехах наступления. «Крупные силы авиации последовательными волнами с отличным результатом поддерживали наступательную операцию сухопутных войск. Отмечены многочисленные прямые попадания в артиллерийские батареи, полевые позиции и транспортные колонны,

причем уничтожено три батареи, три танка, много автомашин и несколько батарей прекратили огонь. Истребительная авиация, выполнявшая задания по сопровождению и обороне против налетов вражеской авиации, добилась отличных успехов», — говорилось в вечернем донесении штаба группы армий «Центр» [34].

В ряде случаев только массированные удары с воздуха помогли немецким войскам прорвать первый рубеж нашей обороны. Так, бойцы 132-й сд 70-й армии отбили три атаки, но вынуждены были отступить после мощного длительного налета примерно 80 Ju. 87 из StG1. Оперативный отдел армии отмечал: «Немецкая авиация волнами по 20–25 самолетов весь день бомбила боевые порядки 28-го стрелкового корпуса» [35]. Подобные факты не являлись исключением.

Однако следует отметить хорошую готовность советской обороны к воздушным налетам. Дерево-земляные огневые точки, развитая система траншей, хорошая маскировка позиций — все это сводило потери от воздействия вражеской авиации к минимуму. Размещенные внутри противотанковых опорных пунктов орудия фактически выходили из строя лишь при прямом попадании бомб. Заблаговременно принятые меры по многократному дублированию линий проводной связи и широкое использование радиостанций позволило штабу 13-й армии до конца дня устойчиво управлять всеми корпусами и другими соединениями и частями усиления. Отдельные танковые полки и части САУ, составлявшие резерв командующих арми-

ями, практически не пострадали. Концентрация всех усилий люфтваффе исключительно на переднем крае обороны позволила без потерь начать вечером 5 июля выдвижение вторых эшелонов Центрального фронта — 2-й танковой армии, двух отдельных танковых и стрелкового корпусов.

Немецкие документы также отметили успешные действия частей 12-й зенитной дивизии. В ходе наземных боев, согласно отчету 6-го ВФ, зенитчики подавили 66 огневых точек, уничтожили одну 4-орудийную зенитную батарею и одну установку залпового огня («катюшу»). Не будет преувеличением считать реальные результаты воздействия на нашу оборону отлично себя зарекомендовавших 88-мм зенитных пушек соизмеримыми с многочасовыми бомбежками германских самолетов.

СРАЖЕНИЕ ПРОДОЛЖАЕТСЯ

И. В. Сталин, хорошо помнивший по операциям 1941–1942 гг., какое влияние оказывала немецкая авиация на исход сражений, перебил вечерний доклад Рокоссовского вопросом: «Завоевали господство в воздухе или нет?» Уклончивый ответ командующего, мол, обстановка напряженная и неясная, его не удовлетворил. Последовал новый вопрос: «А Руденко справится с этим делом?» Верховного главнокомандующего неоднократно информировали, что в численном отношении и по качеству материальной части наши ВВС по крайней мере не уступали противнику. Над головой будущего маршала авиации сгущались тучи. Тогда Рокоссовский принял ответственность на себя, обещая обеспечить господство в воздухе уже на следующий день [36]. К сожалению, сдержать обещание прославленному полководцу не удалось.

Тем временем командование Центрального фронта решило ранним утром следующего дня нанести по наступающему противнику мощный контрудар силами 17-го гвардейского ск, 16-го тк 2-й танковой армии и 19-го тк из фронтового резерва. Им поставили задачу: ранним утром внезапным ударом при мощной поддержке авиации и артиллерии восстановить положение на фронте 13-й армии и ликвидировать вклинения противника. Для проведения артиллерийской подготовки командование сосредоточило 4-й артиллерийский корпус и два арtpолка самоходной артиллерии. Важная роль отводилась авиаторам 16-й воздушной армии. В связи с этим незадолго до полуночи командарм провел совещание, в котором участвовали начальник штаба генерал П. И. Брайко, начальник оперативного отдела полковник И. И. Островский и другие офицеры штаба воздушной армии. Генерал С. И. Руденко вспоминал, что возможные способы применения соединений 6 июля широко обсуждались и предлагались два варианта:

«Один из них состоял в том, чтобы распределить силы равномерно по времени, а другой — в том, чтобы

организовать одновременный вылет почти всех соединений воздушной армии. В этом случае возникал ряд других вопросов: как обеспечить истребительное прикрытие бомбардировщиков и штурмовиков, как обеспечить сбор, построение целой армады самолетов и безопасность полета? Ответить на эти вопросы нужно было быстро и правильно.

Решение вскоре было найдено. Для всех соединений бомбардировщиков, равно как и для штурмовиков, устанавливались единые высоты действий. Одна истребительная дивизия привлекалась для предварительной «расчистки» воздуха в районе целей. Группы бомбардировщиков и штурмовиков должны были проходить над аэродромами, где базировались наши истребители, связываться с последними по радио и вызывать их для непосредственного сопровождения. Массированному удару должна была предшествовать тщательная доразведка целей. Самолеты-разведчики предполагалось направить к полю боя заранее, с таким расчетом, чтобы они успели передать по радио сведения о целях атак, уже вылетевшим на выполнение боевой задачи» [37].

Далее командующий воздушной армией отмечал, что он обсудил план массированного авиаудара с прилетевшим на У-2 из Москвы представителем Ставки ВГК по авиации генералом Г. А. Ворожейкиным, а также заручился поддержкой генерала К. К. Рокоссовского и находившегося в штабе Центрального фронта маршала Г. К. Жукова. (Вызывает удивление желание Руденко обговаривать, например, с Жуковым особенности действий авиации; вряд ли Георгий Константинович мог квалифицированно ответить на вопрос:



Генерал Р. фон Грайм сформировал и почти до капитуляции Германии бесценно возглавлял 6-й воздушный флот



Неизвестный немецкий летчик из I/JG54 стартует на боевое задание

«Следует ли массированно использовать самолеты в сложившейся ситуации или более целесообразно посылать на цели мелкие группы?» Видимо, командир-16 хотел разделить ответственность в случае неудачи. Для сравнения отметим, что командиры люфтваффе согласовывали с общевойсковыми командующими время и место применения авиации, но не тактику ее действий. Получив «добро», Сергей Игнатьевич с рассветом с передового наблюдательного пункта следил за появлением первых самолетов объединения над левым флангом фронта.

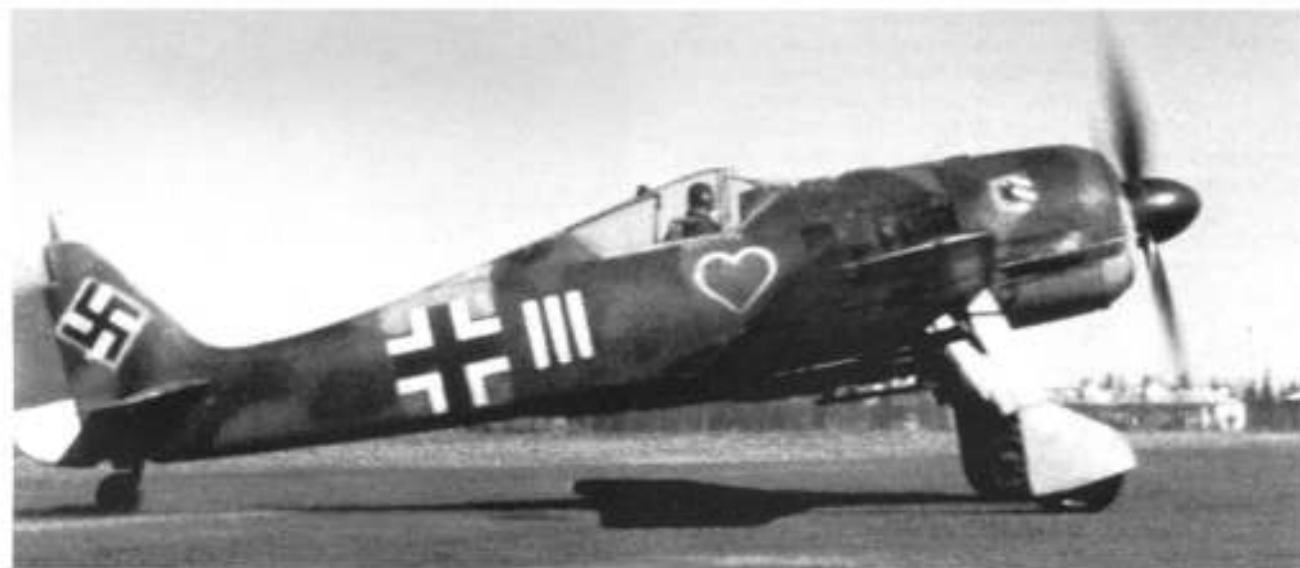
Внезапность удара могла бы в какой-то мере снять угрозы атак немецких истребителей, поэтому на при-

крытие каждой эскадрильи ударных самолетов выделялось только звено истребителей. Для детальной проработки операции времени почти не оставалось. Для действия бомбардировщиков и штурмовиков назначались высоты 2000 и 1000 м соответственно. Командиры дивизий отвечали за пунктуальность подъема самолетов в воздух и организацию взаимодействия в небе. Всего же в вылете должно было принять участие около 600 самолетов — огромная сила!

Примерно в 6 ч 30 мин утра около 25 «бостонов» из 221-й бад, прикрытых примерно таким же количеством «яков» из 282-й иад, нанесли первый из четырех ударов по позициям 47-го и 41-го германских корпусов. Действительно, противодействие оказывали лишь небольшие патрули «мессершмиттов»-разведчиков —

они не смогли помешать работе наших экипажей. Авиаторы 221-й бад и 282-й иад выполнили несколько заходов на цели, стремясь создать у немцев впечатление, будто их атакуют целые армады. Оба соединения входили в 6-й сак, и между многими ведущими групп возникло хорошее взаимопонимание, что облегчило совместные действия. Как правило, 8-й гв. бап прикрывал 127-й иап, 57-й бап — 517-й иап, а 745-й бап — 774-й иап.

Использование одной высоты для действия всей группы оказалось удобно для более надежного прикрытия бомбардировщиков, но в то же время значительно упростило немецким истребителям и зенитчи-



FW.190A группы I/JG51 на аэродроме около Орла



В кабине истребителя командир группы III/JG51 капитан Ф. Лозигкайт. За время немецкого наступления на Курск он увеличил личный счет с 7 до 14 побед

тывать тот факт, что истребители «расчистки воздуха» вновь не справились со своими задачами — их связывали боем летчики «фоккеров» и «мессеров». Поэтому уже в первой половине дня экипажи 221-й бад стали наносить удары группами в 20–25 «бостонов», атакуя войска противника с разных высот и направлений.

Штурмовики 2-й гв. и 299-й шад (их прикрывали истребители 283-й и 286-й иад) действовали не меньшими группами. Несомненно, немецким наземным войскам был нанесен серьезный урон. В ходе одного из боев ведущий шестерки Як-1 из 896-го иап 286-й иад капитан А. П. Белов добился попадания в «мессер» — он доложил, что кабину вражеского самолета охватило пламя. Возможно, его пилотировал капитан Г. Финдайзен (H. Findelsen). По немецким данным, командир отряда 1/NAGr4 сумел благополучно посадить поврежденный Bf109G-4 на аэродроме Паньково; ранений и ожогов летчик не получил (возможно, его спасла бронеспинка). Все же первые массированные удары 16-й ВА нельзя признать полностью успешными.

Налеты на врага групп ударных самолетов показывали, что взаимодействие авиации с наземными войсками на поле боя было отработано слабо. Авиационный представитель с КП 13-й армии сумел быстро вызвать самолеты к полю боя и пытался скорректировать работу экипажей, но удар авиации не совпал ни по времени, ни по месту с действиями выдвигающихся вперед ча-



Немецкий наблюдатель-корректировщик артиллерийского огня готовится к подъему аэростата

стей 17-го гв. ск. Бомбардировке подвергались не те участки вражеской обороны, где готовилось контрнаступление, а в ряде случаев под удар попали свои же войска. Отчасти это объяснялось быстрым изменением наземной обстановки и невозможностью ее уточнить авиационному представителю, находившемуся на командном пункте армии.

В распоряжении командиров не оказалось точных сведений о неприятеле. В интересах Центрального фронта выполняли задания не только авиаторы 16-го и 98-го гвардейского рап (последний не входил в состав воздушной армии, а подчинялся непосредственно Ставке ВГК), но также несколько экипажей штурмовиков и истребителей 16-й ВА, подготовленных для ведения тактической разведки. Однако им не успели поставить задачу, а тем более подготовить вылеты по фотографированию полосы обороны противника.

Наибольшего успеха части 17-го ск добились ранним утром (примерно за два с половиной часа до появления в небе своих ударных самолетов), когда удалось потеснить противника. Свыше 20 различных подразделений, окруженных накануне, продолжили борьбу, вновь имея обеспеченные тылы и фланги. Но затем удача отвернулась от наших воинов — в полной мере сказались недостатки в организации контрудара, вызванные в первую очередь отсутствием достаточно времени для его подготовки. Соединения и части



В боевом строю бомбардировщики He. 111 одной из групп эскадры KG53 «Легион Кондор»

не только плохо взаимодействовали с авиацией, но и с соседями. В частности, 107-я танковая бригада оторвалась от остальных частей 16-го тк, попала в засаду и потеряла 50 Т-34 и 19 Т-70.

«Несмотря на то что проведение контрудара встретило ряд серьезных трудностей, он оказал значительное влияние на весь ход оборонительного сражения на северном фланге Курского выступа, — отмечал советский историк Б. Г. Соловьев, явно преувеличивая наши успехи в тот день. — Мощная танковая группировка врага понесла потери, и ее дальнейшее продвижение на направлении главного удара было приостановлено» [38].

Схватки в небе 6 июля носили, пожалуй, еще более ожесточенный характер, чем накануне. Советские документы зафиксировали 92 воздушных боя. По мнению нашего командования, этот день характеризовался изменением тактики немецкой истребительной авиации, которая с первых часов сражения выполняла прежде всего задачи по непосредственному сопровождению своих бомбардировщиков, а теперь стала высылать вперед, за линию фронта, мощные группы истребителей для «очистки» воздушного пространства от советских патрулей.

Бои в воздухе отличались длительностью и напряженностью. Так, дважды «яки» капитана П. Б. Данкевича из 347-го иап выдержали над Поньрями неравные бои с большими группами «фокке-вульфов» — одну из вражеских машин удалось сбить. Несколько западнее четверка Як-7 б, возглавляемая ст. лейтенантом С. К. Колесниченко из 519-го иап, несмотря на активное противодействие немецких истребителей,

трижды прорывалась к строю Ju.88, после чего летчики доложили об уничтожении двух «юнкерсов» и трех «фокке-вульфов»; ведущий группы занес на счет три победы [39]. В одной из схваток советские летчики сбили FW. 190 № 151341, который пилотировал командир I/JG54 майор Р. Зайлер (R. Seiler). Утром 6 июля германский ас одержал сотую победу (в некоторых западных источниках указывается о 109 его результативных боях с учетом успехов в Испании), но затем с тяжелым ранением выпрыгнул из горящего «Фокке-Вульфа» с парашютом, получив к тому же серьезную травму, и больше в боях уже участвовать не мог.

Возможно, немецкого командира поразил оборонительный огонь «бостонов». При отходе от цели группы 8-го гв. бап их восточнее Поньрей атаковали «фокке-вульфы» с разных направлений. У экипажа лейтенанта Смирнова отказал нижний пулемет, и пара вражеских истребителей приблизилась на расстояние почти 50 м к нашему самолету. Тогда лейтенант Макеев и сержант Дынин выпустили пять гранат АГ-2, одна из которых разорвалась в непосредственной близости от кабины «сто девяностого» [40].

В этот день в бою также участвовали новые истребители Як-9 Т, вооруженные 37-мм пушками. В ходе проведения войсковых испытаний мощного оружия все в том же районе Поньрей четверка 54-го гв. иап вылетела на перехват 11 He.111, шедших строем «клин» под облаками без прикрытия на высоте 3500 м. После первых выпущенных снарядов немецкий отряд распался на звенья и одиночные самолеты. Преследуя один из бомбардировщиков сзади справа, мл. лейтенант

Антохин израсходовал до 10 снарядов и доложил об уничтожении бомбардировщика. (По немецким данным, однако, «Хейнкель» благополучно вернулся на свой аэродром с прострелами плоскости и фюзеляжа.) После посадки летчик «яка» с сожалением доложил: кольцевой, весьма примитивный прицел не обеспечивает точной стрельбы на средних дистанциях, а разрыв снаряда (самоликвидатор) происходит на дальности 4000 м, в то время как целесообразно сократить это расстояние до 1000–1200 м [41].

Все же, как правило, наши летчики вели бои не с группами бомбардировщиков и пикировщиков противника, а с его истребителями. Так, патрулируя над своими войсками, 17 Ла-5 92-го иап заметили и атаковали до 40 Ju.88. Из-за мощной кучевой облачности группа «лавочкиных» распалась в облаках. В это время подоспели «фокке-вульфы», связавшие боем наших летчиков. Последние попарно и в одиночку пытались отбить атаки, но их силы оказались разрознены. В результате произошедшего боя на свой аэродром не вернулось восемь летчиков, включая командира эскадрильи Героя Советского Союза капитана И. Д. Сидорова. Комэск увлекся атаками «фоккеров» и не заметил немецких истребителей, зашедших в хвост его самолету. Возвратившиеся летчики группы заявили, что в результате боя группе удалось сбить пять Ju.88 и пять FW.190 [42]. Но документы 6-го воздушного флота и другие источники не подтверждают потерь немецкой стороны.

В значительной степени этот бой являлся типичным. Во многом повторилась картина предыдущего дня. Истребителям 16-й воздушной армии снова не удалось сорвать бомбовые налеты неприятельской авиации. Особую активность люфтваффе проявили на Ольховатском направлении, где оборонялись части 17-го гв. стрелкового корпуса 13-й армии. Здесь, по донесению командующего фронтом, «авиация противника группами 20–30 и 60–100 самолетов беспрерывно воздействовала на боевые порядки войск армии» [43]. Подвергались атакам и многие другие наши соединения. Например, штаб 132-й стрелковой дивизии 70-й армии отмечал почти непрерывное нахождение в воздухе, над головами войск до ста самолетов противника, большинство из которых несли бомбы.

Сухие цифры германских отчетов свидетельствуют, что активность авиации 6-го воздушного флота на второй день сражения упала более чем в два раза. Такие изменения объяснялись в первую очередь огромным напряжением сил накануне, когда развернулась операция «Цитадель». Кроме того, количество исправных немецких самолетов снизилось вследствие потерь и повреждений, что в конечном счете повлияло на общую боеготовность авиационных частей. Все это заставляло немецкое командование в еще большей степени концентрировать усилия своих ВВС на узких участках фронта, создавая у наших наземных войск ощущение постоянных массированных налетов.

Журнал боевых действий 6-го ВФ сообщал: за 6 июля потеряно три Ju.88, по одному Ju.87, Bf.110 и FW.190. Генерал-квартирмейстер люфтваффе признал факт гибели или серьезного повреждения десяти машин из объединения генерала Р. фон Грейма (R. von Greim); по крайней мере два «фокке-вульфы» были сбиты за линией фронта, а еще один пришлось списать после неудачной вынужденной посадки в расположении частей 47-го немецкого тк. По данным же пленных, не менее десяти одних только FW.190 вышло из строя по итогам весьма напряженного дня. Следовательно, можно примерно оценить немецкие потери за вторые сутки битвы на северном фланге Орловско-Курской дуги в 15–18 самолетов.

Бои еще раз подтвердили высокую живучесть многих типов немецких машин: мл. лейтенант Р. Ф. Полянский из 55-го гв. иап, в ожесточенном бою с группой FW.190, расстреляв весь боезапас, ударил плоскостью своего «яка» по плоскости преследовавшего его «фоккера», после чего воспользовался парашютом.



Разбитые и подбитые в боях на северном фланге дуги советские танки Т-34. Причиной большинства потерь стала вражеская артиллерия, но некоторых поразили авиабомбы



В полете Ju.88A из отряда 6/KG51. Видна пушка MG-FF, полуподвижно установленная в подфюзеляжной гондоле



Зенитная батарея дальневосточника С. Т. Барыбина сбила четыре неприятельских самолета

Любопытно отметить, что, согласно донесениям штаба 1-й авиадивизии, обер-фельдфебель Л. Май (L. Mai) из 7-го отряда JG51 сумел посадить поврежденный FW.190A-5 № 155948 на аэродроме Орел-Западный. Немецкий летчик вскоре вылетел в бой на другой машине, а «протараненный» «Фокке-Вульф» ввели в строй через день.

Если верить германским сводкам, то 6 июля истребители 1-й авиадивизии действовали исключительно эффективно: в 317 вылетах они добились 118 побед. Группа I/JG54 превысила отметку в 1700 сбитых с начала Второй мировой войны неприятельских самолетов. Среди авиаторов наиболее результативно сражались летчики из III/JG 51 — обер-лейтенанты Г. Люке и М. Мэйерл (M. Mayerl), лейтенант Й. Хамер (J. Hamer), уже упомянутый Л. Май, фельдфебели О. Вюрфель (O. Wuerfel) и Й. Йенневайн (J. Jennewein), а также унтер-офицер Ф. Майндл (F. Meindl), каждый из которых заявил о трех-четыре победы. Продолжал удивлять своей результативностью Х. Штрассль, уничтоживший до захода солнца, по немецким данным, 10 советских самолетов!

Большинство погибших в этот день советских машин (всего 91) вновь составили истребители. Многие экипажи ударных самолетов относительно успешно отбивали атаки неприятеля. Так, около 20 ч на группу «бостонов» навалилось большое количество FW.190. Истребительное прикрытие оказалось ослаблено — 10 Як-1 из 282-й иад вылетели на эскортирование «Дугласа» (на борту находился кто-то из высшего руководства), а два Як-1 из 127-го иап, непосредственно сопровождавшие бомбардировщики, вынуждены были вернуться из-за отказа матчасти. Тем не менее «фокке-вульфы» смогли подбить только два «бостона», летчик одного из которых сумел перетянуть линию фронта и посадить машину в распоряжении своих войск. В другом вылете молодой летчик из 2-й гв. шад мл. лейтенант Н. Д. Агеев, отстав от группы, тем не менее отбил три атаки FW.190 и посадил поврежденный «ил» на поляне. Из радиатора вытекла вода, а поток воздуха снес из кабины карту. Агеев с помощью местных жителей заправил водорадиатор, взлетел и пристроился к возвращавшейся с задания группе штурмовиков — она оказалась из этого же соединения, что помогло летчику благополучно вернуться на свой аэродром [44].

Вновь наиболее сильно пострадали части 6-го иап; с начала битвы корпус лишился уже 81 самолета и 58 летчиков, а в строю к следующему утру осталось 48 готовых к бою истребителей. Хотя безвозвратные потери 1-й гв. иад оказались меньше, количество боеготовых машин в дивизии составляло всего 26 Як-1 и Як-9 (не считая самолетов по-прежнему остававшегося в резерве 67-го гв. иап). Генерал С. И. Руденко не без основания опасался, что еще несколько дней таких боев, и истребительная авиация 16-й воздушной окажется на грани катастрофы. Он обратился к Жукову: необходимо добиться у Ста-

лина разрешения перебросить на Центральный фронт свежую авиадивизию.

При этом Сергей Игнатьевич «утаил», что до сих пор он не ввел в дело 56-й, 67-й гвардейские и 739-й иап. Кроме того, не покидали еще границы аэродромов бомбардировщики 301-й бад 3-го бак. Когда Жуков узнал о недомолвках, он высказал крайнее неудовольствие командующему армией, но «отыгрывать назад» принятое решение не стал. Вот только оперативно ввести в действие новую дивизию не удалось: 7 июля последовал приказ маршала А. А. Новикова, на следующий день началось перебазирование 234-й иад из состава 15-й ВА, и лишь 9-го соединение вступило, наконец, в сражение. До этого времени 16-я ВА продолжала сражаться с люфтваффе теми силами, которые имелись к началу битвы.

Однако не следует переоценивать результативность немецких летчиков. Многочисленные доклады их авиаторов об успехах в борьбе с советской авиацией и наземными целями, в первую очередь танками, следует рассматривать критически. Так, по итогам 6 июля они считали достоверно уничтоженными 29 танков и вероятно поврежденными бомбами еще 12 машин. Как признает само германское командование, ему удалось нейтрализовать контратаки советских танков и пехоты не бомбежками, а своевременным введением в бой значительных резервов из состава 9-й армии. Например, 107-я тбр, прикрытая малокалиберной зенитной артиллерией, пострадала от неожиданного огня 18 танков (наши бойцы идентифицировали их как «Тигры») и батарей противотанковых орудий. Многие другие танковые части также понесли потери исключительно в наземном бою.

Соединения 2-й танковой армии в этот и последующие несколько дней стали основной целью налетов немецких бомбардировщиков и пикировщиков, а штаб объединения отмечал, что авиация противника «непрерывно висела в воздухе и обрабатывала каждую сотню квадратных метров площади, прокладывая дорогу своим танкам и пехоте» [45]. Из отчетов 1-й германской авиадивизии следовало, что до 11 июля включительно было уничтожено 74 советских танка. За это время 2-я ТА в действительности лишилась 214 танков, из которых 138 — безвозвратно, но только девять бронированных машин стали жертвами вражеских авианалетов.

Отчасти причиной этого стала сильная советская противовоздушная оборона. На второй день боев в полосу 13-й армии командование

перебросило еще два полка малокалиберной и один полк среднекалиберной зенитной артиллерии (из 12-й зенад), снятых с прикрытия объектов фронтового тыла, а части 25-й зенад переместили в район Поньрей, дополнительно защитив наиболее уязвимый участок 29-го ск. Кроме того, оказалось недостаточное количество специальных противотанковых самолетов в 1-й авиадивизии. К началу наступления в ней имелось звено из четырех Ju.87G (в эскадре StG1), вооруженных подвешенными под крыльями 37-мм зенитными пушками и 14 Bf.110 с аналогичным оружием, установленным под фюзеляжем (в противотанковом отряде ZG1). Насколько известно, в первые дни наступления они активно не действовали.

Уже 6 июля большинству генералов и старших офицеров 9-й германской армии стало понятно, что наступающие войска втянулись в тяжелые кровопролитные бои на хорошо оборудованных русским противником позициях. Соединения 47-го немецкого тк, несмотря на ввод в бой двух танковых дивизий из второго эшелона и массированную поддержку люфтваффе, не смогли до конца дня полностью отразить неожиданные контратаки наших танков. Наступающие на флангах дивизии 46-го и 41-го тк продвигались вперед очень медленно; постоянное подтягивание свежих советских сил из глубины обороны не позволило проломить оборону Красной Армии. Фюреру доложили: германские солдаты дерутся героически, авиация действует выше



Бомбардировщик «Бостон» 8-го га. бап 221-й бад на аэродроме Задонск. Слева направо: мл. лейтенант А. Н. Шалютин (стоит у носа), лейтенант А. М. Сучков (командир экипажа), сержант И. И. Михайлов и сержант И. А. Понугаев



Командир самоходной установки СУ-152 наблюдает за противником. Маскировочные сети призваны скрыть бронированную машину от глаз неприятельской разведки, включая авиационную

всяких похвал, уничтожив за два дня над всем фронтом наступления 642 большевистских самолета ценой незначительных своих потерь, но неприятель знал о планах и сроках немецкого наступления; эффекта внезапности добиться не удалось.

Советское командование настойчиво интересовалось не только ближайшими планами гитлеровских генералов, но и настроениями солдат и офицеров. Для их изучения широко использовались материалы допросов военнопленных вермахта, в том числе летчиков. Сбитый 6 июля севернее Ольховатки и захваченный в плен командир экипажа Ju.88 обер-фельдфебель В. Штёмер (W. Stoehmer) был допрошен в штабе Центрального фронта. Теперь трудно сказать, что в действительности сказал этот немец, но в выдержке из его показаний, приведенной через несколько дней Советским информбюро, говорилось:

«Сбросить бомбы точно над целью мне не удалось. Сильный зенитный огонь у переднего края русских затруднил прицеливание. В это время совершенно неожиданно из-за облаков появился советский истребитель. Он атаковал мой самолет и поджег его. В последующее мгновение упала еще одна машина нашего отряда. Истребители прикрытия не смогли оказать помощи, так как их пилотировали молодые неопытные летчики.

Наступление, начатое немецкой армией 5 июля, задумывалось давно. Оно планировалось еще в мае-июне, но по неизвестным мне причинам откладывалось. Нам говорили, что первоначальная цель этого наступления — взять Курск и овладеть дорогой Орел — Курск — Харьков. По плану операцию планировалось



Хорошо замаскированная батарея орудий ЗИС-3 одного из противотанковых опорных пунктов. Они стали мощным артиллерийским щитом советских войск на подступах к Курску

завершить в четыре дня. Однако на второй день командир группы заявил, что наступление развивается крайне неудовлетворительно, так как командование допустило большой просчет. Оборона русских оказалась значительно сильнее, чем предполагалось. По его словам, наступление уже провалилось. Впрочем, так думает не только он один, а многие другие офицеры» [46].

Зато известно, что обер-фельдфебель намеренно ввел в заблуждение советское командование, заявив, будто он принадлежал группе II/KG3. В действительности в начале июля эта часть поддерживала наступление фон Манштейна на юге, а сбитый «Юнкерс» входил в II/KG51. В то же время справедливо утверждение штурмана о серьезном беспокойстве за судьбу операции командира части. Майор Г. Фос (H. Voss), как следовало из германских документов, не только водил отряды бомбардировщиков на атаку переднего края, но и выполнял разведывательные полеты для уточнения глубины советской обороны и мест дислокаций крупных резервов. Увиденное произвело на майора угнетающее впечатление; он зафиксировал разветвленную систему траншей и опорных пунктов из нескольких полос, интенсивный подход свежих войск и не обнаружил каких-либо признаков истощения русских.

Советские военачальники также отметили изменение реального соотношения сил на советско-германском фронте в нашу пользу, которое определялось не только численностью войск, танков, орудий, самолетов, но и умением использовать наличные силы. «Немецкое командование, видимо, рассчитывало повторить атаку, подобную той, которую оно осуществило летом 1942 г. из района Курска в направлении на Воронеж», — отмечал генерал К. К. Рокоссовский. — Однако враг жестоко просчитался: время было не то» [47]. Аналогии можно продолжить: как и год назад, удар пришелся по 13-й армии, которой и тогда, и теперь командовал генерал Н. П. Пухов.

ОЖЕСТОЧЕНИЕ БОЕВ НЕ СПАДАЕТ

Сражение на земле и в воздухе не затихало ни днем ни ночью. Если с наступлением темноты накануне сражения советские авиаторы выполнили до рассвета чуть более ста самолето-вылетов, на что неприятель ответил пятнадцатью (несколько немецких бомбардировщиков атаковали составы на железнодорожных перегонах), то на следующую ночь оба противника действовали значительно интенсивнее. Самолеты АДД совершили в темное время суток с 5 на 6 июля 269 боевых вылетов, атакуя цели войсковой полосы 9-й армии, на что немцы ответили достаточно мощной бомбардировкой Ельца силами 35 наиболее подготовленных экипажей эскадр KG1, 4 и 51. Германские легкомоторные самолеты He.46, Ar.66, Go.145, повторяя тактику действия наших У-2, до рассвета не давали заснуть бойцам 13-й армии. Однако летчики 271-й нбад от-

вечали на каждый вылет противника четырьмя-пятью, сосредоточив усилия на районе Красная Слободка, Архангельское. Попутно экипажи соединения полковника М. Х. Борисенко вели разведку, отметив, что противник ночью осуществил некоторую перегруппировку своих сил.

Первые ночи сражения оказались неудачными для подразделений германской легкомоторной авиации. Отчасти это объяснялось отсутствием фронтового опыта: в мае-июне 1943 г. они действовали совместно с соединениями 47-го немецкого танкового корпуса против партизан, и экипажам не приходилось пересекать линию фронта. Ранним утром 7 июля бойцы одной из зенитных батарей обнаружили приземлившийся северо-восточнее Фатежа немецкий биплан, у которого отказало навигационное оборудование. Летчик обер-ефрейтор Г. Ива (H. Iwa) не оказал сопротивления при задержании. Его аварию советское командование использовало для укрепления морального духа наших авиаторов. Газета «Правда» впоследствии привела слова пленного:

«Я добровольно перелетел на сторону русских, потому что утратил веру в победу Германии. Кадровые дивизии немецкой армии, ее наиболее опытные офицеры и солдаты уже истреблены. Материально-техническая мощь немецких вооруженных сил и особенно авиации подорвана. Ощущается недостаток современных типов самолетов и квалифицированных пилотов. Для боевых вылетов используются сейчас негодные, устаревшие машины, не отвечающие требованиям современной боевой деятельности. Летчиков соединения, в котором я служил, заставляют летать на старых учебных самолетах «Фокке-Вульф-58» и «Арадо-66». Только самоубийцы могут летать на подобных самолетах, которые летчики называют «моторизованными гробами». Из девяти самолетов «Фокке-Вульф-58», имевшихся в нашей группе, четыре разбились вместе с экипажами из-за порчи моторов раньше, чем они успели вступить в бой. Мне не хотелось погибнуть так нелепо и бессмысленно, поэтому я решил сам распорядиться своей судьбой» [48].

Пропагандистская война шла своим чередом, оставаясь в ведении политработников. Тем временем советское командование беспокоили интенсивные передислокации неприятеля. Генерал Рокоссовский приказал ранним утром 7 июля провести усиленную авиаразведку с целью прояснить намерения врага. Экипажам наших самолетов удалось зафиксировать усиление ударной группировки 41-го немецкого тк. В докладе командующего Центральным фронтом в Ставку ВГК отмечалось «сплошное движение автомашин и танков от Змиевки через Глазуновку на Поньри», перемещение войск по проселочным дорогам южнее и юго-западнее Орла, а также «оживленное движение по дороге Орел — Кромы» [49]. Как впоследствии стало известно, противник действительно перебросил из района Протасово к северу от Поньрей 18-ю тд и подтянул к фронту 4-ю тд из состава находящейся



Командир зенитного бронепоезда капитан Н. Гришенков и его заместитель ст. лейтенант Н. Кравец наблюдают за противником

в резерве группы армий «Центр» корпусной группы Эзебека. Неприятель перенес направление главного удара (вместо стыка 70-й и 13-й армий на центр последнего объединения).

В советских источниках часто преувеличивается роль нашей авиации в срыве нового натиска германских войск 7 июля. Например, сообщается об уничтожении с воздуха среди другой техники 154 танков и 261 автомашины, что примерно на порядок превышает реальные результаты налетов, по крайней мере, в отношении танков. Однако необходимо отметить: получив от авиаразведки своевременную информацию о планах противника, командование Центрального фронта успело усилить резервами наиболее угрожаемое направление. Для поддержки сражавшихся на подступах к Поньрям воинов 307-й сд в этот район оперативно выдвинули одну артиллерийскую дивизию прорыва, одну бригаду минометов, а также по бригаде реактивной и истребительно-противотанковой артиллерии.

Одновременно продолжались переброски частей зенитной артиллерии — два полка МЗА из состава 16-й зенад сняли с прикрытия 48-й армии, где отмечалась слабая активность немецкой авиации в предыдущие дни, и передислоцировали их северо-восточнее, поставив задачу обеспечить защиту соединений

2-й ТА. Приданная и штатная зенитная артиллерия танковой армии была объединена в зенитную артиллерийскую группу (по опыту, полученному в ходе контрнаступления под Сталинградом) под началом командира 16-й зенад полковника И. М. Середина. Несколько изменив расположение полков 10-й зенад, прикрывавшей объекты фронтового тыла, командование Центрального фронта завершило маневр зенитной артиллерией к 8 июля; на направлениях главного удара противника плотность стволов достигала двух орудий среднего калибра и 8–10 орудий малого калибра на километр фронта [50].

Когда германские танки и мотопехота попытались в очередной раз прорвать наш фронт, они встретили шквал огня — пять атак Поньрей захлебнулись. Практически одновременно наступали на Ольховатку соединения 47-го тк, поддержанные люфтваффе. К вечеру 7 июля немцам удалось лишь несколько потеснить обороняющиеся советские войска. Мало что изменилось и на следующий день. Господствующая высота 257,0 (в 4 км севернее Ольховатки) была занята неприятелем после упорных многочасовых боев, но этот успех носил лишь тактический характер. Ширина фронта наступления не превышала 8-го числа двух км. К вечеру четвертого дня битвы подчиненных фон Клюге отделяло от Курска 50 км и несколько занятых советскими войсками хорошо оборудованных оборонительных позиций.

Как и прежде, экипажи германских бомбардировщиков, пикировщиков и двухмоторных истребителей продолжали воздействие на советские позиции, пытались «протолкнуть» свои наступающие войска. Временами после мощных налетов танки и пехота вермахта действительно преодолевали несколько сот метров в глубь нашей обороны, но закрепиться им не удавалось. Затем следовала контратака, заставлявшая немцев отступить. Важно отметить, что во второй половине дня 8 июля Рокоссовский ввел в бой свой последний резерв — 9-й тк. Полностью укомплектованное соединение являлось, по словам командующего, «нашей красой и гордостью».

Среди основных целей германских авиаторов продолжали оставаться советские танки и орудия. Частые перегруппировки, смена позиций затрудняли работу неприятельской авиации. Например, гаубичные батареи достаточно успешно вели так называемый «подвижный заградительный огонь с закрытых позиций», что позволяло артиллеристам снизить потери от бомбежек. В течение 7-го числа части 11-й гв. танковой бригады подвергались десяткам налетов групп из 9–16 бомбардировщиков, но бомбы уничтожили только один танк, поражая главным образом вспомогательную технику и автомашины.

Не менее пяти налетов противник осуществил за третий день своего наступления на объекты в районе Поньрей, где был оборудован один из самых мощных советских узлов обороны за все время войны. Так, в 10 ч 30 мин линии фронта курсом 160 подошли на вы-

соте 2500 м 30 He.111. Нашим истребителям удалось нарушить их строй. Весьма неприцельно и поспешно экипажи сбросили бомбы и со снижением подразделениями по 6–10 бомбардировщиков беспорядочно отошли от станции. Не успели «хейнкелы» скрыться, как курсом 150 (видимо, взлетев с Брянского аэроузла) к этому району приблизилась группа из 55 Ju.87 под прикрытием почти 30 Bf.109. Краснозвездные «ястребки» атаковали ее на встречно-пересекающихся курсах, вновь расстроив боевой порядок. С земли было видно: трассы очередей как бы упирались в силуэты немецких самолетов, но ни один из них, увы, не упал на землю [51].

Завершающий удар по узлу обороны авиация противника нанесла около 19 ч. Две группы бомбардировщиков, по 25–30 машин каждая, непосредственно прикрывались двумя восьмерками «фокке-вульфов». Особую роль в обеспечении удара сыграли патрули «охотников», барражирующих за линией фронта. Германские экипажи сбрасывали бомбы как с горизонтального полета, так и с пикирования. Освобождаясь от смертоносного груза, самолеты немедленно уходили на север. А вот третья группа бомбардировщиков (20 He.111) при нанесении завершающего удара выполнила по три-четыре захода на цели [52]. На этот раз советские истребители не смогли даже приблизиться к вражеским бомбардировщикам, связанные боем на подступах к Понырям. Воспользовавшись плодами авиационной поддержки, части германских 18-й танковой и 86-й пехотной дивизий к заходу солнца заняли северную часть поселка Поньри.

Немецкие летчики отметили 8 июля несколькими попаданиями в полевые склады боеприпасов и советский бронепоезд. Согласно нашим данным, еще

в период подготовки к обороне в полосе 13-й армии тыловые службы сосредоточили огромные запасы боеприпасов, прежде всего для дивизионной и корпусной артиллерии. Более трех четвертей всех снарядов, мин и ракет было заблаговременно выложено непосредственно у орудий, минометов, установок залпового огня. Несмотря на опасность поражения импровизированных складов осколками вражеских бомб и снарядов, создание подобных запасов материальных средств себя оправдало — огонь по противнику велся без перерыва.

Что касается особенностей борьбы люфтваффе с бронепоездами, то наши документы рисуют такую картину. Наряду с другими резервами советское командование перебросило в район Поньрей 49-й отдельный дивизион бронепоездов (из двух единиц) для поддержки частей 81-й и 307-й сд. Залпы орудий «Лунинца» и «Железнодорожника Алтая» помогли 8 июля задержать врага. Тогда немцы бросили в бой свою авиацию — 36 Ju.87. Преодолев плотный зенитный огонь, бомбометанием с пикирования они вызвали пожары на железнодорожной станции Поньри и разбили станционные пути, преградив «Железнодорожнику Алтая» возможности отхода. В течение ночи экипаж бронепоезда вместе с рабочими-путейцами вел восстановительные работы, позволившие утром 49-му отдельному дивизиону бронепоездов в полном составе покинуть опасную зону [53].

Советское командование с нетерпением ждало докладов о коренных изменениях в ходе борьбы за господство в воздухе. Когда утром 7 июля над полем боя появилось значительно меньше немецких самолетов, чем прежде, то этот факт сочли симптоматичным. И в последующие часы они действовали группами, не



Бронепоезд «Лунинец» из 49-го отдельного дивизиона бронепоездов на огневой позиции восточнее Поньрей

превышавшими 40–50 машин. Однако выводы о происшедшем переломе в воздушной битве над северным фасом Орловско-Курской дуги, вынужденной пассивности люфтваффе были бы преждевременными, несмотря на указание об этом в большинстве советских источников. Например, в воспоминаниях С. И. Руденко можно прочитать:

«Наши истребители крупными группами вторгались в воздушное пространство над территорией, занятой противником, навязывая фашистским летчикам воздушные бои, в которых гитлеровцы несли крупные потери. На следующий день воздушный противник резко снизил активность, а мы продолжали наносить по пехоте и танкам врага внушительные удары. Инициатива в воздухе была вырвана из рук немецкого командования».

Завоевание советской авиацией господства в воздухе оказало весьма существенное влияние на весь ход и исход Курской битвы. Немецко-фашистская авиация потеряла возможность безнаказанно действовать по боевым порядкам наших войск. Она была вынуждена снизить активность. Если на нашем фронте 7 июля отмечалось около 1200 самолето-пролетов противника, то 9 июля это число сократилось до 350» [54].

Увы, документы противников говорят об обратном. Все виды германской авиации, кроме истребительной, 7 июля увеличили количество самолето-вылетов по сравнению с предыдущим днем. После неустойчивой погоды начала июля в этот день ярко светило солнце, что позволило немецким экипажам неоднократно вылетать на боевые задания. Они выполнили до наступления темноты 1687 самолето-вылетов, а наши посты ВНОС зафиксировали еще больше — 2446 (по другим данным, даже 2670) пролетов. Подобное можно объяснить неоднократными заходами на цели отдельных групп ударных самолетов, сбрасывающих одновременно по одной-две бомбы с каждой машины для более сильного психологического воздействия на советских бойцов. По немецким источникам, героем дня стал выполнявший 250-й боевой вылет лейтенант Й. Клаус (J. Klaus) из II/StG1, которого представили к награждению «Немецким крестом в золоте» [55].

СОВЕТСКОЕ КОМАНДОВАНИЕ ВНОСИТ КОРРЕКТИВЫ В ДЕЙСТВИЯ АВИАЦИИ

Видимо, не случайно на третий день боев командующий ВВС Красной Армии маршал А. А. Новиков направил командующим воздушными армиями и командирам авиационных корпусов директиву № 502634 «Об устранении недочетов в действиях военно-воздушных сил» [56]. В документе Новиков указывал на отсутствие у старшего командного состава ВВС правильной оценки своих возможностей и недостаточный учет противодействия противника при постановке боевых задач, потерю некоторыми командирами чувства

ответственности за результат, когда основным становилось стремление «выполнить полет, а не решить поставленную задачу», недостаточную разведку объектов противника перед ударом, неудовлетворительное взаимодействие различных родов авиации, другие недостатки. Маршал отмечал пассивное, как правило, использование истребительной авиации и слабое управление ею по радио, шаблонное применение и слабую обороноспособность ударных самолетов.

Новиков сформулировал план устранения недостатков. Однако требовалось время для реализации задуманного. Пока же события в воздухе развивались неблагоприятно. Вопреки тому, что он потом писал в мемуарах, генерал Руденко ждал с особым беспокойством рассвета 7 июля. Итоги двух предыдущих дней не удовлетворили ни его, ни командование фронта, ни Ставку. Поэтому штаб 16-й воздушной армии внес определенные коррективы в действия подчиненных. Еще более полезными оказались некоторые изменения, которых «на местах» добились командиры полков, дивизий, корпусов. Да и сами экипажи самолетов многому научились за первые два дня непрерывных боев. Постараемся критически рассмотреть некоторые выводы и заключения, сделанные советскими военными историками, рассматривающими этот этап воздушного сражения.

«Была упорядочена служба наведения и управления воздушным боем по радио» [57]. Добиться положительных результатов удалось благодаря развертыванию вблизи линии фронта сети авиационных пунктов управления. Прибывшие на них командиры дивизий или их заместители получили приказ организовать наведение истребителей на самолеты противника. Удачным примером действий истребителей, управляемых по радио, стал вылет сводной группы из разных полков, возглавляемой Героем Советского Союза капитаном В. Н. Макаровым из 53-го гв. иап, которую командир полковника И. В. Крупенин дважды в течение 40 мин наводил на большие группы вражеских самолетов. Сначала 15 Як-1 смогли расстроить боевой порядок 40 Вф. 110 из I/ZG1, не позволив им прицельно бомбить наши войска в районе Ольховатки, а затем в том же районе удалось сорвать работу примерно полсотни Ju.87 и Ju.88 [58]. Хотя немецкие источники не подтверждают гибель восьми самолетов, на уничтожение которых претендовали наши авиаторы, думается, свою задачу группа Макарова выполнила.

«В штабах разрабатывались единые планы воздушного боя для разных групп, находящихся в одно время в одном районе» [59]. Как и годом ранее, советские истребители не умели вести бой большими группами, они распадались после первых же атак в лучшем случае на пары и четверки, а в худшем — одиночные машины. Разрозненные подразделения не могли причинить противнику большого ущерба, а сами несли потери в неравных схватках. Попытки наращивать силы нашим командирам удавались редко: не хватало четкости работы на земле и в воздухе.

«От патрулирования большими группами на одной высоте наши истребители перешли к действию рассредоточенным строем» [60]. Рассредоточенный строй с разделением группы на ударную и прикрытие, эшелонирование самолетов по высотам, к сожалению, не гарантировали наших авиаторов от неудач. Успешно бой складывался лишь в тех случаях, когда ведущие разных подразделений отлично понимали друг друга, могли прийти на выручку товарищам.

«Ведущими групп истребителей стали назначать командиров полков и эскадрилий», что благотворно сказалось на результатах [61]. Как раз в первый день боя многие группы возглавляли командиры полков, и двое из них погибли. К сожалению, значительная часть «отцов-командиров» не имела достаточного летного мастерства. Совершив всего по несколько боевых вылетов, такие майоры и подполковники, несмотря на солидный налет «мирного времени», не являлись для подчиненных непререкаемыми авторитетами в воздухе, не умели грамотно управлять боем. Возможно, именно поэтому 7 июля и в последующие дни группы уже чаще всего вели наиболее решительные и тактически подготовленные офицеры, как правило, командиры эскадрилий, их замы, командиры звеньев. Так, в 157-м иап в четырех вылетах в этот день во главе четверок и шестерок «яков» шли капитан И. С. Зудилов, лейтенант И. В. Маслов, мл. лейтенанты А. Е. Боровых и М. С. Баранов, успевшие одержать победы и продемонстрировавшие лучшие качества летчиков-истребителей (впоследствии все — Герои Советского Союза, а Боровых был удостоен высокого звания дважды). В результате за сутки подразделения 157-го иап сбили или подбили шесть «фокке-вульфов», потеряв только один Як-9 — лейтенант В. Ф. Тимофеевко воспользовался парашютом и вернулся в часть.

«Начиная с 7 июля, наши истребители начали вести борьбу не с «воздушными заслонами» из «фокке-вульфов» и «мессершмиттов», а непосредственно с «бомбардировщиками противника» [62]. Согласно советским и немецким документам, количество боев, в которых участвовали Ju.87, Ju.88 и He.111, наоборот, снизилось в третий-четвертый день битвы и их потери от истребителей оказались меньше, чем 5 июля. Немцы лишились за два дня сражения, конечно, больше, чем двух Ju.87, двух Ju.88 и одного FW.190, как указывалось в отчете 6-го ВФ, и не 11 самолетов, о чем сообщал генерал-квартирмейстер, а примерно (по нашим оценкам) 25 машин, большинство из которых — истребители. За двое суток было отмечено 125 воздушных боев, и нет особых оснований говорить о возросшей результативности советских летчиков.

Все же командованию ВВС КА путем наведения порядка, дисциплины в воздухе и на земле удалось несколько снизить собственные потери в расчете на каждый самолето-вылет — в течение 7 и 8 июля было списано 87 самолетов. Следовательно, убыль материальной части сократилась более чем вдвое по сравнению с первыми двумя днями грандиозной битвы.



Мл. лейтенант А. Е. Боровых из 157-го иап, успешно сражавшийся на северном фланге в составе 6-го иап, стоит у Як-1 (зав. № 1414?). Согласно документам, Боровых сбил за два первых дня сражения три немецких самолета, летая на другом «яке» (зав. № 14127)

Сыграло роль и снижение активности немецкой истребительной авиации как следствие выхода из строя большого количества «фокке-вульфов».

Неоднократно отмечалось стремление немецких летчиков сократить вероятность риска, а не добиться победы любой ценой. Например, лейтенант И. С. Козич из 721-го иап наблюдал, как четверка «фоккеров» как бы сопровождала их группу до цели, после чего, разбившись на пары, немецкие летчики одновременно устремились сверху-спереди и снизу-сзади на семь Ла-5 и семь Ил-2 (из 431-го шап). Наши авиаторы проявили бдительность — атаку удалось отбить без потерь, и противник немедленно вышел из боя. В другой раз германские «охотники» оказались более удачливы:



Советские штурмовики атакуют цель

после внезапной атаки не вернулся к своим опытный комэск капитан К. А. Длуцкий, однополчанин Козича [63].

Атаки со стороны солнца, а 8-го и в последующие дни, когда погода заметно ухудшилась, из-за облаков оставались излюбленной тактикой германских асов. То из одной, то из другой нашей части поступали сведения о пропавших без вести экипажах. Погибали, как правило, молодые авиаторы, отставшие от общего строя. Как отмечал командир 273-й иад полковник И. Е. Федоров, неожиданные наскоки «охотников» поч-

ти всегда приводили к изменению дистанций между нашими парами и нарушению взаимодействия внутри подразделения. Это позволяло немецким асам по их желанию безнаказанно выходить из боя, используя перевороты, крутые пикирования, преднамеренные срывы в штопор (имитируя падение). Казалось, что пиратским действиям летчиков «фокке-вульфов» ничего не удастся противопоставить. Однако 8 июля стало ясно, что даже самым результативным германским «охотникам» не гарантировано благополучное возвращение из вылета. Роковой для одного из них бой над районом Поньрей удалось воссоздать на основе немецких и советских архивных документов.

После стремительной атаки из верхнего яруса, в ходе которой был сбит один «як», обер-фельдфебель Х. Штрассль из III/JG51 начал выводить FW.190 из пикирования на горку. При переводе машины в горизонтальный полет на высоте более 4000 м ее скорость упала; для тяжелого инертного «фоккера» требовалось несколько томительных секунд, чтобы вновь разогнаться. К несчастью для Штрассля, советские истребители патрулировали на разных ярусах, и одно из подразделений 347-го иад с высоты 5000 м немедленно контратаковало самолет с черными крестами со стороны солнца. Почувствовав опасность, германский «эксперт» вновь устремил «Фокке-Вульф» в пикирование, потеряв более 3000 м, но ведущий группы Як-9 не отставал. Сблизившись с противником на расстояние до 80 м, капитан А. И. Силуков выпустил несколько

точных очередей из пушки и пулемета, после чего вражеский истребитель вспыхнул, а затем упал неподалеку от деревни Хитрово (у железной дороги Орел — Курск) [64]. Штрассль пытался воспользоваться парашютом, однако на малой высоте купол не раскрылся полностью и летчик погиб.

Битва на Орловско-Курской дуге продолжалась еще 46 дней, но никто из летчиков-истребителей не смог приблизиться к результативности аса из III/JG51, одержавшего, если верить немецким документам, 30 побед с 5 по 8 июля. Штрассль поступил в эскадру «Мельдерс» в конце 1941 г., в период заметного ослабления люфтваффе на Востоке. Подобно многим другим известным летчикам, первое время в ходе воздушных боев он не выделялся среди товарищей. К концу 1942 г. на счету Штрассля значилось около 150 боевых вылетов и 14 побед. В начале весны следующего года, вскоре после перевооружения их части с Bf.109F на FW.190A, обер-фельдфебеля направили на учебную работу в Германию.



FW.190A-4 (зав. № 142351), на котором летал и потом погиб наиболее результативный немецкий ас битвы под Курском обер-фельдфебель Г. Штрассль, готовит к вылету

Возвращение на Восточный фронт в свою часть ознаменовалось сплошной чередой успехов — за июнь удалось одержать еще 18 побед. Товарищи Штрассля верили, что 25-летний «эксперт» вскоре станет одним из наиболее результативных летчиков соединения. Однако 221-й вылет, в ходе которого число сбитых им советских самолетов достигло 67, оказался для него последним. В то же время и примерно в том же районе другому известному германскому летчику — обер-лейтенанту Ф. Айзенаху (*F. Eiselaich*) повезло больше — командир отряда 3/JG54, несмотря на тяжелое ранение, сумел благополучно посадить машину на своем аэродроме.

НАСТУПЛЕНИЕ ВЕРМАХТА «ВЫДЫХАЕТСЯ»

По мнению многих историков, 7 июля оказалось решающим днем в ходе наземного сражения на северном фасе Орловско-Курской дуги. Согласно документам 13-й армии, ни ранее, ни позднее не наблюдалось столь напряженных боев, когда орудиями всех видов «было выпущено около 3000 т боеприпасов с нашей стороны, не считая бомб, сброшенных авиацией» [65]. Не противореча такой оценке, германские отчеты приводят как раз цифры сброшенных за 7 июля бомб, подсчитанных с немецкой скрупулезностью: 1 196 370 кг осколочно-фугасных и 97 430 штук мелких осколочных и зажигательных авиабомб.



Разбитая в результате авиационного налета штурмовиков немецкая техника: полугусенечный тягач с противотанковой пушкой

В тот день веско сказала свое слово и советская ударная авиация. С напряжением действовали штурмовики, выполнив 219 вылетов. Особо успешными оказались атаки противотанковыми бомбами частей 9-й германской тд генерала Шеллера в районе Кашары (Ольховатское направление). Их выполнили группы по 30–40 Ил-2 из 299-й шад, прикрытых сильными рядами истребителей. Наши источники утверждают, что, действуя массированно и самоотверженно, летчики сумели уничтожить не менее 34 танков и других бронированных машин. Они заставили вражеских тан-



А эти танки и бронетранспортер, вероятно, остановил огонь нашей противотанковой артиллерии



Ночные легкие бомбардировщики У-2 летят на задание. На северном фланге с большим напряжением действовала 271-я ибад полковника К. П. Рассказова

кистов отступить, рассредоточив материальную часть в лощинах. Существенно, что с одного из передовых КП 13-й армии командир 299 полковник И. В. Крупский наводил штурмовики на наземные цели.

Широкое использование кумулятивных бомб также принесло свои плоды. Ведь сосредоточенные группы танков, штурмовых орудий и бронетранспортеров оказались весьма уязвимы при ударах с воздуха. Результативные налеты в районах Бузулука и Семеновки осуществили восьмерки, ведомые ст. лейтенантом Смирновым и капитаном К. Е. Страшным из 874-го шал. По возвращении ведущие группы получили благодарность от командования 13-й армии. Экипажи этого штурмового полка с большой пользой израсходовали около 500 бомб ПТАБ-2,5–1,5 для поражения вражеских танков в районе Малоархангельска.

В тот же день наше командование задействовало крупные силы бомбардировочной авиации, вновь введя в дело в полном составе 3-й бак. Документы зафиксировали 235 самолето-вылетов бомбардировщиков — больше, чем за двое предыдущих суток в сумме. Налеты девятки «петляковых» и «бостонов» оказались неожиданными для германского командования. Во всяком случае, в утренние часы огонь по самолетам вела лишь немецкая зенитная артиллерия. Впоследствии неоднократно самоотверженные действия истребителей прикрытия срывали атаки вражеских асов. Так, ст. лейтенант М. И. Вижунов из 517-го иап почти вертикально обрушил свой Як-1 на кабину

неприятельского истребителя, ценой своей жизни обеспечив сохранность бомбардировщиков [66]. Не будет преувеличением утверждать: оба противника не смогли оказать эффективного противодействия налетам ударных самолетов врага.

Введенная в бой 8 июля 4-я германская танковая дивизия вскоре понесла тяжелые потери. Попавший в плен унтер-офицер К. Блюме на допросе поведал: «В ночь на 5 июля нам зачитали приказ Гитлера. В нем говорилось, что завтра немецкая армия начнет новое наступление, которому суждено решить исход войны. Перед 35-м полком поставили задачу прорвать оборону русских. Через два дня 100 танков вышли на исходные позиции. В это время нас атаковала русская авиация и вывела из строя несколько машин...

Достигнув гребня высоты, мы попали под перекрестный огонь русских противотанковых орудий и противотанковых ружей. Строй сразу нарушился, движение замедлилось. Соседний танк задымил. Передовой танк командира роты остановился,

а затем попятился назад. Все, чему нас учили в учебном подразделении, не пригодилось. Тактика танкового прорыва на этот раз не сработала. Вскоре мой танк подбили, и в нем возник пожар. Я поспешил из него выскочить. На поле боя осталось не менее 40 подбитых танков, многие из которых горели» [67].

В тот день немецкие истребители оказали решительное противодействие только одной группе бомбардировщиков. Стремительно наращивая силы в ходе боя с «бостоном» и «яками» прикрытия, командир IV/JG51 майор Р. Ресх (R. Resch) довел число подчиненных в воздухе до 30. На аэродром не вернулись два бомбардировщика и шесть истребителей с красными звездами. Впоследствии выяснилось: в неравном бою молодые летчики действовали не всегда умело, но храбро и самоотверженно. Враг недосчитался трех FW.190, а трое летчиков 517-го иап оказались живы и здоровы, причем мл. лейтенант А. Ф. Тур прибыл с места вынужденной посадки на восьмые сутки после схватки [68].

Суровой оказалась школа становления воздушных бойцов летом 1943 г. Можно привести несколько примеров, показывающих, какие тяжелые испытания выпали на долю молодых летчиков-истребителей, впервые участвовавших в боевых вылетах. Так, ст. сержант Собур из 163-го иап 273-й иад, сбитый на Як-9 Д ранним утром 5 июля, сумел воспользоваться парашютом и к вечеру того же дня добрался в полк, где его считали погибшим. На следующий день ситуация

повторилась — «фокке-вульфы» сбили Собоура уже на Як-7 б, но летчик объявился до того, как его занесли в списки пропавших без вести. 7 июля удача отвернулась от старшего сержанта — вражеская очередь прошла кабину и попыток покинуть машину летчик не предпринимал.

Самолет мл. лейтенанта Петухова из 92-го иап 279-й иад был подбит в бою; у «лавошкина» не вышла одна из стоек шасси, но летчик сумел достаточно благополучно посадить истребитель на аэродроме. Механики сразу же приступили к ремонту выдавшего виды Ла-5 № 3721 1436. Тем временем летчик вылетел в бой на полученной из запасного полка новой машине. Петухову засчитали победу над FW.190 в группе, однако 7 июля его вновь подбили. Приземлившись на вынужденную посадку у деревни Горяиново Ла-5 № 39210118 доставили в ПАРМ, но летчик не остался «безлошадным» — самолет, на котором он вступил в сражение, удалось утром 8-го ввести в строй.

Вечером 8 июля провел первый в своей жизни воздушный бой мл. лейтенант Н. А. Бороданов. Группа из 739-го иап 286-й иад прикрывала наземные войска в районе Поньрей, когда их неожиданно атаковали «фокке-вульфы». Схватка сложилась неудачно для наших летчиков — строй сразу же распался. Бороданов оказался в одиночестве, и его машина получила серьезные повреждения, а мотор М-82 работал с перебоями. Всего каких-то двух километров не хватило летчику, чтобы дотянуть до своего аэродрома у Лебедяни. Вынужденная посадка в 19 ч 05 мин закончилась трагически — Ла-5 скапотировал, а мл. лейтенант погиб от полученных травм. Подоспевшие к месту катастрофы командиры отметили, что в патронных ящиках истребителя не осталось ни одного снаряда.

Но и опытных советских летчиков нередко подстерегали неудачи. Так, 8 июля в 13 ч 55 мин шестерка Як-1 и пара Р-39 из 1-й гв. иад (ведущий — командир 53-го гв. иап Герой Советского Союза майор И. П. Моторный) вылетели на прикрытие войск. Лишь один мл. лейтенант Березин считался новичком, а остальные были испытанными бойцами, одержали по несколько побед в небе над Сталинградом. В районе Поньри — Ольховатка они обнаружили большую группу Вф.110, уже бомбивших наши позиции. Облачность вынудила советских летчиков рассредоточиться попарно и помешала всей группой обрушиться на врага. При этом пара Героя Советского Союза майора В. Н. Макарова сначала атаковала «мессеры», а затем помешала подходившим «юнкерсам» прицельно сбросить бомбы.

Немецкие истребители прикрытия быстро справились от неожиданности. Первыми под их удар попала пара Моторный — Пасечник, выходявшая из атаки на Вф.110. «Кобра» капитана И. С. Пасечника от залпов «борзингов» и «эрликонов» разрушилась в воздухе. Вскоре такая же участь постигла Як-1 мл. лейтенанта Никитина. Он преследовал одного «Фокке-Вульфа», но не заметил, как другой противник зашел в хвост

его машины. По неизвестной причине ведущий пары не реагировал на предупреждение по радию и также погиб. Еще два летчика, в том числе командир полка, посадили подбитые «яки» на ближайшем поле аэродрома [69].

В такой обстановке в ряде полков, прежде всего истребительной авиации, среди летного состава отмечались случаи растерянности, неуверенности в своих силах, чуть ли ни страха перед неприятельскими асами. В одном из специальных приказов по 16-й ВА летчиков 163-го иап обвиняли в «нерешительности, граничащей с трусостью» [70]. Уже через два-три дня боев они выполняли задания обычно в составе 347-го иап, а 8 июля командира 163-го иап майора Абрамова заменил в должности майор П. А. Пологов (до этого был штурманом 737-го иап). Последний успел в 365 боевых вылетах одержать 18 побед лично и 6 в группе, за что его представили к званию Героя.



Командир 163-го иап майор П. А. Пологов после успешного боевого вылета покидает кабину «яка». За июль 1943 г. его боевой счет пополнился двумя личными и одной групповой победой

В немецких документах удалось обнаружить свидетельства активных действий наших авиаторов 9 июля. Так, в оперативной сводке штаба группы армий «Центр» отмечаются «многочисленные налеты [советской] авиации, особенно в районе Подолья — Бобрик — Соборовка», а в разведывательной сводке той же командной инстанции обобщалось: «Вражеская авиация, несмотря на большое количество сбитых самолетов, все еще является важным фактором обороны» [71].

Нашему командованию в этот день, наконец, удалось ввести в бой 234-ю иад полковника Е. З. Татанашвили. Соединение считалось одним из лучших в составе авиации Брянского фронта, несмотря на большое количество молодых летчиков без боевого опыта. Три из четырех полков дивизии перебазировали из района Выпозово на аэродромы Колпна, Красное, Лимовое (в 80 км северо-восточнее Курска), ранее занимаемые частями 273-й иад. Но к утру 9 июля указанные аэродромы заметно опустели — в дивизии полковника Федорова сохранилось всего 14 исправных машин! [72]

Оставив 133-й иап в резерве, командир дивизии с рассветом поднял в небо летчиков 233-го и 248-го иап для прикрытия наземных войск. Ухудшившаяся погода наложила отпечаток на действия авиаторов — многие из них потеряли ориентировку над непривычным для себя ландшафтом, а восемь самолетов оказались разбиты при вынужденных посадках. Любопытно, что в донесениях не зафиксировано ни одного случая воздушного боя 9 июля, тем не менее двое летчиков пропали без вести, став, видимо, жертвами внезапных атак вражеских асов.

Зато много боев провели авиаторы советских бомбардировщиков и штурмовиков. Примерно в 6 ч утра на пехоту и танки 47-го немецкого тк в районе Подсоборовка обрушили бомбы экипажи 241-й бад. Три группы по 18 Пе-2 каждая успешно выполнили задачу,

за что командующий армией генерал Руденко объявил авиаторам благодарность. Через несколько минут атаковали цели 34 Пе-2 из 301-й бад, обрушив смертоносный груз на находившуюся неподалеку деревню Соборовка. Подчиненные полковника Ф. М. Федоренко также достаточно метко бомбили, но при отходе подверглись атакам вражеских истребителей.

Впервые с начала битвы германские асы смогли расстроить большую группу бомбардировщиков, удачно взаимодействуя со своей зенитной артиллерией. Но до этого несколько пар FW.190 отвлекли внимание истребителей прикрытия из 6-го иак. Если 241-я бад потеряла от зенитного огня одну «пешку», то 301-я бад недосчиталась семи машин. Можно считать типичными приемами немецких летчиков атаки предварительно поврежденных бомбардировщиков, а также самолетов, отставших от строя. Экипаж Пе-2 № 4/130 смог, несмотря на интенсивный обстрел с земли и воздуха, дотянуть до позиций своих войск, где и совершил вынужденную посадку, но другим повезло меньше.

Наиболее суровые испытания выпали на долю авиаторов 299-й шад. При штурмовке наземных войск вскоре после полудня 11 Ил-2 подверглись — редкий случай в воздушной войне на Востоке — атаке в лоб. Нашим летчикам удалось избежать потерь и продолжить выполнение задания. Сумев отвлечь внимание истребителей, сопровождавших штурмовики, «фокке-вульфы» вновь набросились на «горбатых». Но те встали в оборонительный круг и отбивали все атаки без потерь. Тогда германские асы пошли на хитрость: они имитировали выход из боя, а сами временно скрылись в густой дымке. При перестроении штурмовиков в строй «клин» их третий раз атаковали и четыре машины оказались подбиты. Все же оставшаяся семерка смогла вновь создать оборонительный круг. На этот раз неприятельские «охотники» вели бой упорно, настойчи-



Дальние ночные бомбардировщики Ил-4 в наступающих сумерках вырываются на старт

во, совершая заходы с разных направлений. Чаще всего они маскировались рельефом местности, стремясь сбить «илы» снизу-сзади. Тогда наши летчики снижались до 15–20 м, отбив в общей сложности до 30 атак.

Не столь успешными оказались действия шедшей следом шестерки из того же соединения. Сначала двум парам FW 190 удалось отсечь и связать боем все восемь прикрывающих группу Як-1 из 896-й иап. Летчики «илов», несмотря на своевременную команду ведущего, замешкались, не встали вовремя в оборонительный круг и не имели шансов в бою с 25 «фокке-вульфами». Ведь на каждый штурмовик набросилось по три-четыре истребителя, а машину лейтенанта Задорожного атаковало даже семь вражеских машин. Видимо, они помешали друг другу, поскольку наш летчик сумел посадить поврежденный Ил-2 № 2148 в расположении своих войск и вместе со стрелком Липатовым к вечеру вернулся в часть. Четыре штурмовика из 874-го шав были сбиты и сгорели с экипажами [73]. Эмоциональные заявления советских авиаторов об уничтожении почти в каждом бою по четыре-шесть «фоккеров» не подтверждаются другими источниками (нашими и немецкими).

День 9 июля оказался одним из самых «черных» в истории 299-й шад. В штаб соединения непрерывно поступали сведения о невернувшихся или сбитых штурмовиках. В списке потерь материальной части (сюда входили также случаи аварий и поломок) указывались номера уже 82 серийных Ил-2 [74]. К счастью, оказалось, что более 15 самолетов совершили вынужденные посадки в расположении своих войск и пригодны к восстановлению; на автомашинах, по-возках, пешком возвращались на аэродром летчики и стрелки, в том числе сбитые в предыдущие дни. Тем не менее из 142 экипажей и 142 исправных штурмовиков, имевшихся утром 5 июля, в строю через четыре дня осталось меньше половины людей и машин.

Если советские авиаторы с наибольшим напряжением действовали в первой половине дня, то противник, наоборот, единственный массированный удар с участием до ста самолетов из эскадр KG4 и 53 нанес в 19 ч 30 мин. Наши резервы, прежде всего части 19-го тк восточнее Молотычи (в 90 км строго южнее Орла), подверглись мощной бомбардировке. Как отмечали сами германские экипажи, низкие облака и дымы пожаров мешали им наблюдать результаты налета. Есть основания предположить, что значительных потерь советская сторона не понесла. Когда в 21 ч до полка пехоты в сопровождении 80 танков попытались проорваться в направлении Фатежа, то выполнить задачу они в очередной раз не смогли.

До этого неприятель неоднократно атаковал войска на фронте 13-й армии (особенно у Поньрей), а также на ее стыке с 70-й армией, не оставляя надежд найти слабые участки обороны. Наибольшую поддержку с воздуха получили, как и в предыдущие дни, части 47-го германского тк. Обычно группы насчитывали по 20–30 бомбардировщиков и пикировщиков. Но все атаки немецких наземных войск отбивались с больши-



«Качать героя!» Товарищи поздравляют капитана А. А. Алехновича из 6-го ап (1-й гв. ак АДД) с 200-м боевым вылетом (включая 28 вылетов в июле 1943 г.)

ми для них потерями. Продвижение вперед по итогам дня исчислялось сотнями метров, а количество боеготовых танков во многих соединениях не превышало 20–25% первоначального состава.

Уже из приведенных примеров видно, что германские истребители, бомбардировщики, пикировщики не оставались пассивными 9 июля. Там же можно утверждать, оценивая результаты действий частей 6-го воздушного флота в целом, хотя плохая погода, несомненно, внесла коррективы в замыслы командования. Немецкое объединение выполнило за светлое время суток 877 вылетов против 775 вылетов, совершенных летчиками 16-й воздушной армии. С начала немецкого наступления люфтваффе продолжали удерживать господство в воздухе, превзойдя нашу авиацию по тоннажу сброшенных бомб и совершенным за день самолето-вылетам (за исключением 6 июля).

НОЧНИКИ

Остановимся подробнее на работе авиации ночью, которая временами была не менее напряженной, чем в светлое время суток. Действительно, в течение пяти первых ночей оборонительного сражения советские экипажи действовали с большой нагрузкой, выполняя временами по три-четыре вылета каждым исправным У-2 и до двух вылетов дальним бомбардировщиком. Экипажи последних главным образом сбрасывали смертоносный груз в армейской и прифронтовой полосах противника, поскольку командование АДД временно отказалось от рейдов по дальним тылам неприятеля. В оперативных сводках постоянно мелькали

названия занятых немецкими войсками населенных пунктов: Тросна, Верхнее Тагино, Красная Слободка...

Грандиозное поле битвы круглосуточно застилало зарево пожаров. В таких условиях и днем-то было трудно определить результаты бомбометания. Тем более не удавалось различить, куда попали бомбы ночью даже с малой высоты. Поэтому обычно штурманы лаконично докладывали по приземлению: «Задание выполнено, цель поражена». В редких случаях, как в ночь на 7 июля, авиаторы 271-й нбад вели ночную разведку. Штурман 970-го нбап мл. лейтенант Б. М. Пустовалов запомнил вылет на следующие сутки, когда получил задачу уничтожить пункт управления 86-й немецкой пехотной дивизии северо-восточнее станции Поньри:

«Найти дивизию оказалось непросто. Чаще обычного взлетали осветительные ракеты. Их мерцающий свет выхватывал из темноты участки развороченной мертвой земли, и это была действительно мертвая земля!.. И все-таки мы вышли на цель. Ударили. После бомбометания, удачно вывернувшись из лучей прожекторов, сликировали в сторону станции, которую можно было угадать лишь по сгоревшим дотла постройкам да по разбросанным в разные стороны вагонным колесам.

— Посмотри, что делается! — крикнул летчик Казаков. — Все мертво...» [75]

В этом и других вылетах основными противниками наших авиаторов являлись зенитчики и прожектористы 12-й германской зенитной дивизии. В первом периоде битвы немецкие ночные истребители не патрулировали над прифронтовой полосой. Может быть, поэтому потери 271-й нбад оказались небольшими: вышло из строя по разным причинам не более четырех-пяти машин.

Наиболее выносливые экипажи У-2 совершали до пяти вылетов в ночь, и большинство из них, о чем уже говорилось, были похожими, как братья-близнецы. Среди тех, что запомнились авиаторам 45-го гв. нбап, — случай со ст. лейтенантом Ширяевым и мл. лейтенантом Ждановским. Их «кукурузник» попал под сильный зенитный обстрел, прямым попаданием крупного осколка повредило плоскость, пробило бензобак. Хлынувший в кабину бензин залил летчику лицо и ноги. Опасаясь пожара, Ширяев выключил мотор и спланировал в поле, которое оказалось заминированным! К счастью, приземление У-2 прошло благополучно. Соблюдая все меры предосторожности, экипаж сумел устранить повреждения, взлететь в сторону свободной от мин просеки и в ту же ночь совершил еще один боевой вылет! [76]

В ночь на 10 июля капитан Голомедов из 44-го гв. нбап точно вывел У-2 на цель в Соборовке, а штурман ст. лейтенант Ващенко сбросил бомбы. Вслед за сильным взрывом заметались по небу лучи прожекторов. Не помешав первому экипажу, немецкие прожектористы поймали лучами идущую следом машину лейтенанта Карабанова. Немедленно заговорили зенитки. Снаряды «эрликонов» повредили элерон, перебили тяги управления, заклинили бомбосбрасыватель. С большим трудом летчик удерживал кренящийся влево У-2, а затем приземлил биплан вблизи переднего края. Подбежавшие красноармейцы, узнав причину посадки, показали штурману Николаеву на лежащий неподалеку разбитый Ил-2. С него взяли трос, восстановили тяги, и поврежденный самолет «своим ходом» вернулся в часть [77].

Потери немецких «ночных беспокоящих отрядов» (*Stoerkampf*) 6-го воздушного флота за первые пять дней боев оказались такими же и составили четыре-пять самолетов. При этом два импровизированных ночных штурмовика и их летчики оказались в руках советского командования, а один Аг.66 разбился с экипажем, не долетев нескольких километров до аэродрома Орел-Северный (вероятно, его сбил один из советских ночных бомбардировщиков, который вел разведку вблизи вражеской базы). Поскольку немецкие ночники выполнили лишь 104 вылета (против 903, совершенных нашими У-2), то германское командование не могло удовлетворить подобные результаты. Ведь даже части истребительной авиации, непрерывно участвовавшие в напряженных боях с советскими летчиками, несли меньшие относительные потери. Можно согласиться с военнопленным Г. Ива: наскоро переделанные из учебных, устаревшие самолеты далеко не полностью



Ремонтная бригада устраняет боевые повреждения самолета У-2 из 45-го гв. нбап. 6 июля 1943 г.

отвечали требованиям ночной работы. Не исключено, что не закончилась отработка тактики их использования. Большого добились экипажи ночных разведчиков из созданного в мае этого года специального звена NAGr 15 — временами они с самолетов FW.189 вели полупутную бомбардировку советских артиллерийских позиций мелкими авиабомбами.

Что касается действий частей «обычной» немецкой бомбардировочной авиации в сумерках, то около 150 вылетов было затрачено на поражение железнодорожных объектов, линий связи и составов, преимущественно на перегоне Курск — Касторное. При налете на вокзал в Ельце, последовавшем с наступлением темноты 6 июля, отмечались «хорошие результаты», а в следующую ночь один из германских экипажей успешно блокировал работу нашего аэродрома в Туле (использовалась

АДД). Авиаторы 2-го гв. авиакорпуса, возвращавшиеся после выполнения поставленной задачи, около часа не рисковали совершать посадку, кружа в окрестностях своей авиабазы; повторный вылет соединения оказался сорван.

Не всегда приземление после дальних рейдов происходило благополучно. Согласно отчету штаба 6-го ВФ, при возвращении на аэродром Орел-Западный в ночь на 7 июля командир 9/КГ1 обер-лейтенант А. Зайберт (A. Siebert) в тумане разбил «Юнкерс», а все члены экипажа получили ранения и ушибы [78]. Эта авария обеспокоила командование воздушного флота, решившего не рисковать опытными экипажами в плохих метеоусловиях. В дождливую ночь на 9 июля были запрещены все вылеты, а следующим вечером из-за плохих погодных условий стартовали лишь три двухмоторных бомбардировщика.

Но не только сложные метеоусловия препятствовали интенсивной работе авиаторов люфтваффе круглые сутки. Данные советских архивов позволяют прийти к выводу: блокирование вражеских ночных аэродромов, прежде всего в районе Орла, хотя и выполняемое незначительными силами, оказалось весьма эффективным. Еще в конце июня 1943 г. штаб 3-й гв. ад поручил экипажу Героя Советского Союза капитану Д. И. Барашеву из 10-го гв. ап начать выполнять регулярную разведку в районе областного центра. Большой боевой опыт и летное мастерство позволили ему достаточно точно выявить места расположения зенитных орудий и прожекторов, понять систему световых сигналов противника, определить действующие и ложные ночные аэродромы неприятеля. Были установлены ночные старты в Оптухе, Спасском, Хмелевой и наиболее часто используемый противником в Кромах (все



Звено дальних бомбардировщиков Ил-4 на боевом курсе

населенные пункты в пределах 15–40 км от Орла). С началом Курской битвы значение блокировки вражеских аэродромов многократно возросло. Поэтому Барашев несколько раз обращался к командованию дивизии и корпуса с просьбой «направить в район Кром ночных истребителей с достаточным запасом горючего, где они, особенно в лунные ночи, всегда будут иметь богатую добычу» [79].

К сожалению, предложение незаурядного летчика не нашло тогда должной поддержки. Тем не менее в то время как остальные экипажи 3-го гв. ак действовали



Экипаж немецкого танка «Тигр» в предрассветных сумерках наблюдает за появившимися в небе советскими ночниками



Приготовления к вылету. Техническая бригада у самолета-разведчика Пе-2. Слева направо: механик Моисеенко, стажер Цитрин, стажер Воровский, механик по вооружению Мачнев. Аэродром «Красный Холм»

в начале битвы по целям на южном фасе Курской дуги, «ильюшины» Барашева и его бывшего однополчанина В. М. Колесникова (теперь он служил в 20-м гв. ап той же дивизии) доставили немало неприятностей врагу в окрестностях Орла. Особенно успешными оказались рейды в ночь на 7 июля: взрывы на летном поле заставили немцев выключить подсветку взлетной полосы и погасить мерцающие разноцветные огни, а несколько осколков авиабомб поразили приземлившийся «Юнкерс», не успевший потушить бортовое освещение. Есть все основания полагать, что авария Зайберта произошла не только из-за плохих погодных условий.

В период оборонительных боев по объектам врага на Орловской дуге наносили удары главным образом соединения, базировавшиеся недалеко от Москвы (Монино, Серпухов, Раменское, Остафьево, Тула). Наиболее интенсивные действия наблюдались в ночь на 6 июля — было зафиксировано 269 (по другим данным, 257) вылетов. В ту ночь экипажи АДД атаковали противника в перелесках, лощинах, на дорогах и в небольших населенных пунктах. Особенность применения ночной авиации состояла в необходимости отыскания и поражения объектов, расположенных в непосредственной близости от линии фронта в условиях отсутствия специального светонаведения. Как отметил командир 19-го гв. ап (2-й гв. ак) подполковник А. И. Шапошников, отлично подготовленные экипажи П. П. Радчука, В. В. Решетникова, Ф. Н. Роговского, А. Г. Романова особенно метко бомбили точечные цели, используя весь накопленный опыт.

Чтобы увеличить бомбовую нагрузку на корабль, командование позволило В. Ф. Рощенко, П. П. Хрусталеву, Герою Советского Союза М. Т. Рябову и некоторым другим значительно сократить запасы горючего в бензобаках. Расчет делался на то, что у признанных специалистов самолетовождения не будет ошибок в счислении пути, потерь ориентировок, и он полностью оправдался. Наиболее подготовленным экипажам также разрешалось самим выбирать цели для бомбометания.

Маршал авиации Н. С. Скрипко, в то время заместитель командующего дальней авиацией, подчеркивал, что в первые трое суток удавалось наращивать силу удара по врагу: «В ночь на 8 июля АДД вновь подняла все находившиеся в боевом строю исправные самолеты. Почти 500 кораблей (из них 169 машин действовали в интересах войск генерала Рокоссовского, а остальные атаковали неприятеля на южном фасе Курской дуги. — Прим. авт.), взяв максимальную нагрузку фугасных и осколочных бомб, били по скоплениям фашистских танков и пехоты. Это было очень важно и своевременно, так как противник продолжал вводить новые силы на направлении главного удара, намереваясь прорвать оборону войск Центрального фронта на участке 2-е Поныри, Самодуровка и выйти к Ольховатке. 84 экипажа бомбили противника в районе железнодорожной станции Глазуновка, 83 самолета наносили удары по немецким войскам в 22 км западнее Малоярославца, в районе населенных пунктов Верхнее Тагино, Озерки (еще два Ил-4 вели разведку аэродромов Орловского аэроузла. — Прим. авт.)» [80].

В эту ночь экипажи дальней авиации сбросили на врага на Орловском и Белгородском направлениях всего 5701 бомбу весом 555,19 т и разбросали почти 880 тыс. листовок на русском и немецком языках. Неоднократно экипажи-контролеры докладывали о сгоревших в стане неприятеля боевых машинах, взорванных бензоцистернах, пораженных технических летучках... Из отрывочных отчетов группы армий «Центр» и трофейных документов следовало: ночью понесли потери в материальной части и личном составе 112-й мотопехотный полк 20-й тд, учебный саперный батальон 216-го пп 86-й пд, два легких зенитных дивизиона 34-го зенитного полка, ремонтные органы 18-й тд и др.

За первые пять ночей битвы над северным фасом Орловско-Курской дуги самолеты АДД выполнили 761 самолето-вылет, потеряв две машины в катастрофах и пять в результате вынужденных посадок на

своей территории. Временами в воздухе становилось так же тесно, как на земле: документы 1-го гв. авиакорпуса зафиксировали два столкновения «ильюшиных» на боевых курсах со своими же машинами. В одном из случаев в ночь на 8 июля экипаж Ил-4 из 16-го, ап протаранил У-2, принадлежавший 284-й нбд, — пять человек погибли в этой катастрофе.

С каждой ночью все больший процент самолетов АДД переключался на работу с северного на южный фас Орловско-Курской дуги, что объяснялось сложившейся обстановкой на фронте. Однако в течение всего рассматриваемого периода тыловые объекты группы армий «Центр» находились под более сильным воздействием, чем аналогичные объекты тыла нашего Центрального фронта. Так, в период наибольшей активности немецких ночников, отмечаемой с 7 на 8 июля, двухмоторные бомбардировщики 6-го ВФ совершили 55 вылетов, в ходе которых бомбили полустанки у Фатежа, станцию Касторное и вели «свободную охоту» на перегоне Курск — Касторное. Как следовало из предыдущего повествования, экипажи АДД в эту ночь ответили на каждый вылет противника тремя.

Не добились в этот период существенных успехов и немецкие ночные истребители. За время оборонительных боев они указываются в качестве причины аварийных посадок трех наших самолетов. По донесению молодого летчика 42-го ап 36-й ад мл. лейтенанта М. И. Вершинина, в ходе одного вылета их экипаж дважды был атакован двухмоторным «Мессершмиттом» над целью в районе Глазуновки, но сумел уклониться от преследователя, а затем сбросить бомбы. Столь же настойчиво преследовал немецкий истребитель над станцией Унеча Ли-2 капитана В. А. Тишко из 102-го ап 7-го ак. Член экипажа бортмеханик Н. М. Горностаев вспоминал:

«Огненный пунктир трассирующей очереди перечеркнул темное стекло иллюминатора. Заговорили наши пулеметы, зазвенели гильзы. Кабину заволочло пороховым дымом. Машина резко уходит вниз и вправо. Едва успеваю ухватиться за трос. На земле, вставшей дыбом, бушуют пожары, и кажется, мы падаем в самое их пекло. Неужели сбили?! Но Ли-2 мягко выходит из пики у самой земли, и пока я добираюсь до своего места, самолет уже окутывает темнота» [81].

Журнал боевых действий группы армий «Центр» сообщал о результатах действий истребителей в первую же ночь битвы (один советский бомбардировщик сбит наверняка и вероятно — еще один). В то же время журнал боевых действий 6-го воздушного флота скромнее оценивал успехи, не отмечая воздушных

побед немецких ночников — «охотников» с 5 по 11 июля 1943 г. Отчасти это можно объяснить тем, что их экипажи патрулировали над крупными областными центрами и железнодорожными узлами, в то время как авиаторы АДД бомбили цели, преимущественно расположенные в непосредственной близости от линии фронта.

Данные обоих противников позволили уточнить некоторые причины наших боевых потерь. Так, по докладу командира одного из кораблей лейтенанта Ф. Ф. Рязанова из 5-го ак, сбитого в первую ночь битвы после бомбардировки противника в районе Белгорода, их подстерег немецкий ночной истребитель. При выполнении боевого задания штурман К. С. Иванов сбросил бомбы с высоты 300 м и спокойно рассчитал обратный курс. Никто из членов экипажа не ждал никаких неприятностей, когда в районе Старого Оскола к Ли-2 снизу приблизился неизвестный самолет. Советские летчики не успели произвести какого-либо маневра, как в машину впились огненные трассы. Получили ранения штурман и радист, оказались повреждены рули и элероны, резко сдал правый мотор. Наш бомбардировщик с трудом управлялся, его тянуло на кабрирование. По снижавшейся машине противник выпустил еще одну точную очередь, после чего командир корабля дал команду покинуть Ли-2 с парашютами. Ее выполнили все члены экипажа, но при приземлении Иванов получил сотрясение мозга и был отправлен в госпиталь [82].

При разборе этого случая командир 7-го гв. ап майор А. Н. Артемьев отметил, что сбитые авиаторы утратили чувство опасности при полете над территорией своих войск и нарушили заданную высоту полета: вместо указанных в полетном листе 600 м Ли-2 шел на 1500–1600 м, чем упростило противнику его обнаружение в небе. Как следовало из немецких документов,



Разведчик Ju.88D из отряда 4 (F)/121 вернулся на аэродром Сечинская с повреждениями от попадания 85-мм зенитного снаряда

экипаж ночного разведчика отряда 2 (F)/Nacht (из состава 6-го ВФ) получил задание выполнить полет по маршруту Орша, Орел, Воронеж с возвращением через Курск и Брянск. Неподалеку от Старого Оскола пути Do.217 К и Ли-2 пересеклись. Немецкий летчик обеспечил своим стрелкам удобную позицию для ведения огня, и те не упустили предоставленного шанса.

Встречались и другие случаи, когда атаку наших ночных самолетов попутно с выполнением других задач вели экипажи двухмоторных бомбардировщиков люфтваффе. Однако реально им удавалось помешать выполнить задание лишь незначительному проценту авиаторов АДД.

РАЗВЕДЧИКИ

Разведка играла важную роль не только накануне битвы. Но на этом этапе боев данные, полученные советскими экипажами, не являлись достаточно информативными. Как правило, сведения о передвижениях немцев в армейской полосе собирали наиболее подготовленные экипажи бомбардировщиков и штурмовиков попутно с выполнением основной задачи. Они фиксировали перемещения и основные изменения в стане противника. Обычно после приземления следовал доклад: «Наблюдали движение сплошных колонн, насчитывающих до ста танков и автомашин, на...» Поскольку летчики, штурманы, стрелки не могли уточнить число танков, то особой ценности полученные сведения не представляли.

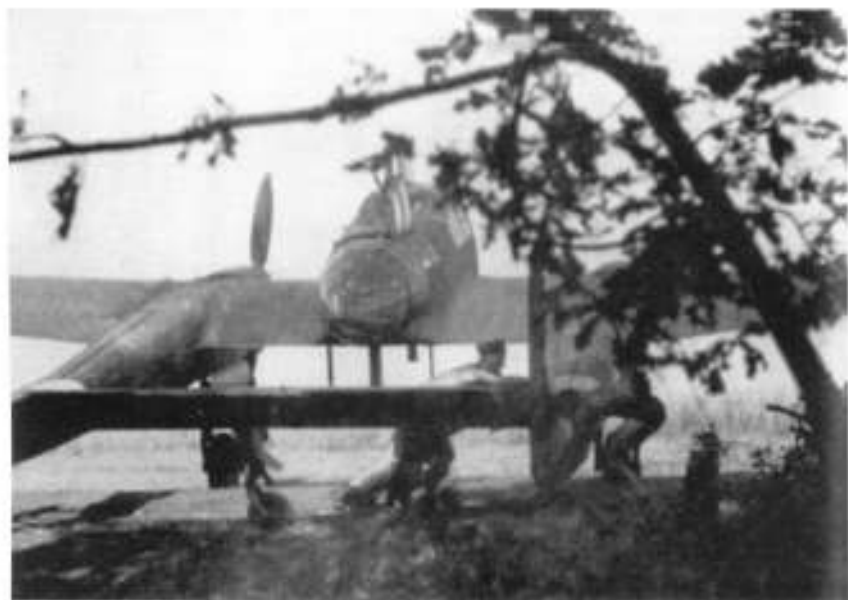
В ходе редких, но регулярных вылетов над фронтовым тылом группы армий «Центр» наши экипажи от-

мечали удивительное затишье. Так, капитан С. И. Кожеников из 98-го гв. драп, следивший за перевозками противника между городами Бахмач и Гомель, по приземлении доносил: «Характерна безжизненность в районе разведки: все дороги пустынные, движения нет, в городах и на станциях тоже стоит тишина, даже в Гомеле наблюдается редкое движение транспорта» [83]. Любопытно, что в ходе этого полета экипаж потерял ориентировку в густой облачности и неожиданно оказался над Брянским аэродромом, плотно заставленным большим количеством немецких бомбардировщиков. В это время высота полета составляла всего 500 м, но появление советского самолета оказалось совершенно неожиданным для вражеской ПВО. Пробыв в воздухе 3 ч 10 мин, Пе-3 благополучно вернулся.

Еще драматичнее прошел 7 июля вылет экипажа Пе-2 мл. лейтенанта И. П. Угватова из той же части. При подходе к линии фронта над Глазуновкой самолет атаковала группа FW.190. Уходя от неприятеля, разведчик устремился на юг, вышел в район Белгорода, где вновь подвергся атаке немецких истребителей. На этот раз четверка «охотников» долго не прекращала преследования. Наш экипаж энергично маневрировал, короткими пулеметными очередями отбивая все атаки, и незаметно вышел к Харькову! Здесь Угватову удалось резким пикированием оторваться от «мессершмиттов», после чего его самолет пересек линию фронта и благополучно приземлился на аэродроме 17-й ВА Новая Петровка [84].

В тот же день наиболее успешно выполнили задание по разведке неприятельских аэродромов авиаторы 16-го орап. Тогда наблюдатели зафиксировали более 80 Ju.87 на площадках в районе Орла (Малое Спичино, Леженки, Мезенка), 43 He.111 и 19 Bf.109 в Сече, 54 самолета, в том числе 42 двухмоторных бомбардировщика (из состава II и III/KG4) на Олсуфьевском аэродроме, а также 35 истребителей у деревни Кнубарь (10 км южнее Орла). В другие дни донесения разведчиков носили отрывочный характер, что отчасти объяснялось плохими погодными условиями [85].

В противоположность нашей авиации в люфтваффе воздушная разведка велась непрерывно, интенсивно и практически круглосуточно. Экипажи трех ближнеразведывательных групп (NAGr4, 10 и 15) и одной группы дальних разведчиков (FAGr2), действующих в интересах наступающей с севера на Курск группировки, за первые пять дней битвы совершили 739 вылетов (примерно в пять раз больше, чем наши разведчики). В немецких оперативных документах их



Двухфузеляжный Fw.189A из группы NAGr15 маскирует на краю летного поля



Типичная картина битвы под Курском — группа Пе-2 с горизонтального полета атакует скопление живой силы и техники врага



Немецкие солдаты скрываются от налета нашей авиации под ранее подбитым танком Т-34

условно разделяли на «вооруженную разведку», «корректировку артиллерийского огня», «тактическую разведку», «наблюдение за движением железнодорожного транспорта» и «вылеты для выполнения других задач».

В первые дни сражения немцы вели интенсивную дальнюю разведку на широком фронте. По словам попавшего в плен 6 июля штурмана лейтенанта Й. Паула (J. Paul) из отряда 1 (F)/100, командир подразделения капитан Э. Марквард (E. Marquardt) (он был среди тех летчиков, кто вел стратегическую разведку советской территории задолго до нападения Германии на СССР) поставил задачу: обнаружить подход свежих сил из района Великие Луки, Ржев, Белый, Велиж. Однако тщательное изучение автодорог и железнодорожного сообщения в указанном районе не выявило каких-либо признаков активности «в русском тылу». Вероятно, подход наших резервов в целом был завершен к началу битвы. Кстати, в этот же день отряд лишился еще одного экипажа, сбитого, вероятно, летчиками 1-й истребительной армии ПВО.

Наибольшая нагрузка легла на авиаторов NAGr4, имевших на вооружении, как уже отмечалось, Bf.109 и Bf.110. Например, 5 июля экипажи группы с 9 ч 30 мин до 16 ч вылетали на задания 12 раз четверками и шестерками. «Мессершмитты» появлялись над районом Поньрей, Курска, Льгова, Малоархангельска, взаимодействуя с артиллеристами и танкистами. Попытки корректировать огонь артиллерии и фиксировать результаты воздушных или артиллерийских налетов, как правило, оказывались неудачными: плохая погода и сильное задымление поля сражения не позволяли летчикам внимательно наблюдать за происходящими на переднем крае событиями. В ряде случаев, как 6 июля, немецкие разведчики активно участвовали

в воздушных боях, противодействуя работе советской ударной авиации.

Как следовало из их отчетов, командир отряда 1/NAGr4 капитан Г. Финдайзен, в прошлом чемпион Германии по боксу, сумел до перехода 9-й армии к обороне одержать семь побед. В тот же день журнал боевых действий группы армий «Центр» зафиксировал: «Разведчики, наряду с выполнением основных задач, на южном фланге наступления бомбили и обстреливали колонны автомашин и наблюдали за поражением целей, атакованных бомбардировщиками» [86]. Отмечалось также, что нередко экипажам-разведчикам приходилось преодолевать сильное противодействие советских истребителей.

Документы 20-го германского армейского корпуса (2-я полевая армия) неоднократно отмечали, что экипажи группы NAGr10 регулярно с выполнением разведки попутно

атаковали противника небольшими осколочно-фугасными бомбами. За первые пять дней боев они сбросили на войска 60-й и 65-й армий 4500 кг бомб. Относительная пассивность советской авиации на этом участке фронта позволяла тихоходным FW.189 и устаревшим Hs.126 действовать без прикрытия. В ряде случаев, как отмечалось днем 6 июля, пара Ла-5 до 12 раз атаковала одинокий «костыль», добила трех попаданий в машину, но сбить ее не смогла. (В отчетах частей 16-й ВА не удалось найти ответа на вопрос: «Кто из наших летчиков мог атаковать «Хеншель»?», поскольку они не действовали в этом районе — видимо, немецкий разведчик провел бой с истребителями 9-го иак ПВО.)

Конечно, далеко не всем немецким экипажам сопутствовала удача, а ряд дерзких вылетов в нашем тылу удалось сорвать. Так, экипаж Hs.126 № 4389 из той же группы проследовал днем 6 июля через Льгов, Курск, Щигры, Касторное, после чего попытался вернуться, но был атакован и сбит истребителями 15-й воздушной армии около г. Ливны. Вероятно, летчик унтер-офицер А. Шульце (A. Schütze) надеялся скрыться от советских истребителей в одном из многочисленных облаков, но использовать погодные условия ему не удалось. К этому времени он находился в 50 км за линией фронта над расположением войск 27-й армии.

Экипажи NAGr15, также вооруженные FW.189 и Hs.126, чья зона ответственности находилась севернее, оказались в худшем положении, чем авиаторы из NAGr10. Здесь советская авиация (из состава 15-й и 16-й ВА) оказывала решительное противодействие разведчикам. Над позициями 48-й армии, и особенно на ее стыке с 13-й армией, германские экипажи чувствовали себя весьма неудобно ввиду патрулирования в небе большого количества советских истре-

бителей. При выполнении задания в районе Малоархангельска, например, командование наступавшей на город 78-й штурмовой дивизии просило разведотдел 9-й армии выделить дополнительные силы разведчиков. В ответ на просьбу «помочь соседям» командир NAGr4 майор Т. Финек (T. Vinek) телеграфировал: «Возможности наших экипажей весьма ограничены, поскольку они задействовали все имеющиеся силы в полосе 41-го тк; выполнить новую заявку не представляется возможным» [87].

К сожалению, в немецких отчетах приводятся неполные данные о потерях самолетов-разведчиков в первые дни сражения на Орловско-Курской дуге. Понятно, что не все донесения летчиков 160-го и 32-го гвардейского иап и других частей (из 15-й ВА) об уничтожении «рам» в первые дни битвы выглядели убедительными. Все же, по крайней мере, одну машину этого типа из NAGr15 удалось сбить. Четверка Як-1 капитана И. Ф. Балюка из 54-го гв. иап 8 июля была наведена с земли на одиночный самолет, имевший характерный двухбалочный силуэт. Ведущий хорошо различил голос с земли: «Выше вас находится FW.189, корректирующий артиллерийский огонь». Набрав необходимую высоту, Балюк (опытный летчик выполнил уже более 300 боевых вылетов) атаковал противника сверху и вывел из строя стрелка. Не дав противнику скрыться в облаках, он при следующем заходе поразил жизненно важные узлы самолета, после чего «рама» упала.

НЕУСТОЙЧИВОЕ РАВНОВЕСИЕ

Далеко не всегда имея возможности объективно оценить ущерб, нанесенный неприятелю за пять дней напряженных боев, и почти всегда преувеличивая его, противники могли достаточно точно подсчитать собственные потери. Несомненно, ВВС Красной Армии пострадали значительно сильнее, чем люфтваффе, но все же части и соединения сохранили боеспособность. Таблица 6 дает представление об изменении численного состава 16-й воздушной армии [88].

Таблица 6

Тип самолетов/ Дата	На 5 июля		На 10 июля	
	всего самолетов	исправных	всего самолетов	исправных
Истребители	526	455	440	311
Штурмовики	269	241	168	119
Дневные бомбардировщики	274	260	251	197
Ночные бомбардировщики	76	74	75	71
Разведчики	6	4	11	8
Итого	1151	1034	945	706

При оценке изменений численного состава надо учесть, что советская авиационная группировка была усилена примерно 200 самолетами, из которых 107 истребителей (67 боеготовых) поступили на Центральный фронт в трех полках 234-й иад. Безвозвратные потери с 5 по 9 июля включительно составили 330–340 машин (с учетом бомбардировщиков АДД), а часть серьезно поврежденных самолетов передали в ремонт.

Число списанных за это время самолетов из состава 6-го воздушного флота можно оценить в 80–90 самолетов, примерно половину из которых составили истребители. Достоверно известно, что в эскадре JG51 «Мельдерс» к утру 10 июля недосчитались 37 FW.190 различных модификаций; еще больше истребителей получили повреждения и временно вышли из строя. Поэтому германское командование приняло решение усилить истребительную авиацию на северном фланге Орловско-Курской дуги новыми подразделениями. Командир II/JG54 капитан Г. Юнг (H. Jung), действовавший под Ленинградом, получил приказ перебазировать в район Орла два отряда из трех.

Можно оценить состав группировки генерала П. Дайхмана (P. Deichmann) к утру 10 июля в 600 боевых машин. Следовательно, существенных изменений в соотношении сил не произошло. По данным нашей разведки, не все части 1-й германской авиадивизии вступили в сражение утром 5 июля: переброска частей и подразделений с Северо-Западного направления продолжилась и после начала сражения, а группа III/KG51, например, прибыла из Сарабуза (в Крыму) в Брянск на второй день битвы. Можно добавить, что соединение П. Дайхмана имело через пять боев около 430 готовых к вылету самолетов, что было вызвано прежде всего исключительно интенсивным использованием авиации. (Здесь не учитываются ночные истребители, разведчики, транспортные, курьерские, связные и прочие вспомогательные самолеты 6-го воздушного флота.)

После совещания с командующим 9-й армией генерал-полковником Моделем генерал-фельдмаршал фон Клюге решил 10 июля внести коррективы в характер боевых действий. Он доложил фюреру: «Наступавшие войска продвинулись только на два-три километра из-за упорного сопротивления противника. Поскольку быстрого успеха достигнуть не удалось, речь теперь идет о том, чтобы при минимальных собственных потерях нанести максимальный урон противнику. Для этого начато подтягивание резервов» [89].

Гитлер посчитал, что от затеи окружить и уничтожить русских на Орловско-Курском выступе отказываться рано. Задача фон Клюге состоит в выигрыше времени и сохранении выгодных позиций. Ни в коем случае нельзя давать противнику передышку. Как только фон Манштейн сможет добиться оперативного успеха (с южного фланга битвы в это время поступали весьма оптимистичные донесения), примерно треть ударной авиации 4-го воздушного флота будет передана в 6-й флот, что позволит сломить, наконец,

русскую оборону. (Насколько известно, реально в ходе оборонительных боев с южного фаса Орловско-Курской дуги на северный немцы перебросили только группы I и II/KG3.)

Бои на земле и в воздухе 10 июля продолжились с новой силой. Как и в предыдущие дни, ударные самолеты 16-й воздушной армии продолжили производить мощные налеты на скопления войск, резервы, позиции артиллерии и танков неприятеля. Примерно в полдень 106 Пе-2 из 3-го бак, 65 «бостонов» из 221-й бад и 37 Ил-2, принадлежавших 2-й гв. шад, нанесли новый сосредоточенный удар по противнику севернее поселка Кашары. В тот день генерал Руденко дал возможность командованию 299-й шад привести в порядок свои части, предоставив им отдых.

Намного успешнее, чем ранее, действовали экипажи 221-й бад. Представитель Ставки ВГК генерал Г. А. Ворожейкин наблюдал, как в первые дни битвы они трижды наносили удары по своим войскам, нередко беспорядочно сбрасывали бомбы в поле, уходили от цели «врасылку»... [90] Заместитель командующего ВВС КА потребовал от командира дивизии полковника С. Ф. Бузылева и прежнего командира генерала И. Д. Антошкина (теперь он возглавлял 6-й сак, куда входила 221-я бад) в сжатые сроки навести дисциплину и порядок. Действительно, командирам всех уровней удалось добиться позитивных результатов при выполнении боевых вылетов.

К таким же выводам можно прийти, изучая документы 3-го бак [91]. Здесь смогли, день ото дня улучшая работу, сделать более эффективным и четким поиск, а затем и поражение наиболее важных целей, добиться

строгого выдерживания всеми экипажами боевых порядков, повысить обороноспособность групп. Основная же нагрузка, как следует из отчетов, легла на плечи опытных летчиков, совершивших десятки боевых вылетов. Полковые колонны 10 июля вели подполковники А. В. Храмченков, А. Ю. Якобсон и Герой Советского Союза М. М. Воронков, возглавлявшие соответственно 779-й, 96-й гвардейский и 128-й бак.

«С КП можно было наблюдать такую картину, — вспоминал командир бомбардировочного корпуса генерал А. З. Каравацкий. — Низко над землей идут штурмовики Ил-2. Над ними стремительно проносятся истребители сопровождения. Еще выше летят полки наших бомбардировщиков. Нас прикрывают свои истребители. Однако цель у всех одна — уничтожить, разгромить врага, и этой цели подчинялись все наши дела. Встречным курсом шли тяжелые «юнкеры». Сколько их? Сто или больше? Их охраняли «мессеры». Бомбардировщики обеих сторон встретились и разошлись, как две огромные стаи птиц. А истребители тут же завязали бой. Из этой «пляски смерти» то и дело срывались к земле охваченные пламенем самолеты — и вражеские, и наши...» [92]

При атаке немецких войск севернее Кашары противодействия германских истребителей не было, но зенитная артиллерия вела интенсивный огонь. По докладом экипажей, одновременно в воздухе взрывалось от 80 до 100 снарядов. Тем не менее корпусу Каравацкого удалось уничтожить 15 танков, 3 бронемашины, 12 автомашин, 2 склада боеприпасов, 2 зенитных орудия, 4 зенитных пулемета (всего за день наши авиаторы считали выведенными из строя 59 танков, 62 автомашины и много другой техники противника).

Ощутимый ущерб неприятельским танкам нанесли штурмовики, применившие противотанковые бомбы. «Несмотря на рассредоточение немецких танков на большой площади с интервалами и дистанциями 60–75 м, наземные войска отметили 14 горящих и 30 поврежденных танков. «Ильюшины» атаковали с планирования, подходя к полю боя примерно на 1100 м и сбросив бомбы (общим числом 792) с 500–600 м. Впоследствии выяснилось, что прямое попадание ПТАБ-2,5–1,5 в танк или штурмовое орудие или уничтожает их, или выводит из строя, вызывая пожар и взрыв боеприпасов», — отмечалось в отчете [93].

Большое количество бомб, сбрасываемых каждым штурмовиком и взрывающихся практически одновременно, позволило весьма эффективно поражать бронированные цели, прежде всего у мест заправки



«Свои или чужие?» Группа немецких офицеров в бронев автомобиле наблюдает за приближением самолетов

горючим, на исходных рубежах атаки, их скоплений у переправ... В архивах сохранилось несколько других документов, в которых результаты налетов высоко оценивались наземным командованием. Так, штаб 2-й танковой армии прислал благодарственную телеграмму командующему 16-й воздушной армией, в которой говорилось:

«В течение дня 10 июля 1943 г. авиацией нанесен массированный удар по скоплению танков и пехоты противника севернее 1-х Понирей и высоты 238,1. Танкисты с восхищением смотрели на работу «сталинских соколов» и приносят вам большую танкистскую благодарность. Уверены, что наше боевое содружество еще более усилит удары по врагу и ускорит нашу окончательную победу. Напомним врагу еще раз СТАЛИНГРАД» [94].

Впоследствии специальная комиссия обследовала указанный выше район. Она установила, что «из 44 подбитых и уничтоженных [ударами советской авиации] танков («к сожалению, в документе не указано, на какую дату приведены эти данные. — Прим. авт.) только пять стали жертвами бомбардировщиков (результат прямого попадания ФАБ-100 или ФАБ-250 в бронированную цель. — Прим. авт.), а остальные — штурмовиков. При осмотре танков и штурмовых орудий противника удалось определить, что ПТАБ наносят танку поражения, после которых его нельзя восстановить. В результате пожара уничтожается все оборудование, броня получает отжиг и теряет свои защитные свойства, а взрыв боеприпасов довершает уничтожение танка...» [95]

Практически одновременно интенсивно отбомбили объекты советской обороны германские эскадрильи. Если советские ударные самолеты за светлое время суток выполнили 252 самолето-вылета, то немецкие бомбардировщики и пикировщики поднимались в небо 595 раз, и, кроме того, примерно в 50 вылетах двухмоторные истребители несли бомбы под крыльями. Также неблагоприятным для советской авиации оказалось общее соотношение произведенных 10 июля вылетов (671 против 1136, а с учетом действий и ночью — 921 против 1227). Еще хуже был тот факт, что «юнкерсы» и «хейнкели» действовали по нашим войскам практически столь же безнаказанно, как и в первые дни сражения.

Основную роль в борьбе за господство в воздухе и в ходе прикрытия войск командование отдало 234-й иад, которой командовал полковник Е. З. Тата-нашвили. На этот раз ввод частей в бой был продуман лучше, чем накануне. — первую шестерку «яков» в 11 ч 50 мин лидировал опытный капитан Богатырев из 163-го иап, но она разминувшись с неприятелем. Немецкие истребители не заставили себя долго ждать, и вскоре развернулись ожесточенные схватки. Как это нередко бывало, первые бои соединения после отдыха и пополнения оказались наиболее кровопролитными и принесли нашей стороне тяжелые потери. Чаще всего их причинами были несогласованные действия летчиков. К тому же в одном бою у ведущего отказала



Война — тяжелая работа. Оружейники за подвеской авиабомб под самолеты Ил-2 и Пе-2

рация, что не позволило вести управление. К вечеру не вернулись на аэродром 11 самолетов, пять из которых принадлежали 133-му иап.

Также не слишком успешно действовали истребители других соединений воздушной армии. Раздосадованный генерал Руденко направил командирам 1-й гвардейской, 234, 273 и 279-й иад телеграмму, в которой говорилось: «Так прикрывать наземные войска — преступление... За все дни сбито мизерное количество бомбардировщиков, а истребителей «набили» столько, сколько их и не было у противника. Его



Разбитая немецкая бронетехника. Сверху вниз: штурмовое орудие IV «Брумбэр», вероятно пораженное «илями», и штурмовое орудие «Фердинанд» из 653-го батальона, уничтоженное прямым попаданием ФАБ-250 с самолета Пе-2. Район Поньрей

бомбардировщики ходят даже без прикрытия сотнями...» [96]

Обещая направить провинившихся летчиков в штрафные эскадрильи и даже расстрелять за трусость перед строем частей, командующий воздушной армией закончил послания такими словами: «Пора, товарищи летчики, прекратить позорить советских истребителей. До сих пор наши пехотинцы в один голос заявляют, что истребители их не защищают, не дерутся с бомбардировщиками, а скрываются в тыл. Те же пехотинцы восхищены смелостью и отвагой наших штурмовиков и бомбардировщиков, которые эффективно, бесстрашно и, главное, мастерски поражают противника» [97].

Вероятно, тяжелые потери первых дней операции сказались на настроениях летного состава. Многие командиры соединений признавали справедливость высказанных упреков. Например, комдив-279 полковник Ф. Н. Дементьев с сожалением отмечал: «Все наши истребители патрулируют в 10 км позади линии фронта, на передний край упорно не идут, опасаясь зенитного огня, и дают возможность бомбардировщикам противника по целому часу пребывать над целью». Резюме пропитано горечью: «Мне стыдно на это смотреть» [98].

В этой и 273-й иад в предыдущие дни отмечалось особенно много случаев неудачных действий летчиков при прикрытии наземных войск. Наблюдая в течение 10 июля за выполнением боевых заданий, начальник штаба 6-го иак, куда входили оба соединения, полковник Н. П. Жильцов отмечал: «Ни одна группа истребителей, кроме вылетевшей около 20 час. для отражения налета бомбардировщиков противника, в назначенной зоне не находилась; все ходили в 8–9 км южнее, т. е. над районом Вязы — Становое. Истребители противника парами и четверками патрулировали над линией фронта, связывали наших истребителей, а его бомбардировщики без прикрытия спокойно бомбили передний край группами по 50–70 Ju.87 и Ju.88» [99].

Когда Жильцов писал эти строки, Герою Советского Союза генерал-майору Е. Е. Ерлыкину поступил приказ из штаба ВВС КА: сдать командование 7-м иак ПВО Ленинграда, которым Евгений Ефимович успешно руководил с осени 1941 г. (корпус заслужил гвардейское знамя), вылететь в Курск и возглавить 6-й иак. Генерал-майор А. Б. Юмашев, прославивший советскую страну в довоенное время беспосадочными перелетами и руководивший действиями корпусом с момента его формирования, получил другое назначение в конце июня 1943 г. Среди первоочередных мер Ерлыкина было составление графика патрулирования над прикрываемыми объектами, с указанием фамилий ведущих и времени вылета.

Новый командир 6-го иак решил использовать собственный опыт, полученный под Ленинградом, но вскоре отметил: имеющиеся в районе Курска радиолокационные установки «Редут» из системы ПВО удалены от передовой на четыре-пять км и не пред-

назначены для использования в интересах фронтовой истребительной авиации. «Действующая система оповещения о полетах противника не позволяет своевременно перехватывать его. Все сообщения о группах бомбардировщиков или истребителей поступают от радиостанции наведения, расположенных на линии фронта, в тот момент, когда бомбардировщики уже подходят к линии фронта. Засечек противника с момента подъема его с Орловского аэродромного узла нет, не говоря уже о Брянском узле», — докладывал Ерлыкин командующему 16-й ВА [100].

Еще одна животрепещущая проблема состояла в слабом использовании радиостанций в воздухе. Неоднократные указания командующего воздушной армией (его позывным был «Дуб-1»), как и приказы других командиров, летчиками игнорировались. Расследование показало: при работе большого количества радиостанций на одной волне не выполнялись элементарные правила радиосвязи. Как правило, ведущие включали передатчики, не обращая внимания на занятость волны, в результате чего три-четыре летчика одновременно выходили в эфир, пытаясь перекричать друг друга. Если в относительно спокойные моменты полета экипажи вели ненужные переговоры в эфире, то в горячке боя были слышны обрывки фраз, стоны, нецензурная брань. Чтобы не слышать всего этого, многие авиаторы умышленно выключали свои приемники в полете и, естественно, не могли воспринять никаких команд с земли.

Несмотря на существенные недостатки при применении советской авиации в оборонительной операции, многие немецкие генералы и офицеры в своих воспоминаниях отмечали ее активные действия, особенно над полем боя. Несомненно, автомашины с пехотой, бронетранспортеры, танки оказались весьма уязвимы от воздействия с воздуха малокалиберными противотанковыми бомбами именно при массированном применении, как имело место в ходе немецкого наступления. Вероятнее всего, руководство 6-го ВФ осознало: даже при напряженном использовании количества исправных «Фокке-вульфов» совершенно недостаточно. К тому же из обещанной командованием для пополнения 1-й авиадивизии 10 июля прибыла не вся группа II/JG54, а лишь один отряд, к которому на следующий день присоединился еще один. Отряд 4/JG54 так и остался под Ленинградом, базировавшись на аэродроме Красногвардейск в течение всей Курской битвы. Из трофейных немецких документов следовало, что их командиры постоянно и настойчиво требовали быстрого возмещения потерь, но поданные заявки исполнялись частично и с опозданием.

Натиск германских наземных войск тем временем заметно осла-



Немецкий полугусеничный тягач с 37-мм зениткой сопровождает колонну при движении по пересеченной местности

бел — у них практически не осталось неиспользованных резервов. 11 июля противник вовсе прекратил наступательные действия, выводив в тыл для пополнения танковые дивизии. Вследствие этого и понесенных потерь советская авиация резко снизила активность. Сыграла свою роль и плохая погода, установившаяся в том районе. Но немецкие летчики продолжили борьбу почти с прежним напряжением, подняв в небо на каждый наш самолет три (!) своих. Впервые с начала сражения истребители люфтваффе на данном направлении превосходили по числу выполненных вылетов советских оппонентов.

Вследствие заметного снижения активности советских истребителей не только экипажи немецких разведчиков более половины вылетов совершили с бомбами под крыльями, но и «Фокке-вульфы» стали все чаще играть роль истребителей-бомбардировщиков. Утром 11 июля механики эскадры «Мельдерс» подготовили к вылету 13 машин, загруженных мелкими



Еще один снимок уничтоженной немецкой бронетехники на северном фазе Курской дуги



Профилактический осмотр в полевых условиях между вылетами самолета FW. 190

и средними авиабомбами. Несмотря на сильный огонь со стороны советской зенитной артиллерии, множество атак в тот день германские экипажи выполнили с малых высот, временами ведя попутный обстрел целей из бортового оружия.

Интенсивные действия, как и раньше, сопровождались заметной убылью личного состава и материальной части. Причем, согласно германским документам, немало самолетов пришлось списать как «небоевые потери». Весьма болезненно, например, немцы восприняли гибель 10 июля от взрыва своих же бомб недалеко от аэродрома г. Карачева экипажа He.111, возглавляемого командиром 5/KG4 обер-лейтенан-



На месте падения «Юнкерса», сбитого в воздушном бою. Пожар и взрыв заставили местных жителей отойти на значительное расстояние

том П. Кёнигом (P. Koenig). Этого старейшего офицера эскадры «Генерал Вефер» считали образцовым инструктором — Кёниг длительное время возглавлял учебный отряд, готовя пополнение для соединения [101]. Тогда же в бою с летчиками 234-й иад погиб севернее Поньрей еще один ветеран люфтваффе — 29-летний обер-фельдфебель Г. Пфалер (H. Pfahler) из IV/JG51, успевший одержать не менее 30 побед.

Наиболее тяжелую утрату немцы понесли на следующий день — 11 июля пал в бою командир IV/JG51 майор Р. Реш (R. Resch) (93 победы). Начав карьеру летчика-истребителя в Испании в составе «Легиона Кондор», где он сбил один самолет, Реш с первых дней Второй мировой войны находился в составе эскадры JG77. В октябре 1940 г. обер-лейтенант получил назначение на должность командира отряда 6/JG52 и прошел с подразделением большой путь по Белоруссии, Украине, России. В ходе напряженного боя 21 июня 1942 г. примерно в 190 км восточнее Харькова Реша тяжело ранили (пуля застряла в шее), но летчик выжил.

Выздоровев, офицер вернулся в часть на прежнюю должность и 6 сентября 1942 г. за 50 одержанных побед был награжден Рыцарским крестом. К 1 марта следующего года личный счет Реша вырос до 70, и его в звании капитана назначили командовать группой IV/JG51. После тяжелого ранения 6 июля товарища Реша по боям в Испании — майора Зайлера — врачи несколько дней не могли поручиться за жизнь последнего. Реш, таким образом, остался наиболее результативным летчиком среди тех, кто сражался на северном фланге Орловско-Курской дуги.

Советские летчики не позволили командир-у IV/JG51 достигнуть магической отметки в сто побед. Хотя в некоторых германских отчетах указывается, что Реш погиб в результате обстрела зенитной артиллерией, по советским данным, а также на основании допросов пленных можно заключить: майора над Мало-архангельском сбили летчики 234-й иад. Возможно, точными оказались очереди капитана Николаенко из 248-го иап или ст. лейтенанта Оводова из 133-го иап, но скорее всего победу над германским асом одержал подчиненный Оводова ст. сержант И. Е. Киров — молодой летчик с близкой дистанции поразил кабину и фюзеляж ведущего «Фокке-Вульфа»; это была первая и единственная победа Ивана Егоровича, не вернувшегося из боевого вылета в конце октября 1943 г. [102].

Бои с Решом и его подчиненными дорого стоили авиаторам 234-й иад — за два дня не вернулся на аэродромы 21 экипаж соединения. Судьба большинства пропавших летчиков так и осталась неизвестной, но четверо сумели дать знать о себе. Товарищам стало известно об их последнем бое после освобождения Смоленска частями Красной Армии. На месте вывезенного немцами при эвакуации лагеря для военнопленных бойцы нашли записку: «Мы, летчики-истребители 133-го иап, до последней капли крови сражались с врагом. В 5 ч 30 мин утра 11 июля в районе Поньрей мы дрались против 18 «фоккеров» и сбили пять из них,

а также один Bf. 110 и два Ju.87. Но силы были не равны, нас подожгли и забрали в плен. Некоторые имели ожоги, но немцы не оказали никакой помощи. Нас повезли в Смоленск, ни разу не накормив...» Письмо заканчивалось словами: «Товарищи, отомстите за нас. Фолькин Аркадий, Цимбал Геннадий, Христенко Федор и Агапов» [103].

Из документов 133-го иап и всей 234-й иад следовало, что четыре друга (все молодые летчики, а трое из четырех — сержанты) сражались в разных группах; причем мл. лейтенанта А. И. Фолькина сбили 10 июля. Тем не менее «письмо из плена» использовалось политработниками для пропаганды героической борьбы наших авиаторов и разоблачения звериного оскала фашизма. К сказанному можно добавить, что сбитый в ходе одной из ожесточенных схваток 11 июля комзск из этого же полка капитан Ещенко был расстрелян немцами при спуске на парашюте и погиб.

Как известно, 12 июля битва вступила в новую фазу — перешли в наступление войска Брянского фронта. Уже за один-два дня до этого немецкие соединения начали передислоцироваться для последующей обороны. Стало ясно, что и командующий группой армий «Центр» генерал-фельдмаршал Г. фон Клюге, и командующий 9-й армией генерал В. Модель, и их штабы окончательно отказались от планов прорваться к Курску с севера. Несмотря на тяжелые потери, советские летчики сыграли важную роль в обескровливании врага. Они готовились к новым боям и подводили итоги прошедшим драматическим событиям.

ИТОГИ ОБОРОНИТЕЛЬНОГО СРАЖЕНИЯ

В конце июня 1943 г. германское командование создало мощную ударную группировку и 5 июля перешло в наступление на узком участке фронта при интенсивной поддержке авиации. Но оно недооценило силу сопротивления наших войск. Благодаря хорошо организованной обороне с созданием ряда укрепленных полос, наличию крупных оперативных резервов, включая подвижные соединения и даже объединения, благодаря стойкости, мужеству, героизму, возросшей боевой выучке бойцов и командиров Красной Армии, огромной огневой мощи советского оружия хорошо

подготовленное наступление противника было сорвано менее чем за неделю. Внесли вклад в успех общего дела и наши авиаторы.

Подводя итоги оборонительному сражению, можно отметить, что характерной особенностью использования авиации над Центральным фронтом с 5 по 12 июля была концентрация усилий на относительно узких участках. Несмотря на участие в битве огромного количества самолетов, обе стороны отказались от ударов по тыловым объектам неприятеля. Железнодорожные эшелоны, крупные сосредоточения войск в 50–100 км за линией фронта, аэродромы и другие важные цели за фронтовой полосой при подготовке операции и в ее ходе если и подвергались воздействию, то лишь ночью. В подготовительный период это объяснялось стремлением обеих сторон скрыть свою готовность к сражению, а также сэкономить силы для того, чтобы в начале активных действий наземных войск оказать им наибольшую помощь с воздуха.

Тем не менее в первые часы битвы на северном фасе Орловско-Курской дуги наблюдалась пассивность ВВС Красной Армии. Дважды Герой Советского Союза маршал М. В. Захаров, в те дни начальник штаба Степного военного округа, считал одним из наиболее серьезных недостатков советского руководства — нерешительный ввод в действие авиации после перехода противника в наступление. «В течение трех-четырех часов оборонительного сражения наши войска, по существу, не имели авиационной поддержки», — с сожалением отмечал Матвей Васильевич [104].

Оправившись от первого шока, вызванного необычайно массированным применением неприятелем своей авиации, наши летчики повели активные действия. С 5 по 12 июля документы зафиксировали 7548 самолето-вылетов, из которых — 1400 ночью. Уже со второго дня битвы советские авиаторы также начали действовать большими группами, что вызывалось необходимостью оказать эффективное противодействие с воздуха наступающим соединениям противника, прежде всего его танкам. Немецкие истребители не смогли сорвать массированные атаки наших ВВС. В основном поставленные командованием задачи по срыву вражеского наступления были выполнены, а вот надежно прикрыть свои наземные войска советским летчикам не удалось. При этом все виды дневной авиации серьезно пострадали, что видно из таблицы потерь самолетов 16-й ВА с 5 по 12 июля 1943 г. [105].

Таблица 7

Тип самолетов/Причина гибели самолета	Сбиты в боях и зенитной артиллерией	Не вернулись с задания	Разбились в катастрофах	Списаны после аварий
Истребители	24	234	4	-
Штурмовики	15	72	2	1
Бомбардировщики	18	17	3	1
Всего	57	323	9	2



Санитарные самолеты эвакуируют раненых солдат и офицеров вермахта. Fw 190D наряду с Ju.52/3m и Fw.59 являлся основным типом машины немецкой санитарной авиации

Итого за восемь дней оказался списан 391 самолет из состава 16-й ВА, причем боевые потери составили 91%. Кроме того, часть боевых машин находилась на вынужденных посадках или в ремонтных органах. Так, вскоре после завершения оборонительных боев признали не подлежащими восстановлению и списали еще 10 самолетов, преимущественно истребителей. После внесения всех уточнений потери воздушной армии до 12 июля составили уже 439 самолетов.

В развернувшейся грандиозной битве незначительными оказались показатели, характеризующие боевую живучесть советских самолетов. Так, штурмовик успевал в среднем выполнить 13 самолето-вылетов, а истребитель — 15 (находясь в воздухе в среднем всего 11,5 ч) до того, как его сбивали. Несколько лучшее положение, наблюдавшееся в бомбардировочной авиации (налет на одну потерю — 62 самолето-вылета и почти 70 ч), объяснялось интенсивным использова-

нием материальной части ночью. Обращает на себя внимание то, что 83% всех потерянных машин попали в графу «самолет не вернулся с боевого задания». В действительности во многих случаях наших летчиков неожиданно сбивали внезапно появившиеся «охотники» противника, а оставшиеся в строю «сталинские соколы» не видели, когда и при каких обстоятельствах погибал товарищ.

Демонстрируя примеры мужества и самоотверженности, экипажи штурмовиков и бомбардировщиков в то же время не всегда умели действовать гибко, неожиданно, разнообразно, использовать разные хитрости. Хорошо зная тактику советских летчиков, скажем, пилотирующих «пешки», немецкие асы могли заранее подготовиться к отражению налета на тот или иной объект, навязав бой в наиболее выгодный для них момент. Можно указать еще на два немаловажных фактора, снизивших эффект воздействия ВВС Красной Армии на неприятеля, его наземные войска.

Во-первых, среднее напряжение боевых действий оказалось совершенно недостаточным: 2,1 вылета в сутки на исправный истребитель, 0,9 вылета на бомбардировщик и 0,6 вылета на штурмовик (только в некоторые дни и по отдельным частям эти цифры достигали 3,8, 2,2 и 3,1 соответственно; наиболее интенсивно на северном фланге битвы действовали летчики 53-го гв. иап: 7 июля девять экипажей совершили 39 самолето-вылетов) [106]. Во-вторых, в начале сражения ударные самолеты плохо согласовывали налеты с действиями наземных войск по месту и времени. Как следствие подобных неувязок следовали удары по второстепенным целям и даже налеты на свои войска.

Советское командование затратило огромные усилия на борьбу за господство в воздухе — 62% всей дневной работы выполнили истребители (1800 самолето-вылетов направили на прикрытие войск, а 2057 — на сопровождение штурмовиков и бомбардировщиков) [107]. И все же главная поставленная задача — завоевание господства в воздухе — не была выполнена до конца оборонительных боев. Во многом наши неудачи объяснялись пассивностью форм борьбы с противником. Ни одного вылета не было затрачено для ударов по неприятельским аэродромам днем, не предпринимались также попытки блокировать на них вражескую авиацию, связать боем истребители противника на подходе к линии фронта.

Хотя применявшиеся нашей истребительной авиацией пассивные приемы боевых действий снижали эффективность борьбы за господство в воздухе, они не были единственной причиной, мешавшей использовать наше численное превосходство. Советские летчики, как уже отмечалось, действовали гораздо менее напряженно, чем германские экипажи; кроме того, сказалась слабая организация управления нашими истребителями в воздухе.

Основной недостаток заключался в том, что к началу напряженных боев командирами авиационных корпусов и дивизий не было организовано радио-

управление истребителями над полем боя с земли. Выделенные для этой цели радиостанции наведения уже в первые часы Орловско-Курской битвы показали свою непригодность или ввиду неисправности техники, или из-за неудачного их расположения. В первую неделю сражения управление истребителями осуществлялось с командных пунктов командиров авиационных соединений, расположенных в 50–60 км от поля боя. Не наблюдая лично за воздушной обстановкой, действиями своих подчиненных, командиры и комкомы вынуждены были принимать решения о наращивании сил в воздухе на основе донесений по радио, поступающих от участвующих в бою летчиков, и с командных пунктов наземных войск. Надо ли говорить, что эти многочисленные донесения и сообщения порой прямо противоречили друг другу. Поэтому правильную оценку положения получить не удавалось, а решения далеко не всегда соответствовали сложившейся обстановке.

В условиях напряженных и длительных сражений в воздухе личное участие командиров авиационных соединений или их заместителей в бою для управления истребителями по радио оказало бы огромную помощь летчикам. Руководствуясь указаниями опытных, знающих, пользующихся авторитетом командиров, удалось бы избежать ряда грубых ошибок, допускаемых советскими летчиками из раза в раз. Наиболее частая из них состояла в том, что наши истребители, действуя большими группами (временами по 12–18 машин), охотно аваязывались в схватку с парами и четверками «фокке-вульфов», тем самым давали им возможность связать себя боем, а иногда увести группу из района патрулирования.

Те немногие командиры авиаполков, которые участвовали в боях, зачастую выполняли роли командиров звеньев и эскадрилий, возглавляя, скажем, ударную четверку. Рядовые летчики, не чувствуя общего руководства, начинали «драться» в одиночку, в лучшем случае парами. Могут возразить: и немцы вели бои парами. Но у них каждая пара выполняла свою задачу в интересах всей группы. Советские же молодые авиаторы в большинстве своем не имели достаточной летной и боевой подготовки для индивидуальных действий и несли неоправданно большие потери, особенно будучи предоставлены сами себе.

По воспоминаниям полковника А. Краснова, в апреле 1943 г. он, тогда еще совсем молодой летчик, вместе со своими товарищами по училищу мл. лейтенантами А. Ши-

**Раненого бойца на носилках
заносят на борт самолета С-2
(санитарного варианта У-2)
для срочной отправки в госпиталь**



Советский механик ремонтирует 5-цилиндровый мотор М-11 Д в полевых условиях





Партийное собрание у борта штурмовика. Летчик подал заявление с просьбой принять его в члены ВКП (б)

ховым, В. Мещеряковым и А. Логиновым прибыл в 519-й иап 283-й иад, базировавшийся в районе Курского выступа. От прославленного аса капитана И. А. Авекова (погиб в воздушном бою 17 апреля 1943 г., посмертно удостоен звания Героя Советского Союза), в эскадрилью которого они поступили, все четверо получили обидное прозвище «желторотых», но переживали недолго: «Мы в составе действующей армии. Все, что этому предшествовало, — ускоренный курс авиашколы с мизерным 8-часовым налетом, месяцы ожидания в сибирском запасном авиал полку — разом отдалилось и потеряло значимость. Ничего, что умения маловато, зато храбрости в избытке. А в мыслях — огневые схватки, горящие «юнкерсы» и «мессершмитты»» [108].

Действительно, все четверо храбро и самоотверженно сражались, но не избежали потерь. При сопровождении штурмовиков 5 июля погиб Логинов, а сам Краснов пытался на поляне посадить поврежденный истребитель, но тот скапотировал; с тяжелыми травмами летчик попал в госпиталь. В бою 12 июля отстал от группы и стал жертвой пары «охотников» Шихов. (В. А. Мещеряков стал асом, сбил 8 неприятельских самолетов, причем первые три — в ходе оборонитель-

ного сражения под Курском). К сожалению, не меньшую утрату в молодых летчиках понесли и другие части, принявшие первые удары люфтваффе.

Огромный урон нанесла нашей авиации практика непродуманного ввода в бой частей и соединений. Очень мало внимания обращалось на тактику действий авиации противника и возможное противодействие с нашей стороны. В результате летчикам приходилось учиться только на собственном опыте. Наиболее ярко это можно проследить на примере частей 234-й иад. К 10 июля летчики других дивизий (например, 1-й гвардейской, 273-й и 279-й иад) уже усвоили много оплаченных большой кровью уроков, а в документах этого соединения анализировались первые бои с вражескими истребителями:

«В то время как наши самолеты патрулируют на крейсерских скоростях, истребители противника приближаются к линии фронта на скоростях, близких к максимальным, и тем самым обеспечивают себе преимущество в начале боя;

немцы быстро наращивают силы в ходе схваток; наши завязывают бой с четверкой FW. 190, а через несколько минут им приходится отражать атаки уже 24 «фокке-вульф»»;

одна пара противника заманивает нашу группу на свою территорию, где на нее внезапно набрасывается еще несколько пар «охотников» и т. д.» [109].

Немецкая тактика применения авиации оказалась достаточно неожиданной и действенной. В это время все усилия бомбардировщиков и пикировщиков, к которым нередко присоединялись ближние разведчики и тяжелые истребители с бомбами, были направлены на поражение целей на глубину не более 8–10 км от линии фронта. «Авиация в первые дни битвы была предоставлена наземным войскам в невиданной ранее мощи», — отмечалось в журнале боевых действий эскадры «Генерал Вефер» [110].

Люфтваффе также отказались от налетов на советские аэродромы, но с первых же минут битвы вели борьбу исключительно активно. Как правило, усиленному воздействию с воздуха подвергались наиболее важные узлы обороны и опорные пункты. Если Ju.88 и He.111 варьировали высоты и способы нанесения удара, то Ju.87 всегда бомбили с крутого пикирования. Наиболее эффективными немецкие налеты оказывались в тех случаях, когда огонь зениток несколько спадал, а советской истребительной авиации или не было над полем сражения, или она была предварительно связана воздушным боем.

Командование 6-го воздушного флота поставило до начала сражения перед истребителями задачу: не допустить нашу авиацию к полю боя и тем самым обеспечить свободу действий ударных самолетов и наземных войск. В ходе битвы был сделан и другой вывод: лучшим способом прикрытия своих войск является уничтожение максимально возможного количества самолетов противника, что обескровит ВВС



С помощью специального крана немецкие механики поднимают Fw.190A из JG51, который скапотировал при посадке

Красной Армии. Немецким асам-«охотникам» удалось добиться многого. Они сыграли решающую роль в благоприятном для немцев соотношении потерь и редко когда возвращались в те дни на аэродром, не покачав крыльями в знак очередной одержанной победы.

В отчетах 6-го воздушного флота указано, что за первую неделю проведения операции «Цитадель» 596 красных звездных машин сбито в воздушных боях, 65 занесли на счет частей 12-й зенитной дивизии, а около ста советских самолетов уничтожили зенитные



Отражая вражеское наступление, наши войска часто переходили в контратаки. Встречный бой в районе Малоархангельска



После налета советской авиации на вражескую автоколонну. На дороге горят автомашины, фургоны, штабные автобусы...

средства наземных войск [111]. Как следует из вышесказанного, лишь примерно половина немецких заявок на победы подтверждается советскими документами.

Кроме того, не все сбитые самолеты стали жертвами точных очередей летчиков «фокке-вульфов». Так, уже 5 июля стрелок «Хейнкеля» унтер-офицер Эльзнер (Elsner) из II/KG4 первым среди экипажей двухмоторных машин сбил истребитель на глазах товарищей, который он определил как МиГ-3 (вероятно, в действительности «як»). Имелись победы также на счету экипажей разведчиков и тяжелых истребителей. Однако не менее четырехсот «большевиков», согласно немецким данным, уничтожили примерно 20–25 ведущих асов группы I/JG54 и эскадры JG51. В составе этого соединения после гибели Штрассля наиболее результативно

сражался фельдфебель Й. Йенне-вайн — ему за это время засчитали 23 победы.

В германских документах наряду с фактическими сведениями можно встретить как различные домыслы, так и пропагандистские штампы. Так, в одних указываются сбитые «миги» и «лаги», которых не имелось в составе 16-й воздушной армии к началу июля, в других говорится о «превосходстве германского духа, дисциплины и выучки», в третьих рассказывается о варварских методах борьбы русского противника, применении ими, например, таранов. Но немецкие «эксперты» не являлись лишь предметом пропаганды, а представляли реальную исключительную опасность для всех летчиков ВВС Красной Армии, особенно молодых, только что вступивших в строй.

В то время как советские политработники рассказывали «о малоопытности большинства немецких летчиков-истребителей», о том, что «кадровый состав гитлеровской авиации уже выбит «сталинскими соколами»», бои на Орловско-Курской дуге еще раз продемонстрировали обратное. Неоднократно наши авиаторы на личном примере убеждались: малейшая самоуспокоенность, расслабленность — быть беде. Например, 6 июля на глазах лейтенанта Кузнецова из 721-го иап одиночный

FW.190 с одного захода неожиданно сбил, один за другим, три Ил-2 [112].

Воздушные сражения также показали, что самым опытным и подготовленным германским летчикам не гарантировалось благополучное возвращение на аэродром после выполненного вылета. Более того, наиболее результативные и, казалось, удачливые как раз и выбыли из строя в результате гибели или тяжелых ранений. Этот факт лучше всего свидетельствовал о напряженности борьбы за господство в воздухе. Обе стороны понимали: никто из противников не собирается в ближайшее время перебрасывать авиацию из района Орловско-Курской дуги на другие театры, и, следовательно, гигантская битва будет продолжена до истощения сил неприятеля.

Приложения к главе 2

БОЕВОЕ РАСПОРЯЖЕНИЕ КОМАНДУЮЩЕГО ВОЙСКАМИ ЦЕНТРАЛЬНОГО ФРОНТА № 00366/оп КОМАНДУЮЩИМ 2-й ТАНКОВОЙ И 16-й ВОЗДУШНОЙ АРМИЯМИ НА НАНЕСЕНИЕ КОНТРУДАРА

5 июля 1943 г. 10 ч 30 мин

Копия:
командующему 13-й армией

1. С 5.30 5.7.1943 г. до трех пехотных и до трех танковых дивизий противника перешли в наступление на всем фронте 13.А.

2. 2-й танковой армии к 19.00 5.7.1943 г. соединениями занять исходное положение для контрудара на рубеже:

а) 3 тк — (иск.) Полсела Горяиново, сев. окр. Березовец, сев. окр. Городище;

б) 16 тк — 2-е Поньри, Кутырки;

в) 11 гв. тбр — Ленинский, выс. 224,3;

г) Штарму — оставаться на месте.

2-й танковой армии быть готовой к нанесению контрудара с рассветом 6.7.1943 г. в общем направлении на Архангельское.

3. Командующему 16-й воздушной армией действиями истребителей прикрыть выход 2-й танковой армии на указанный мною рубеж по особому распоряжению.

Получение подтвердить. Исполнение донести.

РОКОССОВСКИЙ
ТЕЛЕГИН
МАЛИНИН

ЦАМО РФ. Ф. 62. Оп. 329. Д. 23. Л. 20.

Источник: Русский архив: Великая Отечественная: Курская битва. Т. 15 (4–4). М., 1997. С. 154.

ИЗВЛЕЧЕНИЕ ИЗ РАЗВЕДЫВАТЕЛЬНОЙ СВОДКИ ШТАБА СВЯЗИ ВВС ПРИ ШТАБЕ Группы армий «Центр»

Разведотдел 5.7.43 г.

Выдержка из сводки штаба 6 ВФ за 4.7 и ночь с 4 на 5.7.43 г.

Общее количество вылетов:

Днем: 73 разведывательных самолета, 28 штурмовиков, 112 истребителей (из них 40 с бомбовым налетом на Ливны и Золотухино), 35 транспортных самолетов.

Всего: 248 самолетов.

Ночью: 9 разведывательных самолетов, 4 бомбардировщика, 3 ночных истребителя, 46 бомбардировщиков с беспокоящими налетами, 5 спецсамолетов.

Всего: 67 самолетов.

Успехи:

Днем: 3 сбитых самолета (истребителями).

Ночью: 2 сбитых самолета (ночными истребителями).

Сброшено бомб:

Днем: 4700 т.

Ночью: 1800 т.

Транспортные перевозки: 285 человек и 16 т грузов.

Потери: нет.

Особое: 1 «Фокке-Вульф-189» во время воздушного боя с двумя ЛаГГ-5 был протаранен вражеским истребителем и упал в районе Велижа. Летчик и наблюдатель смогли выпрыгнуть с парашютом, а воздушный стрелок погиб. Вражеский истребитель разбился.

ЦАМО РФ. Ф. 500. Оп. 12462. Д. 797. Л. 15, 16.

Источник: Курская битва. Хроника, факты, люди. Кн. 1. М., 2003. С. 164, 165.

ОЖЕСТОЧЕННЫЕ ВОЗДУШНЫЕ БОИ

Действующая армия, 6 июля.
(По телеграфу от нашего корр.)

Наступление немецких войск на Орловско-Курском направлении сопровождается активными действиями крупных масс авиации. Бои в воздухе в первый же день вылились в большое воздушное сражение. Враг несет в этих боях огромные потери.

Двухдневное воздушное сражение отличается не только своими масштабами. Уже сейчас можно наблюдать некоторые изменения в тактике немецкой авиации. Так, например, немецкое командование не провело авиационной подготовки перед наступлением наземных войск. Раньше авиационная подготовка чаще всего начиналась за несколько дней ударами по коммуникациям и аэродромам. Затем налеты усиливались и заканчивались концентрическим ударом по войскам, ведущим оборону. Сейчас ничего подобного не было предпринято немцами. После затишья на фронте враг начал усиленную артиллерийскую подготовку и лишь к концу огневого удара бросил на поле боя свою авиацию. Возможно, этим отступлением от прежней тактики использования воздушных сил немцы стремились сохранить скрытность подготовки к наступлению.

Несколько необычно выглядит сейчас у немцев обеспечение наземных войск истребительной авиацией. Раньше они придерживались тактики вытеснения нашей авиации с данного участка фронта. Широко практиковался метод блокировки аэродромов, а также свободные полеты истребителей над расположением наших войск. Сейчас немцы вынуждены привязать большие истребительные группы к своим боевым порядкам в качестве усиленного непосредственного прикрытия. Обеспечение бомбардировщиков строится на принципе непосредственного сопровождения их истребителями. При этом атаки «юнкеров» и «хейнкелей» рассчитаны так, чтобы они находились как можно меньше времени в зонах воздействия нашей авиации. Эта осторожная тактика немцев, несомненно, продиктована большими потерями в предыдущих воздушных боях.

Немецкая авиация стремится действовать большими группами. Держась компактного строя, неприятель рассчитывал на силу группового огня бомбардировщиков, который должен был служить завесой от наших истребителей. Каждая группа прикрывалась усиленным эскортом «мессершмиттов» и «Фокке-Вульф-190». Однако эти меры предосторожности не помогли. Наши летчики в первых же боях взяли инициативу в свои руки. Разыгрались жестокие воздушные схватки. Всякий раз нашим истребителям удавалось расчленил строй немецких бомбардировщиков. Бой распадался на несколько очагов и отличался упорством в достижении цели.

В одном случае 4 истребителя «Яковлев-1» завязали бой с 12 Хе-111. Желая сбить во что бы то ни стало ведущий немецкий самолет, младший лейтенант Поляков приблизился к нему на короткую дистанцию, но попал под огонь соседнего бомбардировщика. Его машина была подожжена. Видя, что спасти свой самолет невозможно, тов. Поляков использовал последний запас скорости, догнал «хейнкеля» и горящим самолетом нанес по нему таранный удар. Немецкий самолет разрушился в воздухе. Младший лейтенант Поляков спасся, успев использовать парашют. Его товарищи, атаковав остальные немецкие самолеты, сбили еще 3 из них.

Советские истребители, успешно отражая налеты вражеской авиации, одновременно очищают воздух для действия своих штурмовиков и бомбардировщиков. Массированные удары с воздуха по немецким танкам и атакующей пехоте оказывают существенную поддержку наземным войскам, ведущим оборонительные бои.

Источник: «Красная звезда», 7.07.1943 г.

ИЗВЛЕЧЕНИЕ ИЗ РАЗВЕДЫВАТЕЛЬНОЙ СВОДКИ ШТАБА СВЯЗИ ВВС ПРИ ШТАБЕ ГРУППЫ АРМИЙ «ЦЕНТР»

Разведотдел

6.7.43 г.

Выдержка из сводки штаба 6 ВФ за 5.7 и ночь с 5 на 6.7.43 г.

Общее количество вылетов:

Днем: 141 разведывательный самолет (9 из них дальней разведки), 582 бомбардировщика, 647 пикирующих бомбардировщиков, 168 штурмовиков, 522 истребителя

(из них 27 истребителей-бомбардировщиков с бомбометанием на позиции батарей), 28 транспортных самолетов.

Всего: 2088 самолетов.

Ночью: 6 разведывательных самолетов с бомбометанием, 4 бомбардировщика, 3 ночных истребителя, 2 спецсамолета (сброс листовок).

Всего: 15 самолетов.

Успехи:

Днем: 165 сбитых самолетов, из них 4 — бомбардировщиками, 1 — развед. самолетом, 2 — наземными войсками; уничтожено 25 автомашин, 2 трактора, 6 батарей, 3 танка, 1 штабель боеприпасов.

По типам самолетов: «Томагавк» — Пе-40 — 5, «Аэрокобра» — 6, Як-3 — 2, МиГ-3 — 24, ЛаГГ-3 — 35, ЛаГГ-5 — 40, Ил-2 — 34, Ил-4 — 9, «Бостон» — 6, У-2 — 1, неустановленный — 1.

Ночью: уничтожена 1 автомашина, повреждено — 3, бомбовые налеты на участок ж. д., ж.-д. станции.

Воздушные перевозки: 217 человек; 18,2 т техники;

Сброшено бомб:

Днем: 1384,94 т.

Ночью: 7,83 т.

Потери:

Днем: 1 «Юнкерс-88»; 2 «Юнкерс-87»; 1 «Мессершмитт-110»; 2 «Фокке-Вульф-190».

Ночью: нет.

Особое: 5.7.43 г. 1-я авиационная дивизия блестяще поддержала перешедшие в наступление войска 9-й армии. Всего 9 А поддерживали 1909 бомбардировщиков и истребителей, которые оказали решительное влияние на успех наступления.

На долю истребителей 1-й авиационной дивизии приходится 158 сбитых самолетов противника (из общего количества сбитых самолетов — 165). Выдающихся успехов добился обер-фельдфебель Штрассль (51-я истр. эскадра), который в боях за 5.7 сбил 15 вражеских самолетов, таким образом, общее количество сбитых им самолетов с 38 достигло 52.

ЦАМО РФ. Ф. 500. Оп. 12462. Д. 797. Л. 24—26.

Источник: Курская битва. Хроника, факты, люди. Кн. 1. М., 2003. С. 174, 175.

ИЗВЛЕЧЕНИЕ ИЗ РАЗВЕДЫВАТЕЛЬНОЙ СВОДКИ ШТАБА ГРУППЫ АРМИЙ «ЦЕНТР»

103-я команда абвера докладывает:

6.7.43 г.

Надежный агент (Олаф) 5.7.43 г. сообщил:

«4.7.43 г. на аэродром Свобода (на Дону, 80 км южн. г. Воронеж) прибыли 30 пилотов в офицерском звании в немецкой форме одежды, оснащенные фальшивыми документами, которые предназначены для поддержания партизан».

«4.7.43 г. через Вязьму на дорогобужский участок фронта проследовали маршем 2 сибирские стрелковые

бригады, 1 танковая бригада, 1 кав. дивизия и 1 арт-полк».

ЦАМО РФ. Ф. 500. Оп. 12462, Д. 797. Л. 27.

Источник: Курская битва. Хроника, факты, люди. Кн. 1. М., 2003. С. 175.

ИЗВЛЕЧЕНИЕ

ИЗ ОПЕРАТИВНОЙ СВОДКИ № 188 (861) ГЕНЕРАЛЬНОГО ШТАБА КРАСНОЙ АРМИИ на 8.00 7.7.43 г.

Карты: 100 000 и 200 000

В течение 6 июля войска Центрального и Воронежского фронтов продолжали вести ожесточенные оборонительные бои с крупными силами пехоты и танков противника, противодействуя их попыткам развивать наступление с севера вдоль железной дороги Орел—Курск и с юга в направлениях гг. Короча и Обоянь.

На других фронтах в течение 6 июля наши войска занимали прежние рубежи обороны, на отдельных участках вели боевую разведку и артиллерийскую перестрелку с противником.

6. **Войска Западного фронта** укрепляли занимаемые позиции, огнем наших войск уничтожали живую силу и наблюдаемые огневые точки противника. На отдельных направлениях небольшими группами пехоты вели разведку.

Противник артиллерийским и пулеметным огнем периодически обстреливал боевые порядки наших войск. Его авиация вела разведку. Отмечено 90 самолето-полетов.

Огнем пехоты и артиллерии уничтожено 180 солдат и офицеров; рассеяно и частично истреблено до 250 человек пехоты; подавлен огонь трех артиллерийских и одной минометной батарей.

В воздушных боях за 5 и 6.7 сбито 4 самолета противника.

7. **Войска Брянского фронта** оставались на занимаемых позициях, укрепляли их и вели разведку.

Противник активности не проявлял, ограничиваясь ведением слабого артиллерийского огня по отдельным участкам нашей обороны. Небольшой группой пехоты вел разведку. Его авиация производила разведывательные полеты в пределах переднего края нашей обороны. За сутки отмечен 41 самолето-полет.

8. **61-я армия.** Огнем подразделений 336 сд в 1.00 6.7 отражена разведгруппа противника силою до взвода пехоты, пытавшаяся вести разведку из района Пальчиково на район Карагашинка (30 км южн. г. Белов).

По данным авиационной разведки, противник сосредоточил в районе Сетуха—Хмелек—Матвеевский—Малиновец до 120 автомашин, в районе Березовец до 100 автомашин, в районе Кузинка—Федоровка до 120 автомашин. (Все пункты 30—40 км южн. и юго-вост. г. Мценск.) В роще, что севернее нп Федоровка, замаскировано до 25 танков противника и свыше 50 танков в районе Петрово—Спаское—Гремучий Ключ (40 км юго-вост. г. Орел).

По уточненным данным, в бою за 5.7 противник потерял до 1000 человек, причем до 600 трупов оставлено

на нашей территории. Захвачено 200 винтовок, 22 ручных пулемета, 34 автомата, 8 станковых пулеметов, 1 миномет, 2 ПТР и 2 рации.

Наши потери: убито и пропало без вести 95 человек, ранено 187 человек.

В воздушных боях за 6.7 сбито 5 самолетов противника.

8. **Войска Центрального фронта** в течение 6.7 продолжали вести напряженные оборонительные бои с наступавшим противником на прежнем направлении.

Противник, усилив свою змиевскую группировку вновь введенными в бой одной тд и одной пд, в течение дня 6.7 непрерывными атаками пытался развить удар в полосе **13-й армии** в общем направлении вдоль железной дороги Орел—Курск. На отдельных участках ценой больших потерь противнику удалось потеснить наши части на 2—3 км. К исходу дня продвижение его было приостановлено.

Авиация противника группами по 70 самолетов непрерывно бомбила боевые порядки **13-й и 70-й армий**. Всего за сутки отмечено 1195 самолето-полетов.

48-я армия обороняла прежние рубежи обороны. На левом фланге армии части 16-й литовской сд отбили атаку противника силою до пехотного батальона в районе нп Панская (10 км сев. г. Малоархангельск).

13-я армия, производя частичную перегруппировку, с утра 6.7 перешла в контрнаступление и потеснила противника в северном направлении. Противник вводом в бой резервов приостановил наступление наших частей. Части армии в течение дня отражали многочисленные яростные атаки пехоты и танков противника. К исходу дня бои шли на рубеже 2 км вост. нп Похвальное—вост. окр. нп Троена (8 км сев.-зап. г. Малоархангельск)—(иск.) Протасово—Юдинка—Баженово—Поныри—Снова—роща, что юго-вост. нп Подсаборовка—(иск.) Самодуровка.

148 сд во взаимодействии с 74 сд контратаковала противника в направлении нп Сосновый (9 км зап. г. Малоархангельск) и незначительно потеснила его. Во второй половине дня 6.7 противник в районе ст. Малоархангельск сосредоточил до 150 танков и до двух полков пехоты при поддержке артиллерийского огня, авиации, атаковал части дивизий и потеснил их на рубеж вост. окр. нп Троена (10 км сев.-зап. г. Малоархангельск)—Гриневка—Юдинка—развилка дорог, что 2 км зап. нп Юдинка.

81 сд 6.7 контратаковала противника в направлении ст. Малоархангельск и незначительно потеснила его. Противник силою свыше полка пехоты и до 50 танков при поддержке артиллерии и авиации из района ст. Малоархангельск—1-е Поныри неоднократно атаковал части дивизии, но огнем артиллерии и пехоты все атаки его отбивались с большими для него потерями. Во второй половине дня 6.7 30 танков и пехота противника проникли в район свх. Поныровский (5 км сев.-вост. нп Поныри) и одновременной атакой по флангам потеснили дивизию на рубеж Баженово—Поныри.

307 сд отразила две атаки до 150 танков с пехотой не установленной численности с направления 1-е Поныри. Во второй половине дня 6.7 до 170 танков противника снова атаковали части дивизии. Атаки танков и пехоты

были отбиты. 16 танкам противника удалось прорваться в Баженово.

17 гв. ск с 16 тк 6.7 контратаковали противника и вышли на рубеж Дружевецкий — Степь — Саборова. В середине дня 6.7 противник подтянул свежие силы, предположительно до одной пд и одной тд, после сильной артиллерийской и авиационной подготовки атаковал части 17 гв.ск и потеснил их на исходные рубежи. Дальнейшие атаки его были отбиты.

Частями армии за 6.7 уничтожено до 15 000 солдат и офицеров, свыше 100 пулеметов, 10 минбатарей, 7 самоходных орудий; подбито и сожжено до 330 танков противника.

70-я армия правофланговыми частями отражала атаки противника силою до двух пд и 100 танков.

175 сд вела оборонительный бой на рубеже Самодуровка (12 км зап. нп Поньри) — (иск.) Саборова — (иск.) выс. 232,0 (15 км зап. нп Поньри).

132 сд вела оборонительный бой на рубеже выс. 232,0 — выс. 250,0 (20 км сев.-зап. нп Поньри), отражая неоднократные атаки противника силою до пд с 80 танками.

280 сд удерживала рубеж выс. 250,0 — Дегтярный — Обьденки — (иск.) Катомки (32 км сев.-зап. нп Поньри). Части дивизии в течение дня 6.7 отразили несколько атак противника силою до пд с 20–30 танками.

Частями армии за 6.7 уничтожено 1500 солдат и офицеров; подбито и сожжено 34 танка; сбито 2 самолета противника.

65-я армия занимала прежнее положение. Части армии отразили до батальона пехоты противника, пытавшегося вести разведку в районе Литиж.

60-я армия занимала прежнее положение.

2-я танковая армия частью сил вела бой во взаимодействии с частями **13-й армии**.

16 тк с утра 6.7 перешел в контратаку в направлении района Степь и после упорного боя с танками противника, понеся большие потери, отошел на исходные позиции в район Кашара.

3 тк силами одной танковой бригады вел успешный бой с танками противника, прорвавшимся в район Поньри. Уничтожено 8 танков противника.

Авиация фронта в течение дня 6.7 произвела 1100 самолето-вылетов. В 38 воздушных боях сбито 53 самолета, огнем ЗА сбито 13 самолетов, а всего уничтожено 66 самолетов противника.

По дополнительным данным, 5.7 сбито не 45, а 105 самолетов противника.

9. Войска Воронежского фронта в течение 6.7 продолжали вести ожесточенные оборонительные бои с пехотой и танками противника на прежнем направлении.

Противник после часовой артподготовки в 11.30 6.7 возобновил наступление силами шести пд с 1000 танками на участке **6-й гв. армии** и силами двух пд и двух тд на участке **7-й гв. армии**. Его авиация усиленно бомбила боевые порядки наших частей, производя за день 1080 самолето-полетов.

38-я, 40-я и 69-я армии занимали прежнее положение.

6-я гв. армия 6.7 вела ожесточенные бои с наступающими танками и пехотой противника. В результате боя части армии оставили населенные пункты Ново-Ивановка (14 км юго-вост. нп Ракитное), Красный Починок, Зарытово, Алексеевка, Дмитриевка, Ольховка, Яковлево, Лучки (30 км сев. г. Белгород) и к исходу дня вели бои на рубеже Веденская Готня (10 км юго-вост. нп Ракитное) — Васильевка — Подымовка — Сырцев — Покровка — Кроково — Шопино (12 км сев. г. Белгород).

7-я гв. армия вела ожесточенные оборонительные бои с наступающими танками и пехотой противника. В результате боя оставила населенные пункты Генераловка (10 км юго-вост. г. Белгород), Разумное, Маслова Пристань (18 км юго-вост. г. Белгород) и к исходу дня 6.7 вела бой на рубеже Беловская (8 км вост. г. Белгород) — Гремячий — Ржавец — Безлюдовка (26 км юго-вост. г. Белгород).

Частями армии в течение дня 6.7 уничтожено свыше 10 000 солдат и офицеров; подбито 125 танков.

1-я танковая армия вела бой на рубеже Подимовка—Сырцев. 5 гв.тк вел танковый бой на рубеже Лучки—Тетеревино.

2 гв. тк вел танковый бой на рубеже Рождественка—Сешенков (22 км сев. г. Белгород).

Авиация фронта в течение 6.7 произвела 784 самолето-вылета, проведя 60 воздушных боев. В воздушных боях сбито 80 самолетов противника, уничтожено 93 танка и 185 автомашин.

Всего авиацией фронта за 6.7 уничтожено 332 танка противника.

Начальник опер. управления Зам. начальника информ. отдела

Генштаба Красной Армии опер. управления генерал-лейтенант Генштаба Красной Армии

ШТЕМЕНКО

полковник **ШИШКИН**

№ 12960

ЦАМО РФ. Ф. 16. Оп. 1073. Д. 5. Л. 211–218.

Источник: Курская битва. Хроника, факты, люди. Кн. 1. М., 2003.

ИЗВЛЕЧЕНИЕ ИЗ РАЗВЕДЫВАТЕЛЬНОЙ СВОДКИ ШТАБА ГРУППЫ АРМИЙ «ЦЕНТР»

Разведотдел

7.7.43 г.

Выдержка из утреннего донесения

Армейская группа «Кемпф»: За 5–6.7 военнопленных 1310 (16 офицеров), перебежчиков 177 (3 офицера).

На участке **корпуса «Раус»** около 1500 убитых солдат противника.

3 тк: Трофеи: 30 танков, 10 противотанковых пушек, 14 пулеметов. **Корпус «Раус»:** 5 подбитых танков, другие трофеи пока не подсчитаны.

4 ТА: 2959 военнопленных, 1390 убитых, трофеи: 68 танков, 12 орудий, 26 залповых орудий, 74 противотан-

ковые пушки, 10 минометов, 120 пулеметов, 79 противотанковых ружей.

Разведотдел

8.7.43 г.

Военнопленные и трофеи ГА «Юг» за 7.7.43 г.:

2709 военнопленных, 56 перебежчиков, 223 танка, 13 орудий, 1 орудие залпового огня, 83 противотанковые пушки, 17 минометов, 73 пулемета, 23 самолета (сбитых пехотой).

ЦАМО РФ. Ф. 500. Оп. 12462. Д. 797. Л. 34–35.

Источник: Курская битва. Хроника, факты, люди. Кн. 1. М., 2003. С. 184.

ИЗВЛЕЧЕНИЕ ИЗ РАЗВЕДЫВАТЕЛЬНОЙ СВОДКИ ШТАБА СВЯЗИ ВВС ПРИ ШТАБЕ ГРУППЫ АРМИЙ «ЦЕНТР»

Разведотдел

7.7.43 г.

Выдержка из сводки штаба 6 ВФ за 5.7.43 г. и ночь с 5 на 6.7.43 г.

Общее количество вылетов:

Днем: 139 разведывательных самолетов (из них 45 с бомбометанием), 164 бомбардировщика, 289 пикирующих бомбардировщиков, 93 штурмовика, 317 истребителей (из них 20 с бомбометанием по позициям и скоплениям людей и техники), 21 транспортный самолет.

Всего: 1023.

Ночью: 7 разведывательных самолетов, 35 бомбардировщиков, 44 бомбардировщика с беспокоящими налетами, 6 самолетов специального назначения (сброс листовок).

Успехи: ...

Днем: 130 сбитых самолетов (из них 12 зенитной артиллерией), 29 уничтоженных танков, 12 поврежденных танков, много батарей отдельных орудий уничтожено или подавлено, 19 уничтоженных ДОСов, много автомашин, повозок уничтожено, враг понес крупные потери в живой силе.

По типам самолетов:

Днем:

истребителей: «Киттихаук» (Р-40) — 1, «Аэрокобра» — 3, Як-1 — 2, Як-4 — 2, МиГ-3 — 15, ЛаГГ-3 — 19, ЛаГГ-5 — 45, пикирующих бомбардировщиков: Ил-2 — 12, бомбардировщиков: Ил-4 — 11, «Босто» — 7, У-2 — 1. Всего: 118.

Ночью: сбит 1 самолет, уничтожено много автомашин. Воздушные перевозки: 180 человек; 14,3 т материалов. Количество сброшенных бомб: днем — 570 т, ночью — 67 т (из них 0,17 т русские трофейные).

Потери: 4 «Юнкерс-88», 1 «Мессершмитт-110», 1 «Фокке-Вульф-190», 1 Ар-66.

Особое:

1. Несмотря на тяжелейшие погодные условия, бомбардировщики, пикирующие бомбардировщики, штурмовики 1-й авиационной дивизии поддерживали опера-

ции наземных войск и добились отличных результатов. С бреющего полета были атакованы скопления танков, артиллерии, автомашин и войск, при этом уничтожено 29 танков, много орудий и автомашин, противник понес крупные потери в живой силе.

12-я зенитная дивизия сбила 12 самолетов, поддерживающие наземные войска зенитные части уничтожили 19 ДОСов, 2 батареи, 3 противотанковые пушки.

2. Общее количество сбитых самолетов 1-й группой 54-й истребительской эскадры достигло на 6.7.43 г. 1700 единиц.

ЦАМО РФ. Ф. 500. Оп. 12462. Д. 797. Л. 36–38.

Источник: Курская битва. Хроника, факты, люди. Кн. 1. М., 2003. С. 184, 185.

ИЗ ВОСПОМИНАНИЙ ГЕОРГИЯ АЛЕКСЕЕВИЧА ОСИПОВА, КОМАНДИРА ЭСКАДРИЛЬИ 57-ГО БАП 221-Й БАД

...Из ознакомительного и ночного боевых вылетов и изучения информации штаба 16-й воздушной армии нам стало ясно, что на орловском выступе фронта враг сосредоточил крупную группировку войск, плотно прикрытую огнем зенитной артиллерии и истребителями.

Орловская группировка противника перешла в наступление на Ольховатку, Лопыри утром 5 июля.

Обеспечивая оборонительные бои наших войск на направлении главного удара противника, наш полк эскадрильскими группами наносил бомбардировочные удары по изготовившимся к наступлению и прорвавшимся фашистским танкам и пехоте.

5 июля в десять часов первая эскадрилья под командованием В. А. Помазовского под прикрытием восьмерки истребителей нанесла удар по резервам противника в Хитрово и возвратилась на аэродром без потерь.

— Ну как там? — спросил техник звена В. Н. Коровников у спустившегося из кабины самолета Ф. Е. Желонкина.

— Силища!

— С какой стороны?

— С обеих. И на земле и в воздухе все клопочет от разрывов, — сказал Желонкин.

— Что будем докладывать о результатах нашего удара? — спросил у Желонкина Помазовский.

— Надо все экипажи опросить. Я видел четыре очага пожаров, возникших на цели от разрывов наших бомб, но что горело — танки или автомашины, в этой пыли не рассмотрел. Точно фотоснимки покажут.

Подосевшие к командиру эскадрильи летчики и штурманы возбужденно сообщали неуверенные и противоречивые сведения. Чувствовались взволнованность и отсутствие боевого опыта. Только Н. М. Рудь спокойно и четко доложил, что ударом уничтожены два танка и три автомашины.

— Хватит митинговать! — крикнул подъехавший на полуторке начальник штаба полка М. П. Стороженко. — Быстрее готовьтесь к повторному вылету. Помазовский,

Желонкин, залезайте в кузов. Поедем на КП, — приказал Стороженко.

Вскоре ушла в воздух вторая эскадрилья во главе с капитаном Никоновым и штурманом Рябовым с задачей уничтожить резервы противника севернее Озерков на Ольховатском направлении. При выходе на цель эскадрилья атаковала две пары истребителей Me-109. Одну пару истребителей связала боем четверка наших истребителей, а другая пара «мессеров» открыла огонь по бомбардировщикам. Групповым огнем стрелков, руководимых Зеленковым, ведущий «мессер» был сбит, а ведомого отогнали наши истребители сопровождения. В результате удара в скопления вражеских автомашин возникло четырнадцать очагов пожаров.

Третья эскадрилья капитана И. В. Кондрашова взлетела через час после второй. Под прикрытием четырех Як-1 с высоты тысяча семьсот метров, преодолев яростный зенитный огонь, она нанесла мощный удар по сосредоточению мотомехвойск и артиллерии у Глазуновки, уничтожив один танк и десять автомашин [ЦАМО РФ. Ф. 57-го бап. Оп. 201745. Д. 1. Л. 30–36.].

Над целью зенитным снарядом был разбит и остановился левый мотор на бомбардировщике командира эскадрильи. Передав командование своему заместителю Ш. А. Абазадзе, Кондрашов вышел из строя, но его самолет был немедленно атакован истребителями ФВ-190. Стрелки Н. Ф. Беляев и Н. А. Зенков отражали атаки «фоккеров» до полного израсходования боекомплекта. После этого истребители противника атаковали подбитый самолет И. В. Кондрашова с близкой дистанции. Бомбардировщик загорелся. Перелетев на свою территорию и приказав экипажу покинуть самолет с парашютами, Кондрашов посадил пылающий бомбардировщик в 16-ти километрах восточнее Малоархангельска [ЦАМО РФ. Ф. 57-го бап. Оп. 201745. Д. 1. Л. 30–36.].

После удара по цели в ожесточенном бою с шестью истребителями ФВ-190 стрелки подбили один истребитель, но и в эскадрилье были сильно повреждены бомбардировщики В. В. Воеводина и В. Ф. Марченко. Пара наших Як-1 из группы сопровождения прикрыла подбитые бомбардировщики и не допустила повторных атак по ним истребителей противника.

Бомбардировщик Воеводина, подбитый над целью, был атакован двумя истребителями ФВ-190. Стрелки В. А. Торопов и И. Д. Горбатов во взаимодействии с истребителями сопровождения отбили атаки «фоккеров», а летчик Воеводина на самолете с остановившимся левым мотором, отбитой половиной руля высоты, заклиненными элеронами, пробитой правой группой бензобаков и поврежденной гидросистемой прилетел на свой аэродром, приказал экипажу покинуть самолет с парашютами и посадил плохо управляемый бомбардировщик рядом с аэродромом, чтобы не занимать аварийным самолетом посадочную полосу.

На самолете Марченко в этом бою были разбиты руль поворота, бензобаки и гидросистема. Проявив выдержку, он также прилетел на свой аэродром и сумел нормально произвести посадку.

Выйдя из самолета, Марченко молча курил. Члены его экипажа тоже молчали. Они нанесли удар по врагу. Возвратились из самого пекла Курской битвы, преодолев противодействие зениток и истребителей противника, и сумели произвести посадку на аэродром на сильно поврежденном в бою бомбардировщике, который каждую секунду мог вспыхнуть.

Об ожесточенности противодействия противника в этот день можно было судить по тому, что на остальных самолетах, вернувшихся с боевых заданий, имелось от пяти до сорока двух осколочных и пулевых пробоин [ЦАМО РФ. Ф. 57-го бап. Оп. 201745. Д. 1. Л. 30–36.].

Молодые летчики и штурманы перед первыми боевыми вылетами сначала прощались друг с другом, как перед вечной разлукой, а позже стали намечать, что будут делать вечером.

В заключительном вылете этого дня 1-я эскадрилья бомбардировочным ударом подавила огонь артиллерийской батареи восточнее Архангельского и без потерь возвратилась на аэродром.

Фотоснимки показали, что за четыре удара в этот день наши бомбардировщики уничтожили два танка, двадцать пять автомашин, взорвали склад боеприпасов и создали пятнадцать очагов пожаров в местах расположения резервов противника.

Мощные удары наших бомбардировщиков по прорвавшемуся противнику уже в первый день «замедлили темп наступления гитлеровцев на этом участке», как об этом свидетельствует командующий нашим фронтом [Рокоссовский К. К. Солдатский долг. М., 1988. С. 210.].

Без громких слов летчики, штурманы, стрелки-радисты и воздушные стрелки делали свое дело, нанося меткие удары по наступающим войскам противника, они проявляли беспредельное мужество, смелость, самоотверженность и достаточную тактическую грамотность.

За ужином летный состав, еще не остывший от последнего боевого вылета, громко обсуждал свои действия при выполнении боевой задачи, а за столами третьей эскадрильи было тихо. Еще неизвестна была судьба командира.

Поздним вечером, уточнив боевые расчеты на следующий день, я пошел проверить охрану самолетов на стоянках. Часовые были выставлены, но почти под каждым самолетом работали техники с переносными лампочками, визжали дрели и стучали молотки. Из чехлов сооружены палатки, и в них ремонтируют снятые с самолетов агрегаты. Подхожу к одной из палаток. В ней техники В. Н. Коровников и А. И. Кауров.

— Над чем колдуете, товарищи? — спрашиваю их.

— Ремонтируем гидроаккумулятор. Хотим к утру подготовить все самолеты, — отвечает Кауров.

Технический состав работал самоотверженно, и к утру следующего дня почти все самолеты, поврежденные в боях, были отремонтированы и готовы к боевым действиям.

6 июля бомбардировщики нашего полка нанесли четыре удара эскадрильями с целью подготовки и поддержки контрудара войск фронта. В результате этих ударов по большим скоплениям фашистских танков и автомашин

с пехотой было уничтожено пять танков и сорок одна автомашина противника [ЦАМО РФ. Ф. 57-го бат. Оп. 201745. Д. 1. Л. 35-38].

Каждому удару бомбардировщиков противник оказывал сильное противодействие зенитным огнем и атаками истребителей. При бомбардировании ста немецких танков и автомашин у Озерков зенитным огнем на самолете летчика В. А. Афонина был разбит левый мотор и возник пожар. Афонин выключил двигатель, применил систему тушения пожара двигателя и перевел его винт во флюгерное положение. Пожар прекратился. Вышедший из строя подбитый бомбардировщик немедленно атаковали истребители противника. Стрелки В. А. Шулика и М. Ц. Фельдман отбили атаки и сбили один Me-109, но от огня истребителей перестал работать второй мотор. Проявив выдержку и летное мастерство, Афонин потушил пожар на самолете и приземлился на своей территории в 12 километрах восточнее Фатежа [ЦАМО РФ. Ф. 57-го бат. Оп. 201745. Д. 1. Л. 35-38].

Летчик Егоров из-за тяжелого ранения воздушного стрелка Стрелкова произвел посадку на аэродром наших истребителей Козьминки. Там он отправил раненого Стрелкова в госпиталь, а сам прилетел на свой аэродром. Командир эскадрильи Помазовский огорченно говорил:

— Летчику Егорову не везет ни в самолетах, ни в техниках. У него на самолете всегда что-нибудь отказывало или работало плохо. То откажет самолетное переговорное устройство и он разговаривает с экипажем условными знаками, то свечи, то тормоза.

Смертью героев, не свернув с боевого пути, погибли в этот день командир звена старший лейтенант Ф. Ф. Миленький, стрелок-радист И. В. Сабельников и воздушный стрелок А. И. Шелковой при ударе по шестидесяти фашистским танкам в Новом Хуторе. Над целью зенитный снаряд взорвался в кабине Миленького. Взрывом оторвало переднюю кабину самолета со штурманом С. В. Орловым и контузило его. Очнувшись на небольшой высоте, Орлов покинул падающую кабину с парашютом, попал в плен, бежал из плена, возвратился в полк и продолжал до Берлина наносить бомбардировочные удары по врагу. В апреле 1944 года Орлов был назначен штурманом эскадрильи. За время войны он совершил 34 боевых вылета, за что был награжден орденом Красного Знамени и дважды орденами Отечественной войны I степени. После войны Орлов окончил штурманский факультет Военно-воздушной академии и служил на руководящих штурманских должностях и преподавателем на военной кафедре.

Вечером из дивизии поступило боевое распоряжение немедленно нанести удар по скоплению фашистов в Ржавце. Эту задачу я поставил командиру второй эскадрильи А. Н. Никонову со штурманом П. П. Рябовым. За тридцать минут до наступления темноты девятка бомбардировщиков вылетела на задание. Расчет показывал, что самолеты этой группы возвратятся на аэродром в темноте, поэтому я приказал в 20-00 включить приводную радиостанцию и немедленно выложить ночной старт. Командир батальона через некоторое время доложил мне, что приводная станция включена, а прожектористы и вся стартовая ко-

манда грузят бомбы в автомашины на железнодорожной станции и поэтому ночной старт выложить некому.

Для того чтобы обеспечить посадку возвращающихся бомбардировщиков в темноте, я расставил вдоль посадочной полосы и на подходе самолетов солдат и мотористов с пиротехническими свечами и приказал им непрерывно жечь свечи, как только я подам зеленую ракету и бомбардировщики пойдут на посадку. Посадочный знак я тоже обозначил пиротехническими свечами.

Наступила ночь. Когда эскадрилья возвратилась на аэродром, я по радио кратко проинструктировал летчиков о порядке выполнения посадки. Затем, подав зеленую ракету и убедившись, что все пиротехнические свечи зажжены, я по радио спросил Никонова:

— Как видно посадочную полосу?

— Удовлетворительно, — ответил Никонов.

Я разрешил посадку. Через пятнадцать минут все бомбардировщики благополучно приземлились, без ночного старта и прожекторов.

В первые дни активных боевых действий спокойно и мужественно водил эскадрилью Помазовский, нанося удары по наступающим фашистским танкам. Вспоминая о минувших боях через пятнадцать лет после войны, находясь в Монине, Помазовский с восторгом и большой любовью называл имена дорогих ему летчиков.

— Помните младшего лейтенанта Афонина? Какой был хороший летчик-комсомолец. В первом боевом вылете его самолет был изрешечен зенитками и истребителями, мотор остановился, а он сумел на одном моторе прилететь на аэродром и на плохо управляемом самолете произвести посадку.

После ужина летный состав, собранный для разбора боевых действий за прошедший день, обсуждал гибель экипажа Миленького.

— Ну как, страшно? — спросил Рудь Воеводина.

— Конечно, немного страшно. Но в воздушном бою мы все подвергаемся опасности и знаем, что наша смерть дело случая. Поэтому она и не страшна, мгновение — и все, — ответил Воеводина.

— Когда «мессера» на моем горящем самолете разбила второй мотор и подошли вплотную, я подумал о близкой и неотвратимой смерти, без надежды на случай, но случай меня все-таки выручил, — сказал Афонин.

— Не случай, а выдержка и техника пилотирования, — пробасил молчаливый командир звена П. Г. Шубняков.

Командир полка на разборе потребовал строже выдерживать боевые порядки и лучше отражать атаки истребителей. За посадку ночью он объявил благодарность летчикам второй эскадрильи и приказал заместителю начальника штаба Шептуну оформить наградной материал на летный состав экипажей летчиков Воеводина и Афонина.

— Поздравляю и завидую, — сказал летчик В. Г. Казаченко, крепко пожимая руку Воеводину.

— Слава — вещь капризная, то придет, то уйдет, — заметил Рудь.

— Ты, Рудь, на чужую славу не зарься, она не женщина. А у тебя своей славы хватает, — сказал Муратов.

— Не притворяйся, что ты не хотел бы получить еще один орден, — ответил ему Рудь.

Шептун снисходительно смотрел на них, как на мальчишек. Ему слава не нужна. Четко и умело выполняет он свои обязанности. А они пусть добывают себе ордена в ударах по противнику и воздушных боях.

В эти напряженные дни командир полка Бебчик [Николай Савельевич, майор. — Прим. авт.] и я возглавляли боевой порядок полка при нанесении ответственных ударов и при участии полка в массированных ударах по противнику, организуемых штабом воздушной армии. В моем экипаже теперь летают штурман Желонкин, стрелок-радист А. А. Черкасов и воздушный стрелок М. С. Балдин.

С утра 7 июля немцы развернули наступление на Поньри. Поддерживая обороняющиеся войска 13-й армии, бомбардировщики полка всем составом нанесли четыре сокрушительных удара по большим скоплениям танков и автомашин в районах Степь, Кошары, Бобрик и Подсоборовка [ЦАМО РФ. Ф. 57-го бап. Оп. 201745. Д. 1. Л. 37, 38].

В середине дня командир полка приказал мне возглавить боевой порядок полка и нанести бомбардировочный удар по скоплению танков и автомашин севернее Поньрей.

Получив боевую задачу, мы с Желонкиным вышли из землянки КП на аэродром. В густом летнем воздухе пели птицы, летали бабочки и над цветами деловито гудели пчелы.

Выруливаю на старт. Бомбардировщики всех трех эскадрилий рулят вслед за мной. Визг тормозов, рев моторов наполнили воздух аэродрома. Когда все самолеты вырулили и выстроились на старте, стало сравнительно тихо. Закамуфлированные сверху и голубовато-зеленые снизу, более двух десятков бомбардировщиков перед взлетом выглядели довольно грозно. Сбоку от старта дежурили грязно-зеленая «санитарка» и допотопная пожарная машина.

Командир полка по радио разрешил взлет, и стартер продублировал разрешение взмахом белого флага. Взлет прошел четко. Полк бомбардировщиков стремительно неся на запад, под крылом самолета расстилалась воронежская, орловская и курская земля, за которую мы летели в бой. Когда пролетали Ливны, к боевому порядку полка с каждой стороны пристроилось по две пары истребителей сопровождения.

От тысяч разрывов снарядов, мин, бомб, полыхающих автомашин и танков от Поньрей на северо-восток тянулся широкий шлейф бурой пыли и черного дыма.

— Впереди цель, вправо восемь, — передает Желонкин.

Напрягаю зрение, стараясь обнаружить воздушного противника. Несколько черных точек, возникших впереди, стремительно превращаются в истребители. Довирачаю на них группу и открываю огонь. Моему примеру следуют летчики первой эскадрильи. Затрепетало пламя на носках атакующих «фоккеров», в следующее мгновение они проскочили под наши самолеты и с набором высоты стали заходить для атаки сзади.

— Командир, взгляни, сколько фашистских танков у Подсоборовки! — кричит штурман. Справа у Подсоборовки до семидесяти фашистских танков и автомашин.

— Бей по ним! — приказываю штурману.

— Пятнадцать вправо. Еще три вправо, — передает Желонкин. — Так держать.

Самолет дрожит от огня крупнокалиберных пулеметов стрелков. Между бомбардировщиками появились черные разрывы крупных зенитных снарядов. Осколки секут фюзеляж и крылья, оставляя в них рваные зияющие пробоины. Выдерживаю боевой курс. Наконец бомбардировщик вспух, освободившись от бомб.

— Бомбы сброшены, — докладывает Желонкин.

— Завалили одного «фоккера»! — радостно кричит стрелок-радист Черкасов.

— Фотоконтроль закончил, бомболюки закрыты, — сообщает штурман.

С правым разворотом вывожу боевой порядок полка из-под зенитного огня.

— Наши истребители сбили еще одного «желтого», — докладывает радист. На развороте смотрю на цель. На месте сброшенных нами бомб поднялись семь столбов черного дыма. Это горят немецкие танки и автомашины.

— Курс девяносто пять, — сообщает Желонкин.

«Фоккера» отстали, и сопровождавшие нас «яки», еще не оставшие от боя, носились с фланга на фланг нашего боевого порядка.

Про себя отмечаю, что немцы к наступлению на Курск подготовили не только «тигры» и «пантеры», но и истребители ФВ-190 и крупнокалиберную зенитную артиллерию, которая вела огонь по самолетам значительно точнее, чем та, противодействие которой нам приходилось преодолевать раньше.

На аэродром возвратились без потерь. В ожидании докладов командиров и штурманов звеньев о выполнении боевой задачи курю перед стоянкой. Напротив летчик В. А. Черепнов после вылета воспитывает техника самолета.

— Опять правый мотор недодает обороты и дымит.

— Наверно, свеча, — со вздохом оправдывается техник.

— Свеча, свеча! — уже гремит Черепнов. — Твои плохие свечи скоро приведут к тому, что наш самолет в бою сгорит как свеча. Нет, не как свеча, а как факел! А почему в полете лампочки шасси мигали?

— Наверное, контакт, — ответил техник.

— У тебя все то свечи, то контакт, а нам приходится из-за этого аварийно выпускать шасси. Я смотрю, что у тебя нет контакта с техникой и ответственности за подготовку самолета к боевому вылету.

Техник, опустив голову, молчал, а Черепнов, выругавшись, отошел в поле и закурил.

Пока бомбардировщики управляли горячим и подвешивали бомбы, возбужденные летчики, штурманы и радисты обменивались впечатлениями.

— Крепко мы сегодня ударили по фрицам, — подвел итог разговора Рудь.

При докладе командиру полка о выполнении боевой задачи я информировал его и об изменении характера противодействия противника ударам бомбардировщиков.

Затем полк в составе двух эскадрилий во главе с Бебчиком нанес удар по большому скоплению танков противника в районе Бобрик, уничтожив три танка и четыре автомашины. При отражении атак истребителей противника старший сержант Федор Марьянович Дибров сбил «Фоккер», атаковавший бомбардировщики на боевом пути снизу [ЦАМО РФ. Ф. 57-го бат. Оп. 201745. Д. 1. Л. 35–38]...

Источник: Осипов Г. А. В небе бомбардировщики. Щелково, 2003. С. 170–176.

ДИРЕКТИВА КОМАНДУЮЩЕГО ВВС КРАСНОЙ АРМИИ № 502634 ОБ УСТРАНЕНИИ НЕДОЧЕТОВ В ДЕЙСТВИЯХ ВОЕННО-ВОЗДУШНЫХ СИЛ

7 июля 1943 г.

За истекший весенне-летний период 1943 года воздушная обстановка характеризуется отсутствием активных действий авиации на поле боя, в связи с некоторым запылением на большинстве участков фронта; сосредоточением усилий авиации только на отдельных важнейших направлениях (центральное, юго-западное и северокавказское) и переносом действий бомбардировочной авиации обеих сторон с поля боя на тыловые объекты.

Военно-воздушные силы Красной Армии за этот период в значительной степени выросли и организационно окрепли. Части ВВС стали использоваться более умело и целеустремленно, с привлечением основных сил для решения важнейших боевых задач, диктуемых обстановкой.

Авиакорпуса РГК повысили маневренность воздушных сил и явились мощной ударной силой, способной решать задачи не только на поле боя, но и в тылу противника.

В весенних боях на Кубани при равном соотношении сил наша авиация умела завоевать господство в воздухе, сорвала наступление противника и нанесла ему тяжелые потери.

Большинство воздушных армий в основном стали на путь правильного использования своей авиации, отказались от бесполезной траты своих сил и средств при действиях по войскам на поле боя, в случаях, не вызываемых обстановкой; улучшили боевое управление частями по радио и повысили качество взаимодействия с наземными войсками.

В целом боевые возможности ВВС Красной Армии по сравнению с прошлым годом значительно возросли.

Однако в практике боевой работы части ВВС имеют еще ряд недочетов, которые снижают эффективность боевых действий авиации и приводят к ничем не оправданным потерям.

1. При постановке боевых задач соединениям и частям не всегда правильно оцениваются боевые возможности и время, необходимое для подготовки к выполнению этих задач. В ряде случаев задачи ставятся неконкретно, без указания результатов, которых следует добиваться. Вследствие этого командиры, получившие такую задачу,

не чувствуют ответственности за ее исполнение, выделяют значительно меньшие силы, чем это необходимо, и стремятся выполнить полет, а не решить поставленную задачу. Нужная требовательность в выполнении задач во что бы то ни стало — отсутствует.

2. При принятии решения командиром отсутствует учет всех условий, обеспечивающих успех. Отсюда выполнение боевых задач строится без оценки возможного противодействия со стороны противника и метеорологической обстановки, без изыскания новых способов и приемов действий, неожиданных для противника, и обычно сводится к полетам по одним и тем же маршрутам, без изменения высот, направлений и способов атак. Такие действия легко предугадываются противником и приводят к частым срывам выполнения задачи.

Среди летного состава недостаточно культивируется проявление широкой инициативы и военной хитрости.

3. Проводимые массированные удары нашей авиации по крупным аэродромам противника, хорошо защищенным средствами ПВО, проходят часто без детальной отработки взаимодействия, без нужной подготовки привлекаемых частей к выполнению этой операции и без учета возможного противодействия со стороны противника. В ряде случаев обеспечение действий бомбардировочных и штурмовых групп истребителями вследствие недооценки сил противника является недостаточным. Все это приводит к тому, что ожидаемый результат не достигается, а наша авиация несет значительные потери (например, действия 15 ВА по аэродрому Орла и действия 1 ВА по аэродромам Сежи и Брянска в июне 1943 г.).

4. Боевое обеспечение действий нашей авиации организуется слабо. Воздушная разведка объектов перед ударом не проводится, штурмовики и бомбардировщики обычно действуют по неразведанным целям, не зная месторасположения объекта, его характера и особенно средств ПВО. Отсюда часты случаи невыхода на цель или встречи с неожиданно сильным противодействием зенитных средств и истребительной авиации противника.

Подавление зенитных средств в интересах действий боевой авиации проводится далеко не всегда и обычно носит случайный характер. В результате этого штурмовики и бомбардировщики несут потери, а эффективность их действий снижается.

5. Взаимодействие между различными видами авиации отработано недостаточно. Оно организуется часто лишь на один вылет, а не на весь период боя или операции, вследствие чего взаимодействующие между собой части не всегда имеют возможность тщательно согласовать все необходимые вопросы и приобрести навыки в совместных действиях в течение длительного отрезка времени. Это приводит к разрозненным действиям авиации, к сужению их эффективности и излишним потерям.

6. Управление авиацией на земле и особенно истребителями в воздухе по радио хотя и нашло свое применение во всех воздушных армиях, но еще не удовлетворяет требованиям современной обстановки, а в некоторых авиасоединениях продолжает уступать свое место другим средствам связи. Не везде еще развернута широкая

сеть радиостанций оповещения и наведения, отсутствуют необходимые навыки по их боевому использованию, недостаточно четко отработано применение их для управления боем истребителей.

7. В использовании истребительной авиации недостаточно привился свободный поиск на территории противника, проводимый в целях уничтожения его самолетов на подходе к линии фронта. По-прежнему действия наших истребителей в основном привязаны к определенному объекту, району или прикрываемой группе бомбардировщиков и штурмовиков. Такое использование истребительной авиации распыляет ее усилия, приводит к чрезмерному расходу сил и средств и лишает истребителей возможности вести активный наступательный бой, являющийся единственным средством уничтожения авиации противника в воздухе.

В тактике наших истребителей продолжает иметь место неотработанность действий отдельной пары.

В воздушном бою взаимодействие между парами и группами, а также внезапность и превосходство в высоте еще не стали основными принципами, обеспечивающими его успех. Нарастание сил в бою с целью создать нашим летчикам наиболее благоприятные условия и не дать противнику возможности иметь численное превосходство также еще не нашло широкого применения. Уничтожение бомбардировщиков противника еще не стало главной задачей наших истребителей: они часто всеми силами вступают в бой с истребителями противника и этим дают возможность его бомбардировщикам безнаказанно атаковать наши объекты. При сопровождении своей боевой авиации истребители при встречах с противником легко ввязываются с ними в бой, отрываются от прикрываемых групп и часто теряют их.

8. Наша штурмовая авиация, несмотря на самые разнообразные возможности ее применения, используется в основном по шаблону. Систематически повторяются одни и те же способы атак, высоты, боевые порядки, маршруты, заходы и уход в одном направлении. Недостаточно используется рельеф местности и метеорологическая обстановка, особенно на обратном маршруте.

Штурмовики, действуя обычно под прикрытием истребителей, не поддерживают в течение всего полета своей обороноспособности; наблюдение за воздухом со стороны экипажей ослабляется, боевой порядок штурмовиков, особенно при уходе от цели, нарушается, в результате чего появляются отстающие самолеты, которые легко уничтожаются истребителями противника. Не везде еще штурмовики обучены ведению оборонительного воздушного боя с широким применением «круга», «змейки» и «ножниц», а стрелки этих самолетов до сих пор не овладели полностью своим оружием.

9. В бомбардировочной авиации основными недочетами по-прежнему остаются — слабая обороноспособность в воздушном бою и невысокая меткость бомбометания. Боевой порядок бомбардировщиков почти не изменяется, несмотря на различные условия обстановки, характер цели. Построение прикрытия бомбардировщиков истребителями также однообразно и не всегда строится

с учетом слабо защищаемых секторов группы бомбардировщиков.

В воздушном бою группа бомбардировщиков не всегда применяла нужный маневр по высоте с целью избежать атаки противника в створ самолетов. Боевой порядок бомбардировщиков при уходе от цели часто нарушается вследствие попыток командира группы уходить на повышенных скоростях.

Неумение полностью использовать все элементы внезапности для выхода на цель и грамотно применить противозенитный маневр приводят к тому, что бомбардировщики атакуют обычно объекты с больших высот, не достигая при этом требуемых результатов.

Бомбометание с пикирования практикуется редко.

10. В нашей разведывательной авиации до сих пор времени отсутствует непрерывность в ведении разведки и настойчивость в добывании разведывательных данных.

Приказываю:

1. Повысить ответственность командиров соединений и частей за выполнение поставленной боевой задачи. Боевые задачи ставить четко и конкретно, с обязательным учетом сил и боевых возможностей частей, выполняющих данную задачу. При постановке каждой боевой задачи обязательно указывать, что должен командир добиться в результате своих действий, и оценку выполнения производить не по количеству вылетов и израсходованных боеприпасов, а по достигнутым оперативно-тактическим результатам (например, в результате действий авиации наземными войсками занят опорный пункт Н, прекращено движение на жд участке, уничтожен узел связи Н-ского штаба и т. п.).

Прекратить решать задачи, как правило, за командиров авиадивизий и полков, предоставляя им право самим принимать решение и проводить его при выполнении боевых задач.

2. При разработке операции и отдельных задач обратить особое внимание на организацию и отработку взаимодействия между видами авиации и с наземными войсками. Взаимодействие организовывать не на каждый отдельный вылет, а на весь период операции или на ее этап, для чего часть истребителей передавать на это время в оперативное подчинение командиров бомбардировочных и штурмовых авиадивизий или авиакорпусов.

3. Управление авиацией на земле и в воздухе организовывать главным образом при помощи радио. При действиях авиации на поле боя и при обороне крупных пунктов радиоуправление самолетами с земли должно быть наиболее полным. Однако авиационные командиры, находящиеся на радиостанциях управления, в ходе воздушного боя не должны ограничивать инициативу командиров групп истребителей в воздухе, вмешиваясь в их действия лишь в случаях, когда они не справляются с управлением своими подчиненными, допускают серьезные тактические ошибки или когда им угрожает противник, которого не видят наши истребители. Радиостанции наведения и оповещения должны быть постоянно развернуты на главных направлениях всех воздушных армий. В период затишья на фронте практиковать отработку навыков всего летного

состава по использованию выделенных радиостанций, в период активных воздушных боев пропускать через радиостанцию управления воздушным боем всех командиров истребительных дивизий, полков и по возможности эскадрилий. В истребительных частях радио считать таким же оружием, как пушка и крупнокалиберный пулемет. Возобновить во всех воздушных армиях периодические пятнадцатидневные тренировки управления авиацией только по радио, с исключением на этот период всех других средств.

4. В период отсутствия активных действий со стороны наземных войск обеих сторон боевые действия авиации ограничивать до минимума и выполнять в это время частью специально выделенных сил только задачи по ведению непрерывной разведки и отражению налетов авиации противника. Во всех других случаях, требующих использования авиации по войскам в боевых порядках и объектам тыла противника, заблаговременно испрашивать моего разрешения. Все внимание частей сосредоточить на совершенствовании своей боевой готовности.

5. Превосходство в воздухе должно завоевываться до начала операции наземных войск, путем массированных ударов авиации днем и систематическими действиями ночью по аэродромам противника и уничтожением его авиации в воздухе на подходах с важнейших направлений, специально выделенными для этого истребительными частями.

Широко практиковать для уничтожения вражеских самолетов в воздухе свободный поиск нашими истребителями на территории противника с целью перехвата их еще на подступах к линии фронта.

Перед массированными ударами нашей бомбардировочной и штурмовой авиации по объектам противника целесообразно высылать вперед за 15–20 минут в район цели хорошо подготовленные группы наших истребителей для очищения района действий от самолетов противника.

6. Действия авиации по объектам в тылу противника, прикрытым сильными средствами ПВО, проводить на основе детально разработанного плана, со всеми необходимыми расчетами и только после тщательной отработки всех вопросов взаимодействия и полной подготовки самих исполнителей. В необходимых случаях следует организовывать тренировку частей с практическим вылетом на полигон.

7. В подготовке истребителей в данное время уделить особое внимание окончательной отработке в кратчайший срок сколоченности пары к взаимодействию между парами в воздушном бою.

В целях повышения сколоченности пар и более четкой отработанности взаимодействия между истребителями произвести постоянное закрепление летчиков в парах, оформить это приказом по полкам и в дальнейшем выпускать их в полет только со своими напарниками.

Возложить на летчика, ведомого в паре, полную ответственность за обеспечение действий своего командира. В свою очередь не снимать ответственности с ведущего пары за потерю своего ведомого.

8. Боевой порядок истребителей во всех случаях строить эшелонированным по высотам и в глубину, с обязательным учетом применяемых противником высот и приемов действий. Построение боевого порядка истреби-

телей, ведущих борьбу за господство в воздухе, должно обеспечивать нашим летчикам преимущество в высоте.

9. Практикуемый свободный полет лучших летчиков-истребителей (асов) проводить преимущественно на тех направлениях фронта, где действуют основные силы авиации, не связывая их выполнением каких-либо определенных задач, асы всегда, везде и всюду имеют только одну задачу — уничтожать самолеты противника в воздухе, всемерно используя выгодные условия воздушной обстановки.

10. Во всех случаях воздушного боя стремиться создать численное превосходство наших истребителей над противником путем своевременного наращивания сил, за счет сбора отдельных патрулей, находящихся в воздухе, и вызова дежурных подразделений с ближайших аэродромов. На период проведения операции выделять специальный резерв истребителей и передавать его в непосредственное подчинение старшего командира, руководящего с главной радиостанции управления борьбой за господство в воздухе на важнейшем участке поля боя. Выделенный резерв истребителей (один или два истребительных полка) располагать на аэродромах, хорошо прикрытых средствами ПВО, в небольшом удалении от линии фронта (10–12 км) и от главной радиостанции управления.

Всегда помнить, что победа в воздухе может быть выиграна, в тех случаях, когда сохранена внезапность действий, создано преимущество в высоте и численное превосходство наших истребителей.

11. Практиковать создание специальных зон отсечения истребителей противника зенитными средствами ПВО фронта, выделяя при необходимости в данный район часть наших истребителей для патрулирования на заранее определенных высотах и в нужное время. Обратный маршрут полета бомбардировочных и штурмовых групп обязательно строить через установленную зону отсечения.

12. При благоприятной воздушной обстановке и при небольшом удалении аэродромов базирования нашей авиации от линии фронта завершать уход штурмовиков и бомбардировщиков после выполнения задания и пролета линии фронта только под прикрытием пары или звена сопровождающих истребителей, а остальных истребителей из сопровождающей группы оставлять на поле боя для борьбы с бомбардировщиками противника.

13. При использовании штурмовой и бомбардировочной авиации особое внимание обратить на организацию самого удара, меняя в каждом случае в зависимости от обстановки и объекта действий высоту и маршрут полета, способы атаки и боевой порядок групп.

В целях повышения обороноспособности штурмовиков и бомбардировщиков при подготовке к полету тщательно отрабатывать систему наблюдения, оповещения, огня и маневра каждого экипажа группы в воздушном бою, видоизменяя его в зависимости от боевого порядка.

14. Группа штурмовиков или бомбардировщиков в любой момент, независимо от прикрытия истребителей, должна быть готова к самостоятельному отражению своим оружием атак самолетов противника. Во всех дневных полетах бомбардировщикам иметь авиационные гранаты (АГ-2).

15. Потребовать от командиров групп штурмовиков и бомбардировщиков сохранения компактного боевого порядка, особенно при уходе от цели, и повысить их ответственность за оставление без прикрытия огнем группы отставших подбитых самолетов.

16. При действиях по объектам, прикрытым зенитными средствами, обязательно выделять часть сил штурмовиков или прикрывающих истребителей в целях подавления зенитных средств противника.

17. Запретить полеты штурмовиков и бомбардировщиков совместно с истребителями прикрытия без хорошо налаженной двусторонней радиосвязи между командирами взаимодействующих групп.

18. В целях своевременного отражения налетов вражеской авиации на наши крупные объекты в прифронтовой полосе во всех воздушных армиях иметь планы взаимодействия своих истребительных ПВО ТС, тщательно организовать систему оповещения истребителей и держать их в постоянной боевой готовности.

19. Директиву изучить со всеми командирами до командира полка включительно, принять необходимые меры по устранению недостатков и исполнение довести к 20 июля 1943 г.

КОМАНДУЮЩИЙ ВВС КРАСНОЙ АРМИИ
МАРШАЛ АВИАЦИИ **НОВИКОВ**
ЧЛЕН ВОЕННОГО СОВЕТА ВВС КРАСНОЙ АРМИИ
ГЕНЕРАЛ-ЛЕЙТЕНАНТ АВИАЦИИ **ШИМАНОВ**
ВРИД НАЧАЛЬНИКА ШТАБА ВВС КРАСНОЙ АРМИИ
ГЕНЕРАЛ-ЛЕЙТЕНАНТ АВИАЦИИ **КРОЛЕНКО**

ЦАМО РФ. Ф. 362. Оп. 6169. Д. 57. Л. 241–247.

Источник: Советские Военно-воздушные силы в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.: Сб. документов. № 3. М., 1959. С. 190–195.

ОТ СОВЕТСКОГО ИНФОРМБЮРО Оперативная сводка за 8 июля

В течение 8 июля наши войска на Орловско-Курском и Белгородском направлениях продолжали вести упорные бои с наступающими крупными силами пехоты и танков противника. Как и в предыдущие дни, наступление немцев поддерживалось большим количеством авиации. В течение всего дня велись ожесточенные воздушные бои.

На Орловско-Курском направлении все атаки противника были отбиты. В результате успешно проведенных контратак наши войска выбили противника из ряда пунктов, занятых им в первый день наступления, и улучшили свои позиции.

На Белгородском направлении группе танков противника удалось вклиниться в оборону наших войск.

Нашими войсками на Орловско-Курском и Белгородском направлениях за день боев подбито и уничтожено 304 немецких танка. В воздушных боях и зенитной артиллерией сбит 161 самолет противника...

С поля сражения поступают многочисленные сообщения о героических подвигах советских воинов. Артиллерийская батарея, где командиром лейтенант Дудаура, подверглась бомбардировке с воздуха и артиллерийскому обстрелу. Затем пехота и танки противника атаковали позиции батареи. Артиллеристы подпустили врага на близкое расстояние и метким огнем сожгли несколько тяжелых танков типа «Тигр». Группа артиллеристов захватила самоходное орудие противника и открыла из него огонь по немецкой пехоте. Разведчики Лукашин и Ширманов проникли на наблюдательный пункт противника, убили немецкого обер-лейтенанта из 533-го полка, захватили документы, радиостанцию и стереотрубу. Пробиваясь обратно в свою часть, разведчики уничтожили еще нескольких немцев. Бронебойщики младший сержант Фомиченко и красноармеец Пешков, отражая атаку пикирующих немецких бомбардировщиков, сбили 2 самолета «Юнкерс-88». Красноармеец Грачов в бою израсходовал все патроны и был захвачен в плен. По дороге Грачов убил двух конвоировавших его гитлеровцев, вернулся в свое подразделение и снова вступил в бой.

Источник: Курская битва. Хроника, факты, люди. Кн. 1. М., 2003. С. 188, 189.

ИЗВЛЕЧЕНИЕ ИЗ РАЗВЕДЫВАТЕЛЬНОЙ СВОДКИ ШТАБА СВЯЗИ ВВС ПРИ ШТАБЕ ГРУППЫ АРМИЙ «ЦЕНТР»

Разведотдел

8.7.43 г.

Выдержка из сводки штаба 6 ВФ за 7.7 и ночь с 7.7 на 8.7.43 г.

Общее количество вылетов:

Днем: 195 разведывательных самолетов (из них 13 дальней разведки, 120 с бомбометанием), 454 бомбардировщика, 582 пикирующих бомбардировщика, 123 штурмовика, 307 истребителей (из них 18 с бомбометанием), 26 транспортных самолетов (из них 2 И-156).

Всего: 1687 самолетов.

Ночью: 15 разведывательных самолетов с бомбометанием, 58 бомбардировщиков с беспокоящими налетами, 54 бомбардировщика, 7 спецсамолетов (сброс листовок).

Всего: 134 самолета.

Успехи:

Днем: 81 самолет сбит (7 из них зенитной артиллерией), 14 танков уничтожено, 22 танка повреждено, 22 орудия уничтожено, 25 орудий подавлено, 8 складов боеприпасов взорвано, 63 автомашины уничтожено, 10 автомашин повреждено.

Зенитной артиллерией уничтожено: 7 танков Т-34, 2 орудия, 1 миномет, 10 автомашин, 7 ДОСов.

По типам самолетов:

истребителей: ЛаГГ-5 — 18, ЛаГГ-3 — 6, Як-1 — 2, Як-7 — 8, МиГ-3 — 8, Пе-40 — 4, «Аэрокобра» — 4,

Всего: 50,

штурмовиков: Ил-2 — 23.

Всего: 23.

бомбардировщиков: Ил-4 — 2, Пе-2 — 3, «Бостон» — 3. Всего: 8.

Итого: 81 самолет.

Ночью: Сбит 1 самолет самолетом дальней разведки, 1 самолет уничтожен на земле, прямое попадание на 2 поезда, прямые попадания при налетах на населенные пункты, многочисленные пожары.

Сброшено бомб:

Днем: 1290 т.

Ночью: 78,96 т, из них 0,25 т русские трофейные бомбы.

Потери:

Днем: 2 «Юнкерс-88», 1 «Юнкерс-87».

Ночью: нет.

За последние три дня противник потерял 376 самолетов, из них 25 на счету у обер-фельдфебеля Штрассля.

Лейтенант Клаус, унтер-офицер Блум, унтер-офицер Кригер совершили свой 250-й вылет.

ЦАМО РФ. Ф. 500. Оп. 12462. Д. 790. Л. 12–14.

Источник: Курская битва. Хроника, факты, люди. Кн. 1. М., 2003. С. 193.

ИЗВЛЕЧЕНИЕ ИЗ РАЗВЕДЫВАТЕЛЬНОЙ СВОДКИ ШТАБА ГРУППЫ АРМИЙ «ЦЕНТР» № 4378/43, секретно

9-я армия...

перед **47 тк**: 2-я мот. артбр. в составе **13-й армии** (ранее в **48-й армии**) у нп Подсаборовка, 107 тбр (16 **тк**) в окрестностях Степи, 1362 зенап (25 зенитной артиллерийской дивизии) действует как наземная артиллерия;

перед **41 тк**: **3тк** с 51 тбр, 103 тбр и 57 мсбр юго-восточнее нп Поныри, 4 сп 6 гв. сд.

Важные показания военнопленных:

а) Перебежавший офицер, показания которого согласуются с показаниями других военнопленных: наступление на Орел было запланировано на июнь, но после того, как узнали о стратегическом развертывании немецких войск, было отменено. Гвардейский воздушно-десантный корпус имел задачу: располагаясь за **148 сд**, после перехода немцев в наступление восстановить положение, такую же задачу имел и 7 гв. ск (70, **75**, 6 гв. сд), который до этого занимался строительством позиций между нп Теплое и Ольховатка. После отражения наступления должно начаться охватывающее наступление на Орел. В конце июня 43 ск с тремя дивизиями введен в район боевых действий. Уничтожающее воздействие пикирующих штурмовиков, чувство превосходства немецких ВВС. Хорошее впечатление о действии немецкой артиллерии.

б) В резерве Центрального фронта предполагается один танковый корпус под командованием **генерал-полковника Ротмистрова**, а другой корпус — под командованием **генерал-полковника Ватутина**. Один артиллерийский корпус (IV) из Монголии.

в) **58 тк** сформирован по новым штатам, личного состава 800 человек вместо 500, четыре танковые роты вместо трех, новая батарея 45-мм противотанковых пу-

шек и один взвод автоматчиков. Танков: 30 Т-34 (1-я, 2-я и 3-я роты), 7 Т-40 (4-я рота), 2 танка в управлении.

г) **104 артбр (12 ад)** сформирована в апреле 1943 г. на базе **1152 сп** и еще одного артполка. В бригаде 4 дивизиона и в каждом по 4 батареи.

д) Новый бронебойный снаряд пробивает с расстояния 800 м броневую плиту в 45 мм.

Успехи (5.7–7.7.1943 г.): 3511 военнопленных, 405 перебежчиков; трофеи: 233 танка (219 уничтожены, 10 подбиты, 4 захвачены), 85 орудий, 120 противотанковых пушек, 13 зенитных пушек, 46 минометов, 230 пулеметов, 183 автомата, 14 залповых орудий.

ЦАМО РФ. Ф. 500. Оп. 12462. Д. 790. Л. 8, 9.

Источник: Курская битва. Хроника, факты, люди. Кн. 1. М., 2003. С. 194, 195.

ОТ СОВЕТСКОГО ИНФОРМБЮРО Оперативная сводка за 9 июля

В течение 9 июля наши войска на Орловско-Курском и Белгородском направлениях вели бои с противником, продолжавшим наступление крупными силами пехоты и танков. В течение всего дня наши воздушные силы вели ожесточенные бои с многочисленной авиацией противника, одновременно наносили мощные штурмовые и бомбовые удары по боевым порядкам его наступающих войск. По неполным данным, нашими войсками на Орловско-Курском и Белгородском направлениях за день боев подбито 193 немецких танка. В воздушных боях и зенитной артиллерией сбито 94 самолета противника.

На Орловско-Курском направлении противник за четыре дня наступления понес тяжелые потери в танках, живой силе и не добился успеха. Сегодня с утра гитлеровцы перенесли свой удар на соседний участок фронта. Усилил потрепанные соединения 2 пехотными и 1 танковой дивизиями, немцы с утра предприняли ряд ожесточенных атак. Завязались упорные бои, часто переходившие в рукопашные схватки. Все атаки гитлеровцев отбиты нашими войсками.

На другом участке Орловско-Курского направления бойцы Н-ского соединения отразили тринадцать атак танков и пехоты противника, действовавших при поддержке крупных сил авиации. Прочно удерживая свои позиции, наши части на этом участке истребили свыше 1500 гитлеровцев и уничтожили 34 немецких танка. В районе одной высоты батальон немецкой пехоты ворвался на позиции Н-ской литовской части. Завязалась ожесточенная схватка. Наши подразделения под командованием лейтенанта т. Кавалюнаса отбросили немцев, а затем контратакой рассеяли и в большей части уничтожили батальон противника. Орудийный расчет сержанта т. Загоржаева подбил 3 немецких тяжелых танка «Тигр».

Источник: Курская битва. Хроника, факты, люди. Кн. 1. М., 2003. С. 199, 200.

ИЗВЛЕЧЕНИЕ ИЗ РАЗВЕДЫВАТЕЛЬНОЙ СВОДКИ ШТАБА СВЯЗИ ВВС ПРИ ШТАБЕ ГРУППЫ АРМИЙ «ЦЕНТР»

Разведотдел

9.7.43 г.

Выдержка из сводки штаба 6 ВФ за 8.7 и ночь с 8 на 9.7.43 г.

Общее количество вылетов:

Днем: 100 разведывательных самолетов, 274 бомбардировщика, 378 пикирующих бомбардировщиков, 73 штурмовика, 291 истребитель (из них 18 с бомбометанием по позициям батарей, ил с войсками и скоплениями автомашин), 57 транспортных самолетов.

Всего: 1173 самолета.

Ночью: 4 разведывательных самолета, 2 транспортных самолета (сброс листовок).

Всего: 6 самолетов.

Успехи:

Днем: 73 сбитых самолета (6 из них зенитной артиллерией); 1 бронепоезд — несколько прямых попаданий, а локомотив уничтожен; 7 танков уничтожено (2 из них зенитной артиллерией); 6 орудий уничтожено, подавлено много батарей; 5 бункеров уничтожено (зенитной артиллерией), взорваны склады боеприпасов, много машин уничтожено или повреждено.

Ночью: Прямые попадания на колонны автомашин, несколько машин уничтожено или повреждено.

Сброшено бомб:

Днем: 806 т.

Ночью: 1,2 т.

Потери:

Днем:

1 «Юнкерс-87», 1 «Фокке-Вульф-190».

Ночью: нет.

Особое: Обер-фельдфебель Шталь (правильно: Штассль. — Прим. авт.), который за прошедшие 3 дня сбил 25 вражеских самолетов, [сам] был сбит недалеко от нашего переднего края вражеским самолетом ЛаГГ-5. Парашют раскрылся не полностью.

ЦАМО РФ. Ф. 500. Оп. 12462. Д. 790. Л. 27, 28.

Источник: Курская битва. Хроника, факты, люди. Кн. 1. М., 2003. С. 208, 209.

ИЗВЛЕЧЕНИЕ ИЗ ОПЕРАТИВНОЙ СВОДКИ ШТАБА ГРУППЫ АРМИЙ «ЦЕНТР»

Оперотдел

№ 2422/43, секретно

10.7.43 г. к 2.00

Этот день прошел под знаком подготовки продолжения нашего наступления. Перерыв в боях был использован для приведения соединений в порядок и для ослабления

артиллерийскими налетами вражеской артиллерии. Кроме того, наступлениями местного характера выпрямляли исходную линию для будущего наступления. Действия пехоты противника ограничивались частичными наступлениями на группу «Эзбек» и контрнаступлениями на стыке 47 тк и 41 тк. Вражеская артиллерия, однако, вела, как и раньше, интенсивный огонь.

На участке 47 тк с 20.00 противник наступает из района Ольховатки. Многочисленные налеты авиации, особенно в районе Подолья—Бобрин—Саборова.

Продолжались подтягивания армейских резервов 70-й и 65-й армий русских против правого фланга немецкого наступления.

На остальных участках фронта группы армий «Центр» положение противника в целом без изменений...

ЦАМО РФ. Ф. 500. Оп. 12462. Д. 790. Л. 18.

Источник: Курская битва. Хроника, факты, люди. Кн. 1. М., 2003. С. 216, 217.

ИЗВЛЕЧЕНИЕ ИЗ РАЗВЕДЫВАТЕЛЬНОЙ СВОДКИ ШТАБА СВЯЗИ ВВС ПРИ ШТАБЕ ГРУППЫ АРМИЙ «ЦЕНТР»

Разведотдел

10.7.43 г.

Выдержка из сводки штаба 6 ВФ за 9.7 и ночь с 9 на 10.7.43 г.

Общее количество вылетов:

Днем: 164 разведывательных самолета (из них 14 дальней разведки, 110 с бомбометанием), 138 бомбардировщиков, 181 пикирующий бомбардировщик, 52 штурмовика, 255 истребителей, 87 транспортных самолетов.

Всего: 877 самолетов.

Ночью: 7 разведывательных самолетов с бомбометанием (из них 4 дальней разведки), 11 бомбардировщиков, 3 ночных истребителя, 1 спецсамолет (сброс листовок).

Всего: 22 самолета.

Успехи:

Днем: 85 сбитых самолетов, из них истребителями — 63, зенитной артиллерией — 18, разведсамолетами — 1, бомбардировщиками — 1, штурмовиками — 2; 2 танка уничтожено, из них 1 — зенитной артиллерией; 8 танков повреждено; 22 орудия уничтожено; 6 батарей подавлено; 2 штабеля боеприпасов взорваны; 7 автомашин уничтожено.

Сброшено бомб:

Днем: 387,76 т.

Ночью: 11,61 т.

Потери: 1 «Мессершмитт-109», 1 «Юнкерс-87», 3 «Фокке-Вульф-190».

ЦАМО РФ. Ф. 500. Оп. 12462. Д. 790. Л. 39, 40.

Источник: Курская битва. Хроника, факты, люди. Кн. 1. М., 2003. С. 221, 222.

ОТРАЖЕНИЕ НАСТУПЛЕНИЯ МАНШТЕЙНА

НЕОБЫЧНОЕ НАЧАЛО

По замыслам советского командования нашей авиации предстояло упредить неприятеля в сражении на южном фланге Курской дуги. В результате уже первый день битвы оказался необычным — еще ни одна крупная оборонительная операция советских войск не начиналась с массированных ударов по аэродромам противника. Как и было запланировано, с рассветом несколько групп штурмовиков 2-й и 17-й воздушных армий устремились в небо для атаки стоянок немецких самолетов на семи крупных аэродромах. По данным разведки, на некоторых из них находилось до 150 машин, и в случае успеха неприятельская авиация оказалась бы существенно ослаблена.

Правда, не все авиационные командиры и работники штабов однозначно относились к идее превентивного удара по вражеским авиабазам. Многие из них, подобно коллегам из 16-й воздушной армии, предлагали воздержаться от претворения в жизнь этой идеи, ожидая тяжелых потерь. Отсутствие единого взгляда по этому вопросу подтверждает в своих мемуарах командующий С. А. Красовский. По его словам, только часть офицеров была убеждена, что вначале следует атаковать аэродромы противника и тем самым лишить немцев превосходства в воздухе. Другие же ратовали за массированные удары штурмовиков и бомбардировщиков по танковым и механизированным соединениям противника с первых часов битвы.

После проведения дополнительной воздушной разведки в начале июля, подтвердившей переброску частей немецкой авиации на передовые аэродромы в районы Белгорода и Харькова, итог подвел командующий Воронежским фронтом, заявивший, по словам Красовского, «что мы еще сами точно не знаем, где противник применит свои главные силы, а удар по аэродромам намного ослабит группировку врага, где бы она ни наступала». Окончательно решение оформилось буквально накануне начала сражения. Командарм-2 далее пишет: «4 июля меня вызвали в штаб фронта. Н. Ф. Ватугин вместе с начальником штаба фронта С. И. Ивановым работал, склонившись над картой. Поздоровавшись, командующий сказал:

— Я только что допрашивал пленного сапера. Он показал, что завтра утром немцы переходят в наступление.

Вскоре в штаб воздушной армии приехал Г. А. Ворожейкин.

— Итак, Степан Акимович, первый удар по аэродромам?

— Бьем вместе с Судцом по Харьковскому аэроузлу.

— Достаточно ли разведданных?

— Вполне.

— Давайте посмотрим их.

Вызвали начальника разведотдела Ф. С. Ларина. Он обстоятельно доложил о группировке вражеских войск, затем перешел к характеристике аэродро-



Командующий 2-й воздушной армией генерал С. А. Красовский



Прикрывшись зонтом от палящих лучей солнца, молодой унтер-офицер из отряда 4/JG3 ожидает команды на старт

мов противника. Вооружившись лупой, Ворожейкин начал подсчитывать количество «юнкеров» в Рогани» [1].

Добавим, что импульсивный генерал армии Н. Ф. Ватутин всячески отстаивал активные формы борьбы с неприятелем, сожалел об утрате благоприятного для наступления времени года, неоднократно предлагая Ставке ВГК упредить неприятеля, «бросить оккупантов и начать первыми». Впрочем, поддержки его предложения тогда не получили. Присутствие же представителя Ставки генерала Г. А. Ворожейкина объяснялось необходимостью обеспечить координацию действий 2-й и 17-й воздушных армий и организовать взаимодействие двух объединений.



Радисты штаба группы армий «Юг» за работой

Силы, выделенные для удара, были весьма значительными. От каждой из воздушных армий привлекалось по 66 Ил-2, не считая крупных сил истребителей сопровождения. Летчики генерала С. А. Красовского должны были атаковать аэродромы в окрестностях Белгорода (Сокольников, Померки и Микояновка), тогда как подчиненные В. А. Судца — Харьковской аэроузла (Рогань и Основа). Предполагая, что некоторые авиагруппы противника могут «отсиживаться» на аэродромах Барвенково и Краматорская, командование 17-й воздушной армии получило приказ частью сил обрушиться и на них. Всего ранним утром планировали задействовать 417 штурмовиков и истребителей. Из этого количества не менее 60 «яковлевых» и «лавоочкиных» из состава 2-й воздушной армии командование выделило для отсечения немецких истребителей, о чем накануне в части поступил соответствующий приказ.

Казалось бы, план операции удалось всесторонне разработать и его заранее довели до личного состава. Летчики успели тщательно изучить маршрут, а также расположение зенитных средств в районе аэродромов по данным фоторазведки. Однако результаты налетов оказались намного скромнее, чем 6 мая 1943 г. Тогда удар по тем же аэродромам противника и примерно теми же силами принес более существенные результаты. Это можно объяснить тем обстоятельством, что весной удалось обеспечить внезапность атаки, а летом — нет.

Основная ставка делалась на то, что люфтваффе не успеют поднять в воздух основную часть истребительной авиации, а небольшие немецкие патрули свяжет боем мощный эскорт сопровождения. Кроме того, предполагалось, что ударные группы самолетов 2-й и 17-й воздушных армий будут проводить атаку с востока, со стороны восходящего солнца, что усложнит прицеливание зенитчикам. А нападение одновременно на несколько немецких аэродромов дезорганизует истребители противника при отражении налета.

Возможно, резон в подобных рассуждениях и был, но новейшая немецкая техника не позволила нашим экипажам добиться внезапности. Уже на подходе к цели советских штурмовиков поджидали в небе большие группы «мессершмиттов». Командиры немецких частей и соединений своевременно получили предупреждение от расчетов радиолокационных станций «Фрейя» и «Вюрцбург», которые с конца весны несли дежурство в интересах фронтовой авиации, в частности в районах Белгорода и Харькова. Каждая такая установка могла обнаружить одиночный самолет на расстоянии 80–90 км, а большие группы четко фиксировались на экранах локаторов при приближении до 130–150 км. Советской разведке было известно о наличии у противника радиолокационных станций, но командование воздушных армий не уделило этому внимания.

Нельзя сбрасывать со счетов высокую степень готовности к немедленному вылету многих подразделений люфтваффе, особенно истребителей. Здесь неу-

континентально выполняли приказ командования о максимальном повышении бдительности непосредственно перед началом операции «Цитадель». Еще перед рассветом в большинстве авиационных эскадр 8-го авиакорпуса экипажи прибыли на аэродромы, а самолеты снарядили и заправили. Генерал-лейтенант Г. Плохер (H. Plocher), незадолго до этих событий возглавивший 4-ю авиадивизию в составе 6-го ВФ, в отчете о событиях, развернувшихся в районе немецких аэродромов ранним утром 5 июля, отмечал:

«Мессершмитты» эскадр JG3 и 52 выруливали на старт, не дожидаясь подхода своих бомбардировщиков, как это предварительно планировалось. В серой дымке утреннего рассвета они встречали приближающиеся эскадрильи советских самолетов. В ходе развернувшегося боя множество немецких летчиков добилось исключительной результативности, значительно увеличив личные счета.

Русские действовали неизменными строями, шаблонно, но проявили свои обычные упорство, самоотверженность, непоколебимо сохраняя боевой порядок. Они потеряли большинство самолетов, участвовавших в налете. Воздушное сражение, развернувшееся на относительно большой высоте, можно было хорошо наблюдать с земли, чему способствовало отсутствие облаков. Немецкая оборона продемонстрировала бесспорное превосходство перед нападающими. Столь крупные воздушные бои происходили на Востоке редко, и вскоре близлежащую местность усеяли обломки советских бомбардировщиков (в действительности удар выполняли штурмовики Ил-2. — Прим. авт.) и истребителей прикрытия. Находившийся на передовом командном пункте 8-го авиакорпуса начальник Генерального штаба люфтваффе генерал Г. Ешоннек (H. Jeschonnek) лично наблюдал за разгромом «Советов» [2].

Плохеру вторил командующий 8-м авиакорпусом генерал Г. Зайдеман (H. Seidemann): «Перед нашим взором развернулось редкое зрелище — повсюду в небе оставались следы горящие и падающие машины. В течение короткого времени удалось покончить примерно со 120 русскими самолетами. Наши собственные потери были незначительными, что позволяло говорить о полной победе в воздухе» [3]. При этом Зайдеман признает, что и он, и генерал Ешоннек, и сопровождавшие их офицеры пережили несколько тревожных минут, когда армада из 400–500 неприятельских самолетов плотными рядами пересекала линию фронта.

Советские отчеты позволяют уточнить некоторые детали налетов. Прежде всего следует отметить, что реально в атаках немецких аэродромов участвовало около 250 штурмовиков и истребителей (без учета самолетов, выделенных для «отсечения»). К тому же далеко не все группы в полном составе дошли до неприятельских аэродромов. Так, по непонятной причине лишь шестерка «илов» из 12 запланированных к вылету машин 735-го шад 266-й шад поднялась в воз-



Группа штурмовиков 17-й ВА готовится к вылету на боевое задание

дух [4]. Вскоре ударное подразделение превратилось в четверку — один самолет при подходе к цели оставил группу северо-западнее Харькова, другой совершил вынужденную посадку на своей территории из-за неисправности двигателя. Следовавшая на некотором удалении дюжина штурмовиков 66-го шад понесла потери еще над аэродромом истребителей сопровождения — в воздухе столкнулись два Ил-2. Один из них разбился, а другой вынужден был тут же приземлиться [5]. Таким образом, из 24 штурмовиков 266-й шад вылетело 18, а на цель вышло всего 14 самолетов.

В 4 ч 27 мин они последовательно, друг за другом, бомбили и обстреливали центральную часть аэродрома Померки. Шедшая первой четверка капитана



Один из многочисленных макетов, которые накануне сражения немцы установили по краям аэродромов. Часто именно по ним наносили удар ВВС Красной Армии

Ермолаева была атакована большой группой «сто девярых» и целиком погибла. Летчики 66-го шап видели впереди себя жестокий воздушный бой и четыре раскрывшихся купола парашюта. По другим данным, один Ил-2 все же смог оторваться от истребителей противника и пристроиться к группе 66-го шап, которая после очередей «мессершмиттов» недосчиталась трех самолетов (один из них принадлежал 735-му шап), упавших в районе Шевченко. Общие потери 266-й шад при налете на аэродром Померки составили 11 самолетов, из которых два поврежденных штурмовика приземлились на своей территории.

Столь же серьезно пострадала и 291-я шад, бесценно возглавляемая генерал-майором А. Н. Витруком, 18 экипажей которой действовали по аэродрому Микояновка. После внезапной атаки «мессершмиттов» истребители сопровождения из 737-го иап нарушили строй, оставив «илы» из 241-го шап, по сути, на произвол судьбы. Продолжал прикрывать штурмовики только ведущий группы командир полка майор Н. И. Варчук, но его самоотверженные действия не спасли положение: в ожесточенном воздушном бою было сбито семь Ил-2 [6].

Тяжелые испытания выпали на долю второй девятки под командованием капитана Авдеева. Первыми же атаками неприятель подбил все ведущее звено. Ведомые мл. лейтенанты Вавилин и Кондратович отстали, и оба молодых пилота на свой аэродром не вернулись. Позднее их следы отыскивались во фронтовых госпиталях. Подбитый самолет капитана Авдеева загорелся. Поспешившие на выручку командира лейтенанты Калачев и Сергеев помогли отбить наскоки «мессеров». Воспользовавшись поддержкой, Авдеев смог

скольжением сбить пламя. Тогда «мессершмитты» сосредоточили все атаки на машине лейтенанта Сергеева. Вскоре стрелок «ила» был убит, а самолет, расстрелянный с минимальной дистанции, начал падать. Сергеев успел выбраться из обреченной машины на парашюте.

Немецкие истребители вновь атаковали ведущий Ил-2. Уже серьезно поврежденный до этого, он, не выдержав многочисленных попаданий, упал в районе Крапивное. Невероятно, но капитан Авдеев остался жив, вернулся в полк на следующий день. До своего аэродрома Плоское добралось всего три Ил-2. Сильно поврежденный штурмовик лейтенанта Вазина приземлился на одно колесо. К вечеру с места вынужденной посадки перелетел еще один самолет [7].

Наиболее успешно вылет прошел для экипажей третьей штурмовой авиадивизии 2-й воздушной армии — 292-й шад генерал-майора Ф. А. Агалцова (впоследствии Героя Советского Союза, маршала авиации), потерявшей при ударе по Сокольниковкам всего два самолета. По нашим данным, мощное прикрытие, состоявшее из 23 Як-1 270-го иап, легко расправилось с парой немецких истребителей — капитан Луганский (будущий дважды Герой Советского Союза) сбил самолет, идентифицированный как FW.190. Над неприятельским аэродромом два Ил-2 столкнулись в воздухе, летчик одного из которых выбросился на парашюте. При отходе от цели около двух десятков «мессершмиттов» все же прорвались к штурмовикам 820-го шап. В завязавшемся бою воздушным стрелком сержантом Радченко и лейтенантом Нютиным было сбито два истребителя. Экипажи доложили: в результате налета удалось уничтожить самолетный ангар и до 15 самолетов противника, а еще 8 повредить [8]. Успехи других ударных групп оказались скромнее.

В результате утренних налетов 2-я воздушная армия потеряла 20 штурмовиков, а 17-я воздушная — около 15. Наиболее трагично сложилась судьба 237-го шап 305-й шад из объединения генерала Судца, атаковавшего аэродромы Рогань и Харьков-Основа. По плану обеспечение налета возлагалось на 295-ю иад. Предполагалось блокировать аэродромы неприятельских истребителей силами 164-го иап, а непосредственное прикрытие «илов» выполнить подразделениями 31-го иап. Боевое донесение последней части, составленное в тот же день в 14 ч, рисует вполне благополучную картину начала сражения.

Согласно этому документу, в 4 ч 20 мин в воздух поднялись 15 Ла-5, ведомые командиром полка майором П. Ф. Муштаевым. Для



Германский ас обер-лейтенант И. Кишнер в столовой допрашивает советского летчика, сбитого недалеко от Белгорода.

сопровождения 8 Ил-2, шедших на высоте 1200 м, истребители разделились на подразделения непосредственного прикрытия и ударное (в донесении его называли «главного прикрытия»), которое шло на 500–1500 м выше. В районе линии фронта самолеты встретил сильный заградительный огонь — летчики наблюдали в воздухе до ста разрывов зенитных снарядов разного калибра. Еще на подходе к цели истребители сопровождения три раза вступили в бой с «мессершмиттами», причем, не понеся потерь.

При приближении к Харькову огонь с земли еще больше усилился, и тут же один из штурмовиков загорелся и упал в 6 км западнее Зайкина. Остальные «илы» атаковали аэродром Харьков-Основа с полуголого пикирования — истребители наблюдали три сильных взрыва и зафиксировали три горящих на земле неприятельских самолета. От цели штурмовики уходили на бреющем. Если верить боевому донесению, то истребители 31-го иап действовали выше всяких похвал. Командир полка предвидел возможность несоблюдения штурмовиками строя, поэтому еще до вылета приказал сержантам Якубовскому и Барышникову прикрыть отстающих, что и было выполнено. Мл. лейтенант Мецержков защитил от неприятельских истребителей еще один штурмовик, отставший от группы. В восьми воздушных боях «лавочкины» израсходовали 1154 снаряда, сбив четыре «мессершмитта», которые записали на счет командира части, ст. лейтенанта В. Кравцова, мл. лейтенанта М. Цыкина и лейтенанта Н. Горбунова.

Наиболее вероятно, что после трех атак последнего с близких дистанций «мессер» из II/JG3 действительно совершил вынужденную посадку юго-западнее Харькова, при которой был разбит. Истребитель Горбунова также получил серьезные повреждения (на нем имелось до 40 пробоин от осколков и снарядов, несколько блоков цилиндров оказались пробиты), но машина благополучно приземлилась на аэродроме Буденовки. Не менее серьезно пострадал Ла-5 старшины Степаненко, севший с убранном шасси в районе Великого Бурлука в расположении своих войск [9].

По донесениям летчиков 164-го иап, 15 Ла-5, не замеченные противником, вышли с юго-востока к аэродрому Рогань. Пока «лавочкины» ударной группы майора А. Д. Мелентьева сделали два захода, сбросив бомбы и проштурмовав стоянки самолетов, а также обстреляв вырulingавшую на взлет восьмерку Ju.88, группа прикрытия вступила в бой с FW.190, количество которых вскоре возросло до 12. Согласно нашим дан-



Летчики молодежной эскадрильи обсуждают только что завершившийся боевой вылет

ным, удалось уничтожить пять самолетов противника при одном серьезно поврежденном Ла-5 [10].

Оптимистические доклады летчиков 295-й иад резко контрастируют с документами 237-го шад и всей 305-й шад, рисующими трагическое положение, в которое попали экипажи штурмовиков. Из них, в частности, следовало, что надежно заблокировать аэродром Рогань не удалось. Прежде всего неудача была связана с нарушением разработанного в штабах графика: когда «лавочкины» блокирующей группы приближались к вражеской авиабазе, «илы» только начали взлетать с аэродрома Покровское. Над линией фронта последние встретили большие группы немецких самолетов (истребителей и бомбардировщиков). Невзирая на это, группы командира эскадрильи капитана Г. Я. Цыганкова и заместителя командира полка майора Г. М. Карбинского упорно продолжали идти к цели, хотя было ясно, что застигнуть противника врасплох наверняка не удастся.

Еще перед вылетом командование 305-й шад высказывало серьезное беспокойство за судьбу подчиненных. Ведь большинству пилотов-штурмовиков этих подразделений на рассвете 5 июля предстояло выполнить свой первый боевой вылет! Понимая, какие это может создать проблемы, комдив подполковник Н. Г. Михевичев усилил группу майора Карбинского опытными летчиками других частей: командиром эскадрильи 175-го шад капитаном Силенбергом и командиром звена 955-го шад мл. лейтенантом Шмидтом.

Худшие опасения подтвердились: встреченные на подходе к аэродрому большими группами Вф.109, штурмовики понесли тяжелые потери. По докладу лейтенанта К. Шакурского, единственного из первой девятки

вернувшегося благополучно, немецких истребителей было около двух десятков. После их первой атаки на землю упали горящие Ил-2 лейтенантов Воробьева и Трусова. Всего же к аэродрому Харьков-Основа смогло выйти шесть штурмовиков, которые с высоты 600 м перешли в атаку. Противник сосредоточил огонь зенитной артиллерии на машине ведущего группы. Получив повреждения, самолет капитана Цыганкова спланировал на край летного поля, которое только что бомбили и обстреливали он и его товарищи. В это время «мессершмитты» продолжали преследовать наши самолеты, сбив еще три «ильюшина». Мл. лейтенант Быков приземлил самолет в районе Печенеги, едва перетянув через линию фронта [11].

Печальная судьба ждала и вторую девятку, ведомую майором Карбинским. Три штурмовика, в том числе самолет ведущего, были сбиты зенитной артиллерией, еще три стали жертвами истребителей. Впоследствии прибыли в часть три летчика и один воздушный стрелок. В частности, смог избежать плена капитан Цыганков, совершивший вынужденную посадку под самым носом у немецких солдат. Всего же в результате этого налета на свой аэродром не вернулось две трети штурмовиков, принимавших участие в вылете. Оставшиеся самолеты либо получили повреждения, либо находились на местах вынужденных посадок.

Как указывают немцы, штурмовики 237-го шад атаковали летчики группы II/JG3, заблаговременно взлетевшие с аэродрома Рогань. Защищая Харьковский аэродром, они доложили о 30 сбитых советских самолетах, из которых примерно половина упала до захода солнца. Пять результативных боев провел ранним утром командир 5-го отряда обер-лейтенант Й. Киршнер (J. Kirschner) (эксперт заявил об уничтожении трех

штурмовиков, истребителей Як-1 и Ла-5), достигнув рубежа в 153 победы. Остальные налеты экипажей 17-й воздушной армии на аэродромы Барвенково и Краматорская не сопровождались серьезными потерями и не принесли особых успехов. В одних случаях группы не доходили до цели из-за плохой погоды, сбросив бомбы на запасные цели, в других случаях штурмовики сожгли макеты, заблаговременно расставленные немцами на краях летного поля.

В целом в немецких документах, в том числе отчетах генерал-квартирмейстера, не удалось найти упоминания о потерях самолетов на аэродромах в районе Белгорода и Харькова 5 июля. Вероятно, несколько «мессершмиттов» совершили вынужденные посадки в результате боевых повреждений, загорелись отдельные ангара, пострадали и некоторые другие аэродромные постройки в районах Белгорода и Харькова. Известно, что унтер-офицер Г. Либман (H. Liebmann), сбивший ранним утром Ил-2, ставший его лютый победой, сам получил ранение и был отправлен в госпиталь.

Поскольку удар по немецким аэродромам в самом начале сражения оказался неудачным и привел к тяжелым потерям, командование наших воздушных армий, стараясь хоть как-то сгладить картину случившегося, и после анализа рапортов вернувшихся летчиков доложило об уничтожении 60 немецких самолетов. Это число явно не соответствовало действительности, но перепроверять его тогда никто и не собирался.

В документах 2-й воздушной армии все же удалось обнаружить весьма трезвую оценку произошедшего. Так, в одном из отчетов можно прочитать, что удар по аэродромам противника «не прошел безнаказанно для наших ВВС, наличие истребительной авиации противника в воздухе и полная готовность зенитных средств принесли значительные потери, в то время как предыдущие налеты в такое же время (рассвет) обходились почти без потерь» [12].

Впоследствии высказывалось мнение, что в сложившихся обстоятельствах нужно было атаковать аэродромы в сумерках, чтобы утром можно было задействовать всю авиацию, включая ночную, для удара по войскам перешедшего в наступление противника. Однако надо учесть, что немецкое командование принимало все возможные меры по оперативной маскировке. Отдельные группы истребителей рассредоточили поотрядно по полевым площадкам, другие неоднократно передислоцировались накануне сражения. Известно, что группа I/JG52 на пути из станции Гостагаевской (на Кубани) имела промежуточную посадку в Мелитополе, другие подразделения этой эскадры 2 и 3 июля перелетели из Долбино в Бессоновку, а частично — в Казачью Лопань (под Харьковом). В ночь на 5 июля соединение оставило последний аэродром, перебазировалось в Угрім, Бессоновку и Микояновку, откуда и вступило в сражение [13].

В то же время трудно согласиться с генералом С. А. Красовским, возложившим ответственность за большие потери своей армии, в частности 291-й шад,



Ил-2 из 820-го шад вернулся на аэродром Гринев с серьезными повреждениями от зенитного огня



Bf 109G-6 обер-фельдфебеля Р. Тренкеля из авиагруппы I/JG52 рулит по летному полю

на соседей, самолеты которых, по его мнению, «из-за плохой погоды не смогли подняться в воздух» [14] и не заблокировали аэродромы немецких истребителей. При детальном анализе становится ясно, что в зоне действия самолетов 17-й воздушной армии оказался лишь аэродром Рогань, на котором базировалась группа II/JG3. Остальные же истребительные группы 8-го авиакорпуса находились в районе Белгорода, например, на аэродромах Бессоновки (I/JG52 и III/JG3), Микояновки и Угрима (III/JG52). Обе штурмовые группы эскадры SchG1, которые также могли использоваться как истребители, накануне битвы занимали Варваровку. Таким образом, задача блокирования большинства аэродромов немецких истребителей должна была лечь на плечи авиаторов 2-й воздушной армии, но этого сделать они не смогли. Ряд аэродромов, например Бессоновка, остался вовсе без всякого воздействия со стороны наших ударных самолетов.

Разбор результатов налета на немецкие аэродромы получил оценку и в докладе старшего офицера Генерального штаба на Воронежском фронте полковника М. Н. Костина. Он сделал вывод, что оптимальным вариантом действий было бы «*всю нашу авиацию в первый день боя использовать против танков и живой силы противника в их исходном положении*». Костин полагал: «*Авиационный удар наших ВВС по аэродромам противника не принес желаемых результатов, так как в это время авиация противника была уже в воздухе и на аэродромах у противника были лишь испорченные самолеты и несколько запасных самолетов для восполнения потерь*» [15].

Если эта гипотеза верна и жертвами налетов преимущественно стали самолеты, еще не введенные в состав эскадр или приготовленные для отправки в ремонт, то это объясняет отсутствие данных о по-

терях 8-го авиакорпуса на земле за 5 июля в докладах генерал-квартирмейстера люфтваффе. Ведь в его сводках указывались сведения о действующих частях и соединениях (боевых или учебных).

Между тем возвращавшиеся с задания по отсечению от штурмовиков истребителей противника эскадрильи из 27-го иап 205-й иад и 40-го гвардейского иап 8-й гв. иад неожиданно обнаружили над линией фронта многочисленные немецкие самолеты, большими группами шедшие к линии фронта. Они явились предвестниками сражения, начинавшегося над южным фасом Курской дуги.

СРАЖЕНИЕ В ВОЗДУХЕ РАЗВОРАЧИВАЕТСЯ

В полосе Воронежского фронта советская артиллерия дважды до наступления рассвета проводила артиллерийскую контрподготовку. Ее результаты оказались более весомыми, чем на соседнем Центральном фронте, позволив подавить огонь десятков артиллерийских батарей и разрушив (по нашим данным) 17 наблюдательных пунктов. Германскому командованию понадобилось несколько часов для ликвидации разрушения, прежде всего для восстановления связи.

С первых часов сражения немцы начали прорыв на участке 6-й гв. армии генерала И. М. Чистякова. Здесь в наступление перешли части пяти танковых, одной моторизованной и двух пехотных дивизий (во 2-м тк СС, 48-м тк и 52-м ак). На некоторых участках предстояло окончательно ликвидировать советское боевое охранение, поэтому первых реальных успехов частям 4-й германской танковой армии удалось достичь лишь



Германские пикировщики низко проносятся над землей и своими наземными частями. До начала атаки осталось несколько минут

ближе к обеду. Особенность немецкой группировки состояла в том, что в ней было явно недостаточно пехоты и артиллерии для прорыва хорошо организованной и оснащенной всем необходимым обороны, поэтому роль люфтваффе во много раз возросла. Это подтвердили первые же утренние часы 5 июля, когда действия авиации 4-го воздушного флота приняли исключительно широкий размах. За первый час сражения советские посты воздушного наблюдения зафиксировали здесь свыше 400 самолето-пролетов противника.

В то же время командование Воронежского фронта не смогло создать столь же значительные плотности огня на предполагаемом направлении главного удара неприятеля, как на Центральном фронте. Это утверж-



Танкисты-эсэсовцы наблюдают за воздушным боем, развернувшимся почти над их головами

дение справедливо и в отношении зенитной артиллерии — в приданной 6-й гв. армии 26-й зенад, возглавляемой полковником А. Е. Флоренко, насчитывалось 80 различных пушек и 62 зенитных пулемета, что было совершенно недостаточно для прикрытия полосы в 64 км. В полосе гвардейцев группировка артиллерии и районы сосредоточения танков прикрывались преимущественно однослойным огнем орудий средних калибров.

В развернувшихся боях командование группы армий «Юг» проявило больше воли, настойчивости, энергии в претворении плана наступления, чем командование группы армий «Центр». Кроме того, удар по нашим войскам из района Белгорода был мощнее, поскольку Манштейн располагал большим количеством соединений, особенно танковых, чем фон Клюге. Все это следовало учесть при рассмотрении последующих событий. Ведь многие историки критиковали генерала Н. Ф. Ватутина, будто бы не сумевшего определить направление главного удара противника и рассредоточившего свои силы на значительном пространстве.

Рельеф местности на южном фланге Орловско-Курской дуги вполне благоприятствовал применению обеими сторонами крупных механизированных сил и авиации; предугадать замыслы неприятеля было несравнимо труднее. Нельзя забывать и о мнении маршала Г. К. Жукова, считавшего критику Ватутина необоснованной. Георгий Константинович подчеркивал, что на Воронежском фронте неприятель нанес несколько особо сильных ударов на широком фронте на двух (Обоянском и Корочанском) оперативных направлениях, в каждом введя в дело крупные соединения танков, в то время как Ставка и Генеральный штаб полагали, что наиболее мощную группировку враг сосредоточил против Центрального фронта.

Вернемся к описанию боевых действий утром 5 июля. Поскольку, как уже указывалось выше, эсэсовским дивизиям необходимо было ликвидировать наше боевое охранение, первые удары авиация 8-го авиакорпуса нанесла именно по переднему краю советской обороны. Особенно сильным налетам подверглись боевые порядки 52-й гв. сд в районе Яхонтова и Березов. Бомбардировку с воздуха здесь осуществляло до 80 немецких самолетов, что привело к захвату Яхонтова и прилегающих высот. К 7 ч 30 мин Березов, также подвергшийся ожесточенной бомбежке, был окружен, его гарнизон погиб в неравном бою, а боевое охранение погибло почти целиком.

Наступательные действия противника отличали высокая согласованность родов войск и интенсивное применение всех огневых средств. Атаки танков и пехоты сопровождались массированными ударами авиации. Заблаговременно вылетевшие с Харьковско-го и Сталинского аэроузлов He.111 (из эскадр KG27, 55 и группы I/KG100) и с полтавского аэродрома Ju.88 (эскадры KG3) группы по 50–120 самолетов подвергли сильной бомбардировке наши войска в районе Сырцева, Герцовки, Терновки. Вскоре стало ясно, что наи-

более мощному воздействию подвергается участок обороны между Бутово и Драгунским протяженностью около 15 км, где оборонялись войска 67-й и 52-й гвардейских сд. За сутки здесь всего было зафиксировано до 2000 пролетов немецких самолетов, причем четыре пятых из них составляли бомбардировщики и пикировщики.

В первый час наземного сражения над полем боя находилось всего лишь 12 Ла-5 из 41-го гв. иап. Вскоре их поддержали 13 Ла-5 из 88-го гв. иап, а также восьмерка Як-7 б из 508-го иап, поднятые по тревоге штабом 5-го иак. (Прежний командир корпуса генерал И. Д. Климов получил назначение командующим истребительной авиацией ПВО, а генерал Д. П. Галунов вступил в командование соединением на следующий день.) Все эти группы атаковали подходящие к линии фронта немецкие бомбардировщики в районе Бутово и Драгунское. Вскоре к ведущим бой истребителям присоединились 12 Як-1 из 27-го иап и 12 Ла-5 из 40-го гв. иап, которые до этого не слишком успешно «отсекали» немецких истребителей от своих штурмовиков, возвращавшихся после атаки аэродромов. Отсутствие ранним утром встреч с неприятелем можно объяснить неудачным выбором района патрулирования.

В первую половину дня германское командование обеспечивало боевую работу ударных самолетов, главным образом высылая пары и четверки «мессершмиттов» на вероятные маршруты полета советских истребителей и связывая их боем до подхода к бомбардировщикам. Для непосредственного прикрытия «юнкерсов» и «хейнкелей» выделялись совершенно незначительные силы истребителей. Такая тактика была оправдана, особенно в первые часы сражения, поскольку в это время советское командование приводило в порядок многие части, задействованные в утренних налетах, и не могло выделить больше для борьбы за господство в воздухе.

Фактически до обеда основная тяжесть боя легла на плечи авиаторов 5-го иак, которые, несмотря на численное превосходство противника, смело атаковали группы немецких самолетов. Разгорелись жестокие воздушные бои. Штаб 2-й воздушной армии отмечал: «Придерживаясь испытанного метода — прокладывания пути наступающим войскам, противник использовал крупные силы бомбардировочной авиации. Группами до 100–120 самолетов [он] воздействовал по переднему краю, обрабатывая участок намеченного прорыва полосами вдоль линии фронта» [16].

К сказанному можно добавить, что с 48-м немецким тк взаимодействовало около 100 самолетов, а танкистов 2-го тк СС почти непрерывно поддерживала целая армада — до 400 машин! Площадь обороны 52-й гв. сд, составлявшая 6×4 км, подвергалась непрерывным атакам с воздуха в течение 15 ч! Героические действия одной из зенитных батарей 1357-го полка малокалиберной зенитной артиллерии, прикрывавшей боевые порядки дивизии, не могли спасти положение. Неудивительно, что оборона гвардейского соединения оказалась около полудня прорвана немецкими танками и мотопехотой, полки были буквально смяты. «Части дивизии отдельными разрозненными подразделениями, ведя упорные бои в окружении и полуокружении, погибали целыми подразделениями», — отмечал офицер Генерального штаба при 6-й гв. армии подполковник Шаповал [17].

Однако прорыв первой линии нашей обороны дорого стоил противнику. Командование фронта сразу начало выдвигать на угрожаемое направление вторые эшелоны и фронтовые резервы для исправления положения, а вскоре в бой вступили армейские резервы. Отмечались интенсивные передвижения в ближнем советском тылу, которые не всегда прикрывались достаточными силами зенитной артиллерии, и части



Наземный состав эскадры StG2 «Иммельман» подвозит боеприпасы для загрузки самолетов Ju.87. На переднем плане лежат бомбы SC 250 и SC 90



Экипаж Пе-2 из 81-го гв. бап уточняет боевое задание. Слева направо: стрелок-радист В. П. Игнатьев, летчик П. И. Носков, штурман П. И. Лепихин



Боевые повреждения обшивки крыла бомбардировщика Пе-2, полученные в ходе вылета

несли потери прежде всего от ударов штурмовиков из эскадры SchG1. Время от времени к ним присоединялись и небольшие группы двухмоторных бомбардировщиков. Более того, сами зенитные подразделения, не полностью укомплектованные автотранспортом и средствами тяги, оказались весьма уязвимы от ударов с воздуха. Так, при смене огневых позиций 1352-й полк ЗА среднего калибра из 26-й зенитной дивизии на марше подвергся штурмовому налету группы FW.190, который вывел из строя четыре пушки, два пулемета, 20 автомашин и 90 человек личного состава [18].

Тем временем советская ударная авиация, в первую очередь штурмовая, успевшая привести себя в порядок после утренних налетов, также вступила в дело. Прежде всего эффективно действовала 291-я шад, которой удалось затормозить продвижение 48-го немецкого тк. Успех группы 61-го шад был своевременно поддержан атаками 241-го и 617-го шад, которые не дали противнику развернуться в боевой порядок. Действуя самоотверженно и тактически грамотно, подчиненные генерала А. Н. Витрука (получил генеральское звание в феврале 1943 г.) значительно усложнили немецким танкистам выполнение боевой задачи.

Танки моторизованной дивизии «Великая Германия» под артиллерийским обстрелом и авиационным налетом не смогли преодолеть раскисшую после дождя местность, буквально напигованную минными полями, на которых подорвалось в общей сложности 25 танков. Таким образом, на южном фланге Курской дуги противник с первых часов сражения почувствовал силу ударов с воздуха. Широко известны слова начальника штаба 48-го корпуса генерала фон Меллентина, относящиеся к данному боевому эпизоду: «В ходе этого сражения русские летчики, несмотря на превосходство в небе немецкой авиации, проявляли исключительную смелость» [19].

Множество задач командование поставило перед «илами» 1-го шак. В отличие от 291-й шад, атаковавшей «в лоб» ударные соединения 4-й танковой армии, это соединение имело хорошие шансы производить налеты как бы «сбоку», с востока, что определялось расположением аэродромов корпуса на правом фланге прорывающегося вражеского ударного клина. Отсюда советские штурмовики могли действовать как в полосе 6-й гвардейской, так и 7-й гв. армии, где в направлении на г. Корочу неприятель наносил вспомогательный удар. Но реализовать задуманное 5 июля в полной мере не удалось. Пытаясь уничтожить переправы через Северский Донец, стараясь нанести поражение обоим танковым немецким корпусам и стремясь поразить как можно больше целей, 1-й шак, увы, распылил свои силы и нигде не добился ощутимого результата.

К середине дня отмечалось изменение в тактике действия немецких истребителей. Теперь они стали вести бой крупными группами, насчитывающими по 20–40 и даже 50 машин, стараясь перехватывать наши группы еще на подходе к линии фронта. Немцам

это чаще всего удавалось, они смогли захватить инициативу. Одновременные атаки с разных направлений в полной мере ощутили на себе советские штурмовики, потерявшие около 50 машин! Особенно тяжелый урон понес 5 июля 1-й шак, лишившийся 32 «илов», т. е. целого полка. Правда, к утру следующего дня некоторые самолеты удалось найти на местах вынужденных посадок, и общая цифра потерь снизилась до 23.

Несколько напряженных воздушных боев с «мессершмиттами» выдержали экипажи 1-го бак, действовавшие на высотах 2300–2900 м в районе Бутыно и Пушкарное. Неудачно сложился вылет для экипажей 854-го бак 293-й бад: в одной из девяток «пешек» шесть машин сбили Bf. 109 из I/JG52 и еще одна стала жертвой огня зенитной артиллерии (немцы признали потерю одного «мессера»). Неопытные авиаторы растерялись и оказывали слабое противодействие атакующим истребителям, которые старались вести прицельную стрельбу по бомбардировщикам с передней полусферы, преследуя уходящие за линию фронта советские самолеты на глубину до 60–80 км.

А вот девятка Пе-2 из 82-го гв. бак, ведомая командиром ст. лейтенантом В. Т. Скоробогатовым, смогла не только отбиться от наседавшего противника, но и сбить самолет фельдфебеля Э. Зиблиера (E. Zibler) из III/JG3, имевшего на тот момент 36 побед. Экипажи «пешек» проявили в этом бою немалые выдержку и хладнокровие. Так, сержант Зиновьев и его радист получили ранения от обстрела зенитной артиллерией и многочисленных атак истребителей, но продолжали вести бой. Сильнее других пострадал штурман экипажа мл. лейтенант Беликов, потерявший сознание после попадания пули в плечо. Придя в себя, он нашел в себе силы одной рукой вновь открыть огонь из пулемета и сбил приблизившийся почти вплотную истребитель противника. Вероятно, немецкий летчик решил, что штурман погиб, и поплатился за это. Вся изрешеченная «пешка», на которой затем насчитали 33 пробоины, совершила вынужденную посадку на аэродроме истребителей Завалье. По результатам боя со Скоробогатова было снято взыскание (полученное в июне за неточный сброс бомб), и он был восстановлен в звании гвардейца, а весь экипаж Рыбалко, претендовавший на два сбитых «сто девярых», награжден орденом Красной Звезды [20].

К сожалению, документы зафиксировали не только примеры мужества и самопожертвования личного состава 1-го бак. Отмечались организационные недостатки, а воинская дисциплина в некоторых частях корпуса оказалась, мягко говоря, не на высоте, что можно объяснить большим перерывом в боевых действиях. Так, из-за нерасторопности в работе штабов боевой вылет 81-го гв. бак был задержан на 45 мин, а 82-го гв. бак — на 14 мин, причем в последнем случае из имевшихся десяти фотоаппаратов на «пешках» работал только один. Доклады о выполнении частями боевых заданий вышестоящие штабы получали с большим, в отдельных случаях с часовым, опозданием, что не



Мл. лейтенант С. М. Лискин и лейтенант Н. И. Гапеев (впоследствии Герой Советского Союза) обсуждают прошедший бой с вражескими истребителями. После окончания битвы под Курском обоих наградили орденами Красной Звезды

позволяло оперативно принимать решения. Еще более поразительный случай произошел в 80-м гв. бак, в котором сразу после боевого вылета летчики, как отмечалось в донесении, *разбродились по всему аэродрому*. Собрать же 21 экипаж для выполнения повторного вылета отцам-командирам оказалось не под силу, и его пришлось вообще отменить! [21]

Казалось, весной и в начале лета 1943 г. в 1-м бак удалось многого добиться по повышению боеготовности частей, но всех проблем решить не удалось. По воспоминаниям Героя Советского Союза Н. И. Гапеева, он вполне мог погибнуть в первый день сражения.



Одна из советских контратак с участием пехоты и танков. В воздухе барражируют «мессершмитты»



Пара Ла-5 из 302-й иад на полевом аэродроме. Соединение было укомплектовано преимущественно «лавочками» первых серий: высокий гаргрот, ограниченный обзор для летчика задней полусферы, пять топливных баков...

В начале лета он получил приказ перегнать в Воронеж самолет, который отремонтировали вечером 4 июля. Облетав утром Пе-2, летчик вернулся в часть, когда та в составе 17 машин уже ушла на задание. Вылет оказался неудачен: над целью до сброса бомб звено, которым он командовал, накрыл огонь зениток, и самолеты Л. И. Шевелева и А. Н. Шигильдеева взорвались в воздухе, а их экипажи погибли. Кроме того, «пешка» А. П. Губина получила повреждение, но летчик сумел перетянуть линию фронта и приземлился в поле [22].

Мало кто мог предположить, что следующий групповой вылет частей 1-го бак состоится только 12 июля. Столь длительный перерыв был вызван необходимостью привлечь истребители 4-го иак для борьбы за господство в воздухе и отсутствием возможности надежно прикрыть бомбардировщики И. С. Полбина в условиях активных действий «мессершмиттов». Итоги работы 1-го бак за 5 июля выглядят следующим образом: в ходе 115 самолето-вылетов разрушено 40 домов, уничтожено 5 танков и около 40 автомашин. Наиболее удачно поразили скопление автомашин в районе Березовки и склад горюче-смазочных материалов юго-западнее Бутово — здесь раздался сильный взрыв. При этом в воздушных боях и от обстрела с земли погибли восемь Пе-2, семь не вернулись с боевого задания, а три самолета произвели вынужденные посадки на своей территории [23]. Столь высокие потери объяснялись активными действиями немецких истребителей, которым в нескольких случаях удалось связать боем истребители прикрытия из 4-го иак. Действуя большими группами, немецкие пилоты уничтожали в первую очередь поврежденные и оторвавшиеся от строя машины.

Не меньше внимания германское командование уделяло воздействию на нашу оборону. Ведь чтобы обеспечить продвижение танков и пехоты, было необходимо не только сбросить тысячи бомб, но и на-

нести удар по наиболее важным целям. Генерал Ф. фон Меллентин подчеркивал: «В значительной степени достигнутые успехи, безусловно, объяснялись тщательной подготовкой к операции и исключительно тесным взаимодействием между авиацией и наземными частями» [24].

Специально выделенные германские экипажи внимательно следили за динамикой развития наземного сражения. Советская радиоразведка оказалась на высоте и смогла перехватить многие сообщения с бортов немецких самолетов. Они дают представление о направлениях прорывов танковых соединений во второй половине дня 5 июля, осуществленных как в полосе 6-й, так и 7-й гв. армии:

«14.00 наши (немецкие. — Прим. авт.) танки в 2 км северо-западнее Березова. Продолжают движение на север.

15.30 наши головные танки достигли 1 км западнее Крутого Лога и встречены огнем противника. Другие танки у восточного выхода в Разумное. Наши танки достигли окрестностей Черкасского и вступили в бой с противником. Имеются большие потери.

16.00 наши танки на юго-восточной окраине Генераловки ведут бой.

17.06 танки на южной и восточной окраинах Быковки.

17.10 наши танки в колхозе Смелый Труд.

17.20 наши танки в центре Быковки, движутся на север.

17.25 наши танки у Ворсклы в движении на север.

17.30 наши танки на северо-западной окраине Быковки — стоят.

17.35 наши танки в 4 км северо-западнее Березова» [25].

Советские войска оборонялись с исключительной стойкостью. Но многие немецкие генералы и офицеры были уверены в окончательном успехе, о чем свидетельствуют, например, показания экипажа Ju.88D из 2 (F)/11, сбитого в районе Алексеевки на высоте 7000 м сержантом Омельченко из 183-го иап. На допросе пленный — лейтенант Г. Шульдц (H. Schulz) — показал, что должен был следить за отходом русских частей по дорогам из районов севернее и восточнее Белгорода на Корочу, Новый Оскол и Обоянь.

Пленные немецкие авиаторы (а всего их было 22 на всем районе Орловско-Курской дуги), захваченные 5 июля, подтверждали напряженность воздушных боев в этот день. По документам штаба 2-й воздушной армии, наиболее успешно действовали части 5-го иак, которым засчитали 118 успешных боев. Невероятную для одного дня результативность проявили истребители 8-й гв. иад, сбившие 76 (I) неприятельских машин. «Летчики соединения действовали исключительно напористо, атакуя большие группы самолетов противника меньшими силами, добивались побед», — отмечалось в оперативной сводке воздушной армии [26]. На основании этого документа составлен список наиболее отличившихся советских летчиков 5 июля [27]:

Таблица 8

№	Звание	Фамилия	Часть	Число побед
1	Ст. лейтенант	Беликов О. В.	88-й гв. иап	4
2	Ст. лейтенант	Ванин М. С.	41-й гв. иап	4
3	Ст. лейтенант	Гулаев Н. Д.	27-й иап	4
4	Мл. лейтенант	Шнак И. Н.	27-й иап	4

Звездный час в первый день боев наступил для ст. лейтенанта Н. Д. Гулаева — впоследствии одного из наиболее результативных советских асов (55 личных и 5 групповых побед к концу лета 1944 г., когда убыл на учебу в ВВА), — совершившего 5 июля шесть боевых вылетов. Возглавляемая им эскадрилья за день уничтожила 15 неприятельских самолетов при потере всего одного своего. Сразу на 30 побед больше стало на счету 88-го гв. иап, который возглавлял майор С. С. Римша. Немногим менее сбитых самолетов засчитали летчикам 27-го и 40-го гвардейского иап майоров В. И. Боброва и М. С. Токаренко. Что касается М. С. Ванина, то одна из побед, как потом оказалось, была им одержана не 5-го, а 7 июля. Хотя германское командование признавало высокую агрессивность краснозвездных истребителей, оно не подтвердило абсолютного большинства побед наших летчиков.

Подробнее остановимся на тех боях, которые нашли отражение в документах противника. Так, ранним утром группа I/KG100, поддерживая атаку танкистов-эсэсовцев на Дмитриевку (на левом фланге наступления), потеряла три «хейнкеля». Один самолет был сбит летчиками 205-й иад, другой списан после вынужденной посадки, еще один получил значительные повреждения. Немцы отразили также тот факт, что ответным огнем был сбит Як-7 б мл. лейтенанта Каберидзе из 508-го иап. Немецкий историк У. Бальке приводит донесение меткого стрелка-радиста из эскадры «Викинг»:

«В экипаже самолета (борт 6N+GH) 5 июля я занимал место стрелка-радиста. В 4 ч 13 мин над целью на высоте 3000 м, заходя на бомбометание, нашу пару атаковали 12 русских истребителей типа ЛаГГ-3. Обе машины открыли огонь по приближавшимся русским. При этом наш огонь оказался далеко не безобидным для одного из нападавших — его шасси вывалилось наружу, показался сильный шлейф дыма из правой плоскости, и вскоре неприятель свалился в штопор. Мы не могли наблюдать его падение из-за последующих длительных атак других противников. Нападения истребителей производились исключительно сзади справа, и они успешно отражались экипажем» [28].

Несколько позднее ст. лейтенант А. Г. Павлов из 41-го гв. иап меткими очередями в районе Гостищево поразил два He.111 (оба принадлежали отряду 6/KG55). С одного «Хейнкеля» члены экипажа спаслись на парашютах, а второй взорвался в воздухе [29]. Бой



Однополчане поздравляют с результативным вылетом ст. лейтенанта А. Г. Павлова из 41-го гв. иап. Семь личных и три групповых победы — таков итог его действий в период обороны под Курском

произошел примерно в 11 ч над частями 48-го немецкого тк, атаковавшего Черкасское при мощной поддержке авиации. В это время возникло весьма сложное положение, поскольку противник прорвал нашу оборону. Помешать бомбардировщикам могли только небольшие патрули наших истребителей, которые немедленно вступили в бой. Отметим, что летчики 41-го гв. иап и 27-го иап (с нашей стороны действовали 10 Ла-5 и 11 Як-1) претендовали в том бою на 14 уничтоженных неприятельских самолетов.

Имели место результативные бои и у летчиков 4-го иак. Когда группа 427-го иап приблизилась в район Крутой Лог, Шебекино, то там патрулировало до 20 Bf.109. Наших самолетов было меньше, и, кро-



Заведующий столовой Махер вручает торт помощнику командира по ВСС капитану Ш. Н. Кирия — в будущем — одному из лучших асов 427-го иап и всей 294-й иад

ме того, два наиболее опытных летчика оторвались от остальной группы. В один из моментов капитаны Ш. Н. Кирия и М. И. Зотов обнаружили несколько ниже себя четыре «мессершмитта». Оба одновременно перешли в атаку, и пара распалась. От огня Зотова немцы уклонились, а Кирия сумел поразить один истребитель. Оставшийся в одиночестве уроженец Грузии был контратакован, а его Як-1 подбит. Находясь на малой высоте около г. Корона, советский летчик продолжил бой на горящей машине и с дистанции 20 м сбил еще один «Мессершмитт»: вероятно, немецкий ас не ожидал подобной агрессивности [30].

Через несколько дней немецкие солдаты обнаружили у ручья машину фельдфебеля Х. Людтке (H. Luedtke) из III/JG3, а сам он, по имевшимся данным, попал в плен северо-западнее Шебекино. К этому времени летчик одержал 7 побед. Более удачливым оказался Кирия, которому энергичными маневрами удалось сбить пламя и посадить Як-1 в поле в расположении своих войск. Только выбравшись из кабины, он обнаружил, что ранен в спину. В госпитале летчик узнал, что в прошедшем бою ему засчитали три (по другим данным, две) победы, а командир майор А. Д. Яки-

менко написал его представление к ордену Красного Знамени.

Не избежала перехвата пара «бостонов» из 454-го бап, которая утром возвращалась из разведки тылов армейской группы «Кемпф». При появлении двух Bf.109 из II/JG3 один наш экипаж резко снизился, а второй, наоборот, перешел на набор высоты. Преследовавшие их истребители также разделились. Молодой унтер-офицер Р. Шайбе (R. Scheibe), летевший ведомым, сбил самолет, управляемый капитаном Старовойтовым, — его экипаж домой не вернулся. А обер-фельдфебелю Й. Шютте (J. Schuette), пилотиовавшему ведущую машину, повезло меньше, хотя он и продолжал преследование «Бостона» за линию фронта. Капитан Петросян достиг высоты 7000 м, энергично маневрируя. Над Солнцево стрелку старшине Смаженкову удалось поразить кабину и мотор «Мессершмитта». Раненый германский летчик воспользовался парашютом и попал в госпиталь. Он провел два успешных боя при отражении утренних налетов на аэродромы, и его общий счет достиг 40. Любопытно отметить, что этот эпизод не нашел отражения в журнале боевых действий эскадры «Удет», хотя сбитый Шайбе A-20 В оказался единственным, потерянным нашей стороной 5 июля на южном фланге битвы.

По советским данным, 2-я воздушная армия не досчиталась 83 самолетов, не считая 50 поврежденных машин и потерь 17-й ВА. Генерал-квартирмейстер люфтваффе, в свою очередь, отметил выход из строя 58 самолетов 8-го авиакорпуса, из которых 25 были уничтожены, а 7 машин подлежали списанию. Эти данные нельзя считать полными, поскольку не учтены, например, все потери группы I/JG52. Немецкие же истребители первоначально претендовали на 303 победы, но затем в штабах это количество сократили до 220. Еще 40 советских самолетов считались сбитыми зенитками. Естественно, что победы не распределялись равномерно среди летчиков, и некоторые асы достигли поистине феноменальных результатов за первый день сражения [31].

Результативность ведущих немецких летчиков 5 июля приведена в таблице [32]:

Таблица 9

№	Звание	Фамилия	Часть	Число побед
1	Капитан	Й. Визе	I/JG52	12
2	Обер-лейтенант	В. Крупински	III/JG52	11
3	Обер-лейтенант	Й. Киршнер	II/JG3	9
4	Фельдфебель	Г. Грюкберг	II/JG3	7
5	Обер-лейтенант	Э. Битш	III/JG3	6

По уточненным немецким данным, 70 успешных боев провела за сутки группа II/JG3, а остальные три продемонстрировали примерно одинаковую результативность (немногим более чем по 40 побед у каждой).



Наиболее результативный германский ас начала битвы на южном фланге капитан Й. Визе исполнял обязанности командира I/JG52, заменяя заболевшего капитана Г. Беннемана

В этот день отряд 7/JG52 первым среди подразделений люфтваффе достиг рубежа 750 побед, а командир группы II/JG3 майор К. Брандле (*K. Braendle*) (его личный счет увеличился на пять) вслед за Киршнером праздновал 150-й успех [33]. В отчетах части упомянуты не только имена ведущих экспертов, но также двух лейтенантов и четырех унтер-офицеров, одержавших первые победы 5 июля.

Эти успехи вряд ли были бы возможны без напряженной работы немецких командиров соединений, которые не только организовывали боевую работу, но и сами неоднократно поднимались в воздух. В первый день битвы коммодор JG52 подполковник Д. Храбак (*D. Hrabak*) провел три результативные схватки (указаны два сбитых Ла-5 в 7 ч 32 мин, 11 ч 32 мин и сбитый Ил-2 в 18 ч), а возглавлявший эскадру StG2 майор Э. Купфер (*E. Kupfer*) выполнил свой 600-й боевой вылет.

Впрочем, немцы сообщают не только о победах. Они не отрицают, что в первый же день проведения операции «Цитадель» ряд ведущих летчиков-истребителей выбыл из строя. Достаточно сказать, что уже утром в бою с нашими истребителями северо-западнее Белгорода погиб командир штабного звена группы III/JG3 капитан Л. Эггерс (*L. Eggers*). А наиболее результативный ас этого дня капитан Й. Визе (*J. Wiese*) сам пять раз совершал вынужденные посадки. Наиболее же пострадала группа III/JG52, безвозвратно потерявшая до 10 «мессершмиттов», шесть летчиков убитыми или ранеными, среди которых было три «эксперта». Получили ранения обер-лейтенант В. Крупински (*W. Krupinski*), более месяца проведенный в госпитале после экстренного приземления, и выпрыгнувший из горящей машины фельдфебель К. Шумахер (*K. Schumacher*) (56 побед). Погиб в бою северо-восточнее Харькова фельдфебель В. Хауэвирт (*W. Hauswirth*) (54 победы), а унтер-офицер М. Лотцман (*M. Lotzmann*) (15 побед) пропал без вести. В группе III/JG3 был сбит, но спасся на парашюте обер-фельдфебель Г. Шлееф (*H. Schleeff*), имевший на счету 76 побед и успевший за 5 июля результативно завершить три боя.

В дневнике однополчанина Шлеефа капитана В. Лемке (*W. Lemke*) указывается, что с полевой площадки Орловка он совершил четыре вылета (в 5 ч, 9 ч, 13 ч 40 мин, 18 ч) на «свободную охоту» и прикрытие бомбардировщиков, в ходе которых сбил один Ил-2 и два Ла-5 [34]. Неожиданным является следующее замечание: три сбитых Ла-5 германскому асу не засчитали, поскольку не было получено подтверждение от наземных войск или других экипажей. Обычно и советским и немецким летчикам, особенно в ходе крупных боев, записывали на счет все заявленные победы.

Лемке четыре раза стартовал на задания и находился в кабине около 4 ч, а в среднем «мессершмитты» выполнили около двух вылетов каждым исправным самолетом. Несомненно, советские налеты на аэродромы сорвали планомерную работу истребителей люф-

ваффе. В то же время немецкие ударные самолеты действовали с большой нагрузкой. Даже некоторые экипажи двухмоторных бомбардировщиков совершали по пять-шесть вылетов. Так, эскадра KG27, имея на 30 июня 101 He.111 (77 исправных), подняла в воздух 5 июля с Харьковского аэроузла 263 «хейнкеля». Еще удивительнее выглядят цифры, характеризующие боевую работу эскадры пикировщиков StG77: произведено 584 вылета или шесть на каждый (!) боеготовый Ju.87. Эскадра StG2, имевшая к началу битвы на 8–10 исправных самолетов меньше, выполнила 487 вылетов [35].

Для сравнения укажем, что ударные самолеты 2-й воздушной армии выполнили менее вылета каждым исправным самолетом, хотя они действовали 5 июля активнее, чем их коллеги из 16-й ВА. В то время как большинство личного состава находилось в резерве, на задание 5 июля вылетело около 400 экипажей из соединений С. А. Красовского. Некоторые из них, например, опытные летчики 183-го и 427-го иап, по четыре-пять раз стартовали на задания. В результате 2-я и 17-я воздушные армии совершили в светлое время суток 1720 вылетов, на что противник ответил 2387 вылетами.

С первых часов операции «Цитадель» стало понятно: уступать никто не собирается. «Эскадры и группы 8-го авиакорпуса понесли значительные потери уже в первый день сражения, поскольку русские утром нанесли упреждающий удар по передовым немецким аэродромам, — резюмировал немецкий историк Р. Мюллер. — Однако приведя авиационные части в порядок, люфтваффе все же приступили к выполнению основной задачи — оказанию концентрированной поддержки с воздуха наступающим танковым дивизиям» [36].

Активные действия 8-го авиакорпуса самым непосредственным образом сказались на наземной обстановке. Во второй половине дня противник ворвался в Черкасское (на правом фланге 6-й гв. А), а в центре, на Обоянском направлении, танки 2-го тк СС прорвали главную полосу нашей обороны, начав стремительно продвигаться вдоль восточного берега р. Ворскла. Впрочем, германское командование было не вполне удовлетворено результатами: вместо взлома обороны 6-й гв. армии по всему фронту их части пока вклинились на достаточно узких участках и продвигались вперед с большим трудом, неся значительные потери.

ГЕРМАНСКОЕ НАСТУПЛЕНИЕ ПРОДОЛЖАЕТСЯ

Особенностью применения авиации на советско-германском фронте была связь всех ее действий с ходом наземных боев. В этом отношении битва, развернувшаяся на южном фланге Курской дуги, не являлась исключением. В первую половину дня 6 июля на фронте наблюдалось относительное спокойствие. Вследствие этого до 11 ч люфтваффе практически бездействова-

ли, ограничиваясь разведкой одиночными самолетами районов Обоянь, Старый Оскол, Валуйки и др. С возобновлением наступления наземных войск над полем боя вновь появились группы немецких машин (в каждой примерно по 12–15 пикировщиков и 8–10 истребителей). Скрутого пикирования «юнкеры» бомбардировали боевые порядки пехоты и артиллерийские позиции наших войск, стремясь обеспечить продвижение своих танков. Как и накануне, основные усилия германская авиация сосредоточила на Обоянском направлении, действуя в районах Яковлево, Луханево, Прохорова, Раково, Верхопенье, где в течение дня наши посты ВНОС зафиксировали 26 групповых ударов [37].

Подтвердились предположения о намерениях германского командования как можно скорее прорваться к Обояни. Оно нанесло два концентрических удара (из района Черкасского на северо-восток и из района Козьмодемьяновка вдоль шоссе Белгород — Курск) с целью окружения 67-й и 52-й гвардейских дивизий армии генерала Чистякова. Подобно тому, как это имело место в 6-м воздушном флоте, соединения 8-го авиакорпуса 6 июля значительно снизили активность по сравнению с предыдущим днем, что объяснялось как понесенными потерями, так и необходимостью предоставить отдых молодым экипажам.



Авиаторы штабного звена группы II/JG3 на специальном щите отмечают текущий боевой счет части. В ходе проведения операции «Цитадель» он превысил отметку в 2000 побед

Германское командование, не встречавшее еще на полях сражений столь большого количества зенитных пушек разных калибров и пулеметов, применявшихся к тому же массированно, придавало в ходе июльского наступления огромное значение борьбе с ними и их расчетами. Если противник не мог усилить свои удары с воздуха артиллерийским или минометным обстрелом огневых позиций нашей зенитной артиллерии, то он подвергал их многократным налетам своей авиации. Для этой цели наиболее широко использовались самолеты FW.190 из эскадры SchG1, применявшие пулеметно-пушечный огонь и мелкие осколочные бомбы.

По воспоминаниям немцев, подчиненных майора А. Друшеля (A. Druschel) несколько обескуражило поведение бойцов Красной Армии при налетах «фокке-вульфов». Если солдаты вермахта, заведя самолеты противника, тут же плюхались в грязь, предоставляя зенитчикам право отогнать неприятеля, то советские солдаты «все до одного начинали палить по самолетам из всего, что только может стрелять!». Один из летчиков штурмовой эскадры вспоминал: «Русские открыли плотный и постоянный огонь из автоматов, винтовок и даже пистолетов. Концентрация свинца и стали в воздухе превысила все мыслимые пределы. Я полагаю, что если бы русские смогли в этой ситуации оторвать подковы от копыт своих лошадей, то и они бы полетели в наши самолеты» [38].

Как следует из советских отчетов, активное противодействие немецкой авиации с использованием не только штатных зенитных средств готовилось задолго до начала операции «Цитадель». Так, на Воронежском фронте для стрельбы по вражеским самолетам было подготовлено 2132 стрелковые группы, 1551 ручной и 829 станковых пулеметов, 2169 противотанковых ружей, 50 полевых орудий [39]. В то же время пехотинцы не успели накопить навыки и сноровку для эффективного поражения неприятельских машин, особенно пикировщиков.

Труднее было прикрыть от авианалетов автомобильные перевозки вблизи линии фронта. «Охоту» за автомашинами вели преимущественно «фокке-вульфы». Сохранилось свидетельство одного из немецких летчиков-штурмовиков из II/SchG1: «Я вел звено к Курску на высоте 1500 м, развернувшись в боевой порядок. Стоял чудесный летний денек, советских истребителей не было видно. Вдруг мы заметили колонну грузовиков, следующую на юг. Машины двигались с большой скоростью, поднимая клубы густой пыли. Всего мы насчитали около дюжины машин, каждая была нагружена бочками с топливом.

Я разделил четверку, и мы атаковали на бреющем полете. В то время как наша пара обстреляла головную часть колонны, вторая пара ударила в хвост конвоя. Это была не работа, а чистое удовольствие. Под нами находилась беззащитная колонна грузовиков с бензином, и ни одного вражеского истребителя вокруг. Через 15 мин мы в щепки разнесли все грузовики, клубы дыма поднимались на высоту 500–700 м. В подобных целях мы — штурмовики — недостатка не испытывали» [40].

Некоторая свобода действий неприятельских бомбардировщиков (особенно в сравнении с северным фронтом) определялась не только активными действиями «фокке-вульфов». Здесь примерно в два раза меньше, чем на Центральном фронте, оказалась плотность огня наших зенитных средств. Это позволило немецкой авиации весьма интенсивно обрабатывать советскую оборону на участках прорыва в первые дни наступления. Относительно новым было стремление немцев бомбами уничтожить инженерно-технические сооружения. Нередко, например, осуществлялись мощные удары по противотанковым рвам. С этой целью применялись крупные бомбы (SC-500, SC-1000 и др.), от разрыва которых разрушались стенки рвов, и в этих местах противотанковые рвы сравнительно легко преодолевались германскими танками. Наши посты ВНОС регистрировали несколько случаев налетов групп бомбардировщиков специально для подрыва минных полей. Безусловно, все это давало свои результаты и способствовало снижению потерь наземных войск вермахта.

В то же время непрерывные удары по участкам прорыва, в ходе которых немецкие бомбардировщики чередовали сброс крупных фугасных бомб и мелких осколочных, принесли противнику весьма ограниченные результаты. Благодаря заблаговременно созданной развитой системе траншей и убежищ в нашей обороне германское командование не получило ожидаемого эффекта от воздействия авиации, как это имело место летом 1942 г. Потери в живой силе от бомбардировок оказались незначительными.

Действия советской авиации, как и немецкой, определялись замыслами наземного командования. Генерал Н. Ф. Ватутин уже в первый день сражения, приняв необходимые меры по усилению обороны, начал готовить контрудар двумя танковыми корпусами по прорвавшемуся в полосе 6-й гв. армии противнику. По итогам второго дня сражения планировалось поддержать действия фронтовых резервов сильными ударами штурмовой авиации, которой было приказано «всей мощью... обрушиться на танки и живую силу противника, наступающих на Обоянь» [41]. Но Сталин не утвердил этот план и приказал «измотать противника на подготовленных рубежах и не допускать его прорыва до тех пор, пока не начнутся наши активные действия на Западном, Брянском и других фронтах» [42].

Трудно не согласиться с российским историком В. Н. Замулиным, который писал: «Н. Ф. Ватутину было присуще стремление к ведению активной обороны. Он не хотел пассивно ждать, когда противник нанесет очередной удар, стремился навязать ему свою волю. К сожалению, его решения, как показали дальнейшие события, не всегда базировались на всесторонней оценке обстановки и предвидении, не подкреплялись точными оперативно-тактическими расчетами» [43].

Действительно, ввод в сражение наших крупных резервов проходил не слишком успешно. Например, 5-й гв. тк, предотвративший накануне захват противником важнейшего опорного пункта Яковлево, весь вто-



Механик штабного отряда эскадры SchG1 отдыхает в тени стоящего «Фокке-Вульфа». В изголовье стоит ящик с инструментами

рой день вел ожесточенные бои с наступающим противником и только на рассвете 7 июля смог прорваться из кольца окружения к своим. Несколько разрядил ситуацию 6 июля контрудар во фланг наступающему противнику 2-го гв. тк, который, переправившись через Липовый Донец, до конца дня вел ожесточенные бои. Тем не менее эсэсовцам из дивизии «Рейх» удалось прорвать советскую оборону в районе Лучки, Нечаевка, угрожая выходом в тыл 1-й ТА.

В этой тяжелой ситуации штаб 2-й воздушной армии смог использовать на главном направлении лишь одну 291-ю шад, которая не могла обеспечить полноценную поддержку оборонявшимся пехотным и танковым войскам. Наиболее же мощное авиационное соединение — 1-й шак — командование задействовало в первой половине дня в полосе 7-й гв. армии, где еще до обеда возник кризис. Отметим, что из 1078 самолето-вылетов 2-й воздушной армии, совершенных



Атакуют немецкие танки и штурмовые орудия. В воздухе виден силуэт самолета СБ (вероятно, из 331-й эскадрильи, которая действовало не только ночью, но и днем, в плохих метеоусловиях)



Комсомольское собрание в одном из подразделений 1-го шак

6 июля, только в 309 были атакованы танки и пехота неприятеля. Остальные приходится на истребительную авиацию, патрулирование прикрывавшую боевые порядки своих войск.

Обычно штурмовики подходили к переднему краю строем «пеленг шестерок» или «пеленг восьмерок» под прикрытием истребителей и с высоты 800–1200 м атаковали, переходя в пологое пикирование и стремясь заходить со стороны солнца. Первоначально они обстреливали цели из пулеметов, затем выпускали РСы, с высоты 500–600 м сбрасывали бомбы, а находясь на высоте 300 м, открывали огонь из пушек ВЯ. При интенсивном зенитном огне «илы» не опускались ниже 600 м, превращаясь из штурмовиков в ближние бомбардировщики, поскольку не использовали пулеметно-пушечное вооружение.

Командование отмечало следующий недостаток: обычно борьбу со средствами ПВО неприятеля вели только замыкающие летчики, и то не всегда. В воздушном бою экипажи редко соблюдали строгую дисциплину, что являлось причиной серьезных потерь. «Оторвавшиеся от строя самолеты, как ведущие, так и ведомые, на свой аэродром, как правило, не возвращались. Это стало суровым уроком всей оборонительной операции», — указывал помощник командующего воздушной армией подполковник Костромитин [44]. Кроме того, отмечалась высокая уязвимость небольших подразделений в воздушном бою.

Если истребители (в основном Ла-5) практически с первого дня сражения использовались крупными группами, то массированные действия штурмовиков начались лишь на третий день сражения. Заслуживают внимания два удара 7 июля в период 4 ч 40 мин — 6 ч 40 мин, выполненные силами 46 и 33 Ил-2 из 1-го шак под прикрытием 66 истребителей, по боевым

порядкам танков и пехоты в районах южнее и юго-западнее Яковлево. Как раз в это время противник начал выдвигать 300–350 танков для атаки позиций нашего 3-го мехкорпуса.

Подчиненные генерала В. Г. Рязанова совершили за 7 июля 251 самолето-вылет, доложив об уничтожении в районе Быковки 140 автомашин с пехотой и выведении из строя 70 неприятельских танков. «Совместными усилиями 3-го механизированного корпуса и 1-го штурмового авиакорпуса была ликвидирована попытка прорвать оборону в центре 1-й ТА», — отмечалось в отчете [45]. Добавим, что именно активные действия 3-го мк сыграли важную роль в ходе сражения 7 июля. Долгое время частям корпуса удавалось сдерживать наступление, изматывая противника.

Несколько западнее штурмовала врага 291-я шад, выполнявшая задания с не меньшим напряжением: в шести сосредоточенных ударах участвовали 82 Ил-2 и 122 истребителя сопровождения. Благодаря массированным действиям, выделению специальных подразделений для подавления огня неприятельских зениток удалось ровно в полтора раза сократить потери на каждый боевой вылет: если 6 июля 2-я ВА недосчиталась 22 Ил-2, то на следующий день — 13 штурмовиков.

Представитель Ставки ВГК генерал С. А. Худяков, находившийся в штабе Воронежского фронта, докладывал на следующий день командующему ВВС КА маршалу А. А. Новикову: «Принятое накануне решение об изменении тактики нашей авиации в сторону массированного ее использования большими группами оказалось совершенно правильным. Командование Воронежского фронта признало действия авиации значительно более эффективным, чем накануне» [46].

Для оценки потерь, понесенных неприятелем от ударов с воздуха, была проведена авиаразведка района боев 3-го мехкорпуса. Фотоснимки, сделанные разведчиками 7 июля вскоре после полудня перед фронтом корпуса, зафиксировали до 200 единиц боевой техники противника, которую посчитали подбитой или уничтоженной. Укажем, что в этот день разведчики действовали весьма интенсивно, чему способствовали хорошая видимость и полное отсутствие облачности. К 7 ч 30 мин экипажи 454-го бап и 50-го крал сфотографировали район боев общей площадью 393 км². После обработки полученной информации в разведотдел штаба 2-й ВА поступило донесение: между населенными пунктами Дмитриевка, Ольховка, Яковлево, Драгунское, Герцовка противник сосредоточил 2180 танков и штурмовых орудий, 1907 автомашин, 484 тягача, до 500 мотоциклов, множество другой техники [47].

Впоследствии стало известно, что были получены преувеличенные сведения о неприятельской группировке и особенно о понесенных ею потерях. После неоднократных атак немцам удалось в 15 ч прорвать фронт, захватив Сырцев, и выйти на Красную Дуброву. Все же части 3-го мк сумели избежать окружения, отойдя на новые позиции. Стало понятно, что при де-

шифровке снимков, сделанных в условиях сильного задымления поля боя, желаемое (например, горящая бронетехника врага) принималось за действительное.

Вскоре выяснились и существенные недостатки при ведении нашими летчиками боев крупными группами. По воспоминаниям Героя Советского Союза В. М. Шевчука, в то время лейтенанта в 247-м иап 203-й иад, обеспечивающей боевую работу штурмовиков 266-й и 292-й шад, первоначально изменения тактики боев обернулись против советских летчиков-истребителей прежде всего из-за отсутствия опыта ведения боевых действий большими группами. Он обратил внимание на следующее:

«Раньше все мы, не исключая командира полка, считали, что чем плотней боевой порядок группы, тем тесней взаимодействие в ней пар и звеньев, тем мощней удар по противнику. Но это тесное взаимодействие сковало нас в начале боя и привело к распылению сил группы в последующем» [48]. По словам Шевчука, авиаторы полка вели бой разрозненными парами и даже отдельными самолетами, не связанными между собой, что привело (при 19 вылетах) к потере трех самолетов и двух летчиков, в том числе опытного капитана Н. В. Смагина. При разборе полета командир полка подполковник Я. Н. Кутихин сделал вывод: «Необходимо боевые порядки группы строить более рассредоточенно, увеличить интервалы и дистанции между звеньями и парами» [49].

В это время 247-й иап, как и другие истребительные полки, входившие в 1-й шак, действовал с большим напряжением. Казалось, что все исправные Як-1 постоянно находились в воздухе. С наибольшей же нагрузкой работал входивший в 291-ю шад 737-й иап, выполняя до пяти-шести вылетов в сутки каждым боеготовым самолетом. Пытаясь прикрыть все группы штурмовиков, оставшиеся в строю летчики-истребители к вечеру буквально падали на землю от усталости. Ввиду больших потерь и повреждений истребителей и принимая во внимание переутомленность личного состава 737-го иап, генерал С. А. Красовский оперативно подчинил 291-й шад также 183-й иап из состава 4-го иак, приказав командиру этой части вечером 7 июля перебазироваться в район Солнцево.

Утверждение о перевломе в ходе борьбы в воздухе над южным флангом битвы утратой люфтваффе инициативы было бы преждевременным. Наша штурмовая авиация не могла в полной мере локализовать все кризисы, возникавшие в ходе сражения. Не удалось надежно прикрыть свои войска в тот день и советским истребителям. Можно поспорить с генералом М. Н. Кожевниковым, в то время служившим в штабе ВВС КА, отмечавшим: «7 июля основные усилия авиации врага были сосредоточены против войск Центрального фронта... На Воронежском фронте 2-я воздушная армия, поддержанная частью сил 17-й воздушной армии, совершила 1400 самолето-вылетов, а противник — 560» [50].

Здесь необходимо сделать два замечания. Во-первых, к этому времени не отмечалось перебро-



Ст. лейтенант И. Е. Комаров (неизвестной части) рассказывает товарищам и командиру о прошедшем воздушном бое

ски немцами авиационных частей из состава 8-го авиакорпуса в 6-й воздушный флот и наоборот. Правда, воспоминания генерала Г. Зайдемана, казалось бы, опровергают этот тезис: «Вследствие того, что 9-я армия не смогла продвигаться из района Орла на юг, как это планировалось, вечером 7 июля в штаб 8-го авиакорпуса поступило приказание перебросить в состав 1-й авиадивизии 6-го воздушного флота для поддержки 9-й армии следующие части и соединения: II, III/JG3, StG2, I, II/KG3. В результате этого на 40% сократились силы истребителей, наполовину — пикирующих бомбардировщиков и на 30% — бомбардировщиков, имевшихся в составе 8-го авиакорпуса» [51].



Летчики-истребители наблюдают за приземлением штурмовика. Базирование на одном аэродроме помогало лучше координировать работу «илов» и «яков». Снимок сделан, вероятно, у Шумаково, где базировалась 291-я шад

Однако реально передислокация указанных выше авиагрупп (и то не всех!) началась примерно через неделю, что следует из материалов генерал-квартирмейстера люфтваффе. Она была обусловлена не заботами о более эффективной поддержке наступления 9-й армии, а необходимостью парировать советские удары по войскам 2-й танковой армии с началом операции «Суворов». Не будет ошибкой утверждать: боевые действия на южном и северном фасах Орловско-Курской дуги в ходе операции «Цитадель» были связаны не столь уж сильно, как это иногда представляют.

Во-вторых, цифры, приведенные Кожевниковым, вызывают сомнения. Согласно оперсводкам, авиаторы 2-й и 17-й ВА выполнили в светлое время суток 1536 вылетов, на что противник поднял в воздух 1686 самолетов 8-го авиакорпуса. По данным штаба 2-й ВА, в полосе фронта был отмечен пролет 717 вражеских самолетов (но не 560!), из которых наиболее массовыми оставались Ju.87 — они фиксировались постами 237 раз (в действительности «штуки» выполнили 746 вылетов за 7 июля).

Серьезные расхождения между цифрами, приводимыми противниками, объяснялись развалом системы воздушного наблюдения и нечеткой передачей информации с началом германского наступления. Например, штаб 5-го иак, ведущего ожесточенные бои с немецкой авиацией, докладывал: «Система постов ВНОС, хорошо работавшая до наступления противника, в период его активных действий работу прекратила. Предупреждений о подходе самолетов противника не поступало, что сказалось отрицательно на своевременном отражении бомбардировщиков противника» [52].

Неэффективность системы наведения и оповещения вынуждала советское командование держать над

важнейшими районами боевых действий не менее 12 самолетов. Столь напряженный график заставлял с полной нагрузкой использовать оба истребительных корпуса 2-й ВА, части которых каждые два часа сменяли друг друга над разными участками развернувшегося сражения. Как отмечают документы объединения, его истребительная авиация «вынуждена была прикрывать поле боя своих штурмовиков и бомбардировщиков, поэтому для поддержки [высокого] уровня противодействия в воздухе наша истребительная авиация вынуждена была идти на увеличение количества вылетов на каждый исправный самолет» [53].

Предпринимались также попытки своевременного наращивания сил, не принесшие, однако, положительных результатов. В частности, оказалось, что многие аэродромы представляли собой длинные и узкие полосы, серьезно затруднявшие одновременный взлет дежурных пар истребителей, не говоря уже о возможности поднять одновременно по 4–6 самолетов. В результате, как с сожалением отметил заместитель начальника штаба ВВС КА генерал Н. И. Кроленко, «подкрепление... запаздывало и приходило на поле боя к шапочному разбору» [54], а большинство воздушных боев протекало при численном преимуществе неприятеля.

Систематически наблюдая за действиями люфтваффе, офицеры штаба 2-й ВА сделали некоторые важные выводы, касающиеся организации противником боевой работы. Было отмечено, что с 5 до 7 ч действовали пикировщики и истребители с аэродромов Томаровка, Толоконное, Микояновка. В период с 10 до 12 ч над нашими позициями появлялись Ju.88 и He.111, вылетающие с Харьковского, Полтавского, Днепропетровского и Запорожского аэроузлов. Спустя недолгое время их меняла третья волна само-



Немецкая танковая колонна движется к Обоянскому шоссе

летов из Ju.87, Bf.109, FW.190, которые стартовали с аэродромов, расположенных недалеко от линии фронта. А «юнкерсы» и «хейнкелы» с «дальних» аэродромов вторично появлялись после 16 ч [55].

Подобно тому, как это наблюдалось на северном фланге битвы, перед появлением этих крупных групп германское командование заблаговременно высылало вперед пары и четверки «мессершмиттов». Они патрулировали на разных высотах над территорией наших войск на удалении 10–12 км от линии фронта с задачей сковать боем наших истребителей, не допустить ударные самолеты к полю боя, уничтожая отставшие от строя или поврежденные машины. Попутно с выполнением этой работы летчики нередко вели разведку. При этом в первые дни сражения практически не отмечалось непрерывного патрулирования немецких истребителей над своими войсками, как это практиковалось в советских ВВС в битве под Курском.

Иногда патрули «охотников» расходились на большие расстояния, но при появлении в воздухе больших групп советских самолетов они быстро собирались, чтобы принять бой при выгодном для них соотношении сил. Сбор экипажей проходил как по сигналу командира группы, так и по команде с передового пункта управления и наведения авиации. Находящиеся на нем опытные офицеры люфтваффе помогали участвовавшим в бою немецким летчикам своевременно занять выгодные позиции, предупреждали об опасностях, способствовали проведению внезапных атак.

С первых дней битвы (а если быть точным, то с первых дней войны) летчики «мессершмиттов» широко использовали тактику «свободной охоты». Офицеры штаба 2-й воздушной армии неоднократно были свидетелями их пиратской работы. Так, в первый день сражения в районе Корочи четыре Пе-2, прикрытые четырьмя Як-1, встретили Bf.109. «Чувствуя свое преимущество в силах, летчики ослабили наблюдение за воздухом, а истребители противника, воспользовавшись этим, одной атакой сбили двух бомбардировщиков и одного истребителя», — отмечалось в отчете [56]. Через два дня в районе Провороты пилоты восьми Як-1 заметили в стороне от их маршрута два «мессершмита». Не обращая внимания на противника, наши летчики продолжили полет в том же направлении с той же скоростью. Улучив удобный момент, «охотники» сбили три Як-1.

Здесь приведены примеры, когда советские авиаторы заблаговременно обнаруживали появление неприятеля. Но в подавляющем большинстве случаев германские асы выполняли атаку внезапно, маскируясь облаками или заходя на цель со стороны солнца. Поэтому в сводках 2-й ВА об итогах оборонительной операции на Белгородско-Курском направлении до 70–80% всех утраченных машин было списано по статье «самолет не вернулся с боевого задания». Основными жертвами немецких асов продолжали оставаться молодые пилоты, составлявшие подавляющее большинство летного состава.



В полете Me.111 из штабного звена группы II/KG27

Как следует из немецких отчетов, 7 июля результативно вели «свободную охоту» унтер-офицер Г. Тубен (G. Thyben) из II/JG3, доведший к вечеру счет результативных боев до 22, и обер-лейтенант Э. Битш (E. Bitsch) из III/JG3, который достиг отметки в 85 побед. В течение дня оба летчика сбили по четыре советских самолета, причем с большой вероятностью можно утверждать: именно пара Тубена успешно атаковала восьмерку Як-1 в районе Провороты, о чем говорилось выше. А сбитый 7 июля обер-лейтенантом П.-Г. Дане (P.-H. Daehle) советский самолет стал 800-м на счету его группы I/JG52 и 6000-й победой всей эскадры [57].



Интенсивное использование материальной части потребовало большого напряжения от немецких механиков. Проверка работы агрегатов мотора DB 605A

Хотя многие опытные советские пилоты получили в эти дни ранения в боях, практически никто из них жертвой «охотников» не стал. Так, оказались в госпиталях ст. лейтенант В. П. Шлепов из 41-го гв. иап, который 5 июля раненным после тяжелого, 685-го (!) боевого вылета сажал истребитель на аэродроме и потерпел аварию, а также подбитые на следующий день огнем зениток комаски 193-го иап майор Н. И. Ольховский (будущий командир части) и 438-го иап капитан В. М. Насонов.

Уже 7 июля стало заметно, что наряду с действиями «охотников» противник усилил прикрытие ударных самолетов, сопровождая их истребителями до цели и обратно. Как правило, вместе с группой бомбардировщиков следовал отряд «мессершмиттов», который, в свою очередь, разделялся на звено непосредственного прикрытия (оно шло с небольшим превышением над «юнкерсами» или «хейнкелями») и ударное (обычно в строю «пара — четверка фронтом»). Германское командование считало, что подобная тактика максимально обезопасит бомбардировщиков от атак советских истребителей.

Оценивая развернувшиеся над южным флангом боя, можно отметить, что здесь советским истребителям гораздо чаще, чем над северным фасом Орловско-Курской дуги, удавалось преодолевать заслоны из «мессершмиттов» и прорываться к ударным самолетам противника. Видимо, сказались серьезные потери немецких истребительных эскадр уже в первый день сражения. Много машин вышло из строя, а заменить их быстро новыми не удалось. К тому же Bf.109 оказались далеко не столь живучи, как действующие на северном фланге FW.190, они чаще выходили из строя также по небоевым причинам.

Журнал боевых действий 8-го авиакорпуса отметил факт гибели за первые три дня сражения на юге всего

16 «мессершмиттов». Получалось, будто каждая из четырех авиагрупп недосчиталась всего по четыре одномоторных истребителя, или около 10% своего первоначального состава. Не вызывает сомнения, что эти данные неполные и не позволяют ответить на вопрос, в чем состоит причина заметного снижения активности именно истребителей люфтваффе.

Более объективную картину нарисовал попавший в плен 8 июля обер-лейтенант Г. Люти (G. Lueti) из III/JG52. По его словам, из 68 истребителей (вероятно, пленный имел в виду исправные самолеты; в двух группах и штабном отряде имелось 80 Bf.109G) в первый день германского наступления было списано 16 «мессершмиттов», во второй — 11, а в третий немцы недосчитались 8 машин. Кроме того, 15 истребителей нуждались в ремонте [58]. Люти, успевший одержать 28 побед, был весьма грамотным и информированным летчиком, исполнял обязанности командира 8-го отряда. Из его слов следовало, что более 60% авиапарка эскадры, считавшейся одной из лучших и самой результативной в люфтваффе, вышло из строя.

Все это привело к тому, что немецкие истребители не смогли надежно «оградить» свои бомбардировщики, обеспечить им достаточную защиту. Прежде всего под удар попали «штуки», или «лаптежники», как называли их наши бойцы и командиры. Весной 1943 г. эскадры пикировщиков полностью перевооружили современными машинами Ju.87D-3 (более мощные двигатели, частично забронирована кабина экипажа, усилено вооружение), но у тихоходных самолетов по-прежнему было немного шансов в бою со «сталинскими соколами», особенно если советские истребители соответствовали этому весьма распространенному в предвоенное время штампу.

Во многих немецких отчетах приуменьшалось число сбитых или поврежденных самолетов. Например, в журнале боевых действий 8-го авиакорпуса отмечалось, что потери за 8 июля составили пять самолетов (из них два Ju.87). В одном пикировщике, сбитом зенитной артиллерией около села Верховень, погиб капитан Б. Вутка (B. Wutka) из III/StG2, а второй, уничтоженный истребителями над Сырцево, пилотировал обер-лейтенант К. Фитцнер (K. Fitzner) из II/StG77. Оба летчика в ноябре 1942 г. были награждены Рыцарскими крестами, к моменту гибели выполнили более чем по 600 боевых вылетов, а самолеты разбились буквально в 5 км друг от друга.

Но другие документы, в частности составленные генерал-квартирмейстером люфтваффе, свидетельствовали о гибели по меньшей мере шести «штук», пытавшихся бомбить советские танки. Так, обломки



Видны три Ла-5, принадлежащих 302-й иад, на аэродроме Скородное, расположенном вблизи дороги Короча — Старый Оскол

взорвавшегося самолета Фитцнера поразили машину его ведомого, следовавшего буквально крылом к крылу слева от ведущего — все четыре члена экипажа погибли. Столь компактный строй пикировщиков не был случайным — подобным образом стрелки согласованным огнем отбивали атаки советских истребителей, компенсируя все еще недостаточную мощь оборонительного вооружения каждого самолета большим количеством стволов, обращенным в сторону атакующего. Несмотря на это, несколько немецких пикировщиков получили серьезные повреждения в ходе воздушных боев.

Чтобы оценить живучесть Ju.87 в битве, приведем некоторые статистические данные 8-го авиакорпуса. По официальным отчетам, с 6 по 9 июля включительно экипажи этих самолетов совершили 2539 самолетов-вылетов, потеряв 18 «юнкерсов» уничтоженными и 9 поврежденными. На основании свидетельств пленных, журнала учета потерь и других документов можно оценить безвозвратную убыль материальной части за четыре напряженных дня в 23–25 машин. Следовательно, пикирующие бомбардировщики эскадры StG2 и 77 теряли менее одной машины на каждые 100 вылетов. И это несмотря на интенсивное сражение, частые воздушные бои и обстрелы с земли!

Примерно такие же цифры характеризовали боевую живучесть двухмоторных бомбардировщиков. Из материалов эскадры KG3 видно, что каждая группа, как правило, производила полет к цели девятками, строями «ромб» или «клин звеньев, звенья клином». Заход на объекты бомбометания экипажи выполняли или со стороны солнца, или маскируясь облачностью. Перед сбросом смертоносного груза группа перестраивалась в колонну звеньев. Частыми были атаки целей с пикирования. При этом по сигналу лидера группа выстраивалась в цепочку, и одиночные Ju.88 последовательно начинали снижаться (как и Ju.87, но менее круто). Иногда, встав в круг, «юнкерсы» производили по два-три захода. Освободившись от бомб, ведомые пристраивались к ведущему, после чего самолеты на максимальных скоростях уходили на свою территорию.



В ходе битвы части германских пикировщиков понесли существенные потери. Советские офицеры осматривают Ju.87D из StG2, сбитый нашими летчиками в воздушном бою

Аналогичные строи использовали самолеты He.111, но они атаковали цели с горизонтального полета или планирования под небольшими углами. Многие экипажи из эскадры KG55, как следует из отчетов, совершали по четыре вылета в день, нанося удары по опорным пунктам пехоты и скоплениям танков. Обычная высота бомбометания составляла 2500–4000 м, но нередко она значительно сокращалась, бомбардировщики

использовали и малые высоты. «Вряд ли можно назвать разумным такое применение этих двухмоторных бомбардировщиков», — отметил немецкий историк Р. Мюллер [59].

В то же время в германских документах отмечается, что 7 июля от экипажей потребовалась особая точность, поскольку им предстояло уничтожить противника всего в 200 м от собственных позиций. Неприятель утверждал: филигранная работа летчиков и штурманов эскадры «Гриф» в районе Гремяче — Красный способствовала успешному наступлению соединений 2-го тк СС. В этот день немцы зафиксировали 178 боевых самолетов-вылетов, совершенных группами II и III/KG55, причем 6-й отряд праздновал 3000-й успешный вылет с начала войны. В германских сводках не сообщалось о потерях этой бомбардировочной эскадры, а журнал боевых действий отметил, что большинство атак советских истребителей удавалось отбивать согласованным огнем стрелков, и ни один из «хейнкелей» в группе сбит не был. Однако без потерь в этот день не обошлось: отставшие от строя и поврежденные машины приземлились «на брюхо» на нейтральной полосе [60].

Вернемся к описанию сражения. Обстановка для советских войск на Обоянском направлении осложнялась буквально с каждым часом. Несмотря на все предпринимаемые меры, немецкие танковые корпуса продолжали планомерно, день за днем пробивать брешь в нашей обороне. В ночь на 8 июля команду-

ющий решил, наконец, осуществить давно задуманный контрудар, который должен был коренным образом изменить обстановку в полосе Воронежского фронта.

Накануне сюда ускоренным маршем прибыли 10-й тк из состава 5-й гв. армии Степного округа и 2-й тк с Юго-Западного фронта. Генерал Ватутин принял решение с их помощью, задействовав в операции 2-й и 5-й гвардейские тк, а также две стрелковые дивизии, нанести внезапный удар по частям 2-го тк СС, осуществившего к тому времени наибольшее вклинение в советскую оборону. Планом предусматривалось окружение и уничтожение главных сил группировки эсэсовцев. Перед частями 6-й гв. А и 1-й ТА поставили задачу: активной обороной содействовать усилиям танкистов. Для поддержки контрудара с воздуха привлекались все штурмовые дивизии 2-й воздушной армии.

К сожалению, подготовка к операции была проведена из рук вон плохо. Несмотря на то что директива о переходе в наступление датируется поздним вечером (дата подписания 23 ч) 7 июля, командиры корпусов получили ее только утром, и времени предпринять что-либо почти не оставалось. Отдельные соединения находились в это время на марше к месту сосредоточения, явно опаздывая к началу активных действий на два-три часа, не имея возможности занять отведенное им место.

Невзирая на это, срок начала наступления командующий фронтом переносить не стал, что привело



Танки дивизии «Великая Германия» двигаются среди колён сена. Их поддерживают пикирующие бомбардировщики

в последующем к неудаче контрудара в целом. Тем временем, получив последние данные воздушной разведки, командование 4-й германской танковой армии начало собственное наступление в северо-западном направлении на Сырцево и Кочетовку, опередив советские войска на полчаса. Действия немецких танков поддерживали группы бомбардировщиков численностью до 40–50 самолетов. Сражение сразу же приняло исключительно упорный характер.

Существует противоречивая информация о действиях германской авиации в тот день. Сохранились, например, свидетельства командиров Красной Армии, отмечавших, что результаты бомбометания на поле боя принесли незначительный эффект ввиду усилившегося противодействия со стороны наших истребителей и зенитчиков. В соответствии с другими документами, особенно составленными в штабах танковых корпусов, господство германской авиации в воздухе не вызвало сомнений, и во многом именно это обстоятельство сорвало контрудар танкистов. Многие немецкие бомбардировщики использовали контейнеры AB250 и AB500, заполненные мелкими осколочными бомбами. В результате налетов наши пехотинцы вынуждены были залечь, зарыться в землю, оставив танкистов без должной поддержки.

Ход сражения и участие в нем авиации 8 июля более подробно будет рассмотрен в разделе «Авиация против танков». Отметим, что экипажам люфтваффе, несомненно, удалось дезорганизовать действия различных советских частей и соединений, участвующих в контрударе. В то же время немецкие истребители доложили о 43 одержанных победах, что было заметно меньше, чем в предыдущие дни (6 и 7 июля они считали уничтоженными 74 и 96 советских самолетов соответственно). Командир 8-го авиакорпуса генерал Г. Займан полагал, будто снижение количества наших сбитых самолетов «объяснялось тяжелыми потерями, понесенными неприятельскими ВВС за первые 48 часов германского наступления» [61]. Но вот что удивительно: именно 8 июля на аэродромы не вернулось, как никогда, много опытных, отлично подготовленных советских летчиков, среди которых было три командира истребительных полков.

В 205-й иад пропал без вести подполковник Я. В. Уткин, возглавлявший 438-й иап. Несмотря на 40-летний возраст, Яков Васильевич много летал, уделяя особое внимание штурманской подготовке подчиненных. В 8-й гв. иад оказались «обезглавлены» 88-й и 40-й гвардейские иап. Для майора С. С. Римши последней оказалась воздушная схватка с 20 Не.111 из II/KG55. Бой завязался в районе Прохоровки, после чего он во главе 12 Ла-5 преследовал уходящие «хейнкели» до линии фронта и пропал без вести в районе Бутово. Через три часа парой немецких «охотников» был сбит и погиб Герой Советского Союза майор М. С. Токарев (одержал 14 побед лично и 2 в группе; посмертно был награжден орденом Отечественной войны I степени).



Советский ас Ф. Ф. Архипенко в кабине истребителя. К началу сражения за совершенные подвиги его успели наградить орденами Красного Знамени и Отечественной войны II степени

Затем поступило тревожное донесение: осталась свободной стоянка истребителей штурмана 41-го гв. иап ст. лейтенанта Н. Ф. Клепикова и комэска той же части ст. лейтенанта А. Г. Павлова. Оба летчика успешно и результативно действовали в первые дни немецкого наступления; к счастью, на следующий день они вернулись на аэродром на своих Ла-5. А вот найти в архивах дополнительные сведения, позволившие уточнить судьбы Уткина, Римши и Токарева, обстоятельства их последних боев, не удалось. Отчасти это объясняется путаницей в немецких документах с обозначением типов советских самолетов.

Все три командира имели не только весьма солидный налет «мирного времени», но и большой боевой опыт (Уткин выполнил около 70 боевых вылетов, Римша — 174, а Токарев — 160 вылетов). После их гибели комкор-5 генерал Д. П. Галунов временно запретил командирам полков водить группы на боевые задания. Можно указать, что командира 41-го гв. иап майора П. Ф. Чупикова печальное известие о смерти коллег и распоряжение руководства застало на аэродроме после возвращения с очередного, 237-го, боевого задания. Погибших заменили прекрасные летчики майор А. В. Оборин, Герои Советского Союза майор В. П. Бабков и капитан Д. П. Назаренко.

По всей видимости, одной из причин тяжелых потерь в командном составе стало усиление ожесточенности воздушных боев. От ведущих групп вышестоящее командование жестко требовало любыми средствами не допускать прицельной бомбардировки своих на-

земных войск. Ведущие групп в ходе многочисленных воздушных боев, как правило, оказывались на острие атаки, что увеличивало риск быть сбитыми, поскольку на их машинах временами сосредотачивался огонь десятков огневых точек неприятеля. Кроме того, немецкие истребители использовали малейшие несогласованности в действиях наших пар, не прощая ошибок. Вероятно, именно совокупность этих факторов стала причиной тяжелых потерь 8 июля среди командного состава 2-й воздушной армии.

Советские истребители практически не преследовали поврежденные немецкие машины, не покидали района патрулирования. Еще труднее было сбить неприятеля тем летчикам, в задачу которых входило обеспечение сопровождения штурмовиков — они имели еще меньше свободы действий. К тому же и те и другие летали на крейсерских скоростях, вынужденно отдавая инициативу немцам, которые подходили к полю боя на максимальных скоростях. Все это позволяет понять, почему гораздо меньше самолетов с крестами и свастикой упало на землю, чем докладывали наши летчики, а свои потери оказались значительными. Особенно серьезный урон, как уже подчеркивалось, наносили германские «охотники».

Было бы преувеличением утверждать, что все потери 2-й ВА за 8 июля (всего 41 самолет) были вызваны только атаками вражеских асов. Во многих документах наземных частей вермахта указывается о падении советских самолетов, пораженных огнем с земли. А Ла-5 мл. лейтенанта Королева из 297-го иап уничтожили немецкие гаубицы: заметив вынужденную посадку в районе Прохоровки, наблюдатель «Хеншеля» скорректировал огонь батареи, который буквально

разнес самолет, едва только он приземлился, а летчик выбрался из кабины [62].

Вспоминая о кульминации сражения, Герой Советского Союза Ф. Ф. Архипенко (уже имевший на счету 23 победы) отмечал, что поскольку в воздухе непрерывно находилось от нескольких десятков до 200 самолетов, то командование 205-й иад установило диапазоны высот для патрулирования каждой группы истребителей; их 508-й иап в те дни не поднимался выше 2000 м. Он рисовал такую картину: «Горящая земля покрыта клубами гари и пыли, на многие сотни метров поднимаются в небо бесчисленные дымы, пересеченные косыми черными росчерками горящих самолетов. Выбирай кого хочешь и атакуй! Но основная задача летчиков-истребителей — не дать возможности немецким бомбардировщикам прицельно бомбить наши войска, что мы и старались выполнить» [63].

Для усиления воздействия на противника 8 июля часть сил 17-й воздушной армии была задействована на Обоянском направлении. Содействуя наземным войскам, экипажи 1-го сак генерала В. И. Шевченко утром этого дня приступили к уничтожению немецких войск в районе Козьмодемьяновка, Ольховка. Однако плохое знание этого района летчиками, его большое удаление от аэродромов базирования корпуса, отсутствие наведения авиации с земли не позволили штурмовикам добиться здесь существенных успехов. По отзывам наземных войск, гораздо более результативными оказались налеты 17-й ВА в этот день на цели юго-восточнее Белгорода, где в районе Разумное двумя ударами была разгромлена колонна танков и автомашин.

Действия штурмовиков 2-й воздушной армии в боях 8 июля носили все более массированный характер. Танки и живую силу противника предполагалось уничтожать налетами групп, насчитывающих по 50–60 Ил-2. При этом прикрытие истребителями планировалось из расчета 2–3 истребителя на эскадрилью штурмовиков (как это практиковали немцы). Командирам соединений В. Г. Рязанову и А. Н. Витруку предписывалось самим организовать последующие вылеты, исходя из наличных сил.

Как следует из оперативных документов воздушной армии, на четвертый день немецкого наступления группы 1-го шак и 291-й шад насчитывали по 18–20 штурмовиков и 10–12 истребителей, что отвечало сложившейся обстановке. Всего ударные самолеты выполнили 520 самолето-вылетов, уничтожив и повредив десятки танков и авто-



Результат действий германских «охотников» — сгоревший на вынужденной посадке «як»

машин. Столь интенсивные действия были предприняты в условиях сильного противодействия немецких истребителей: за сутки отмечалось 37 воздушных боев с участием наших штурмовиков, в ходе которых потери составили 25 Ил-2 и 6 истребителей прикрытия.

Летчики Ил-2 не ограничивались лишь обороной, сами нередко контратаковали немецкие самолеты. Командование 2-й воздушной армии зафиксировало многочисленные случаи, когда «штурмовики не только уничтожали живую силу и технику противника, но и вступали в бой с истребителями противника» [64]. В сводке за 8 июля отмечалось, что, по докладом авиаторов, неприятель недосчитался до 25 «мессершмитов», причем 10–12 машин сбили воздушные стрелки «ильюшиных». Особую самоотверженность проявил капитан М. С. Малов из 800-го шал, доведший счет побед экипажа до 12 неприятельских самолетов (в воздухе и на земле, из них половина была одержана под Белгородом), но, к сожалению, погибший в этот день.

Командир 800-го шал майор А. И. Митрофанов вспоминал: «До поздних сумерек летали штурмовики. От шума моторов звенело в ушах. Выматывались так, что не могли есть, думали только о том, чтобы поведаться и заснуть. А утром, с первыми лучами солнца, штурмовики снова были в воздухе. Вылеты следовали один за другим. В перерывах между ними летчики под крылом самолета едва успевали поесть, не ощущая вкуса пищи. Девушки из столовой, привозившие еду на аэродром, с сочувствием смотрели на осунувшихся, сразу похудевших летчиков» [65].

К вечеру 8 июля на отдельных направлениях немецкие войска продвинулись до 30 км в глубь нашей обороны, что создало непосредственную угрозу действующим аэродромам некоторых наших авиационных частей, прежде всего из состава 208-й нбад и 5-го иак. Так, летному составу 41-го гв. иап пришлось перелететь с аэродрома Ивня в Косиново. Тогда же 508-й иап покинул аэродром Сухо-Солотино, поскольку противник приблизился к нему на 12 км, а 438-й иап приступил к перебазированию с площадки Малой Псинки, когда его отделяло от передовых немецких танков не более 6 км! Отметим, что в ходе оборонительных боев Центрального фронта перебазирования авиации не производилось.

На Воронежском фронте также отмечались более интенсивные, чем у соседей, маневры силами и средствами для своевременного усиления угрожаемых направлений за счет войск, оборонявшихся на пассивных участках фронта. По приказу генерала Н. Ф. Ватутина выдвигались стрелковые, танковые, истребительно-противотанковые, зенитные части. Продолжалось наращивание усилий зенитной артиллерии на направлениях главных ударов противника (на Центральном фронте оно завершилось 7 июля). В помощь частям 26-й зенитной дивизии прибыли 8-я и 9-я зенад, которые в течение предыдущей ночи передислоцировались на 30–50 км, а к рассвету развернулись в боевой порядок. По документам



Немецкие механики готовят бронированный штурмовик «Хеншель» к боевому вылету



За разборкой авиационной пушки «Эрликон» MG-FF. Подобное оружие использовалось летом 1943 г. на FW.190, Ju.88, He.111 и др.



Немецкие зенитчики принимают участие в наземном бою

артиллеристов, плотность зенитных орудий всех калибров на Обоянском направлении не превышала четырех-пяти на километр фронта. Все же совместными усилиями зенитчиков и истребителей обоих авиакорпусов удалось прикрыть наземные войска, особенно подходивший с северо-запада 31-й тк, который усиленно бомбил противник.

К 9 июля обе стороны до предела напрягли свои силы. Как потом стало известно, неприятель в последний раз попытался прорваться к Обояни. Когда утром люфтваффе начали наносить массированные удары по полю боя, то командование 2-й ВА сделало вывод: враг подтянул из тыла свежие авиационные части (что не соответствовало действительности). Патрули «мессершмиттов» смогли изолировать от наших самолетов район Прохоровки, Кочетковки, Верховенья. Здесь в течение дня в воздухе непрерывно «висели» ближние разведчики Hs. 126 и FW. 189, которые передавали по радио результаты наблюдений за нашими войсками, корректировали огонь артиллерии, а при случае бомбили и обстреливали пехотинцев. Любопытно отметить, что по радиоперехватам донесений

экипажей-разведчиков часто удавалось даже определять местонахождение немецких танков.

Советские командиры также отметили, что, понеся значительные потери, бомбардировщики (здесь имелись в виду как двухмоторные машины, так и «штуки») стали действовать более осторожно. За несколько минут до их прихода появлялись две-три пары «мессершмиттов», просматривающие район предстоящего бомбометания. Они стремились или связать наших боем, или вытеснить их дальше на север. Когда не удавалось сделать ни того, ни другого, бомбардировщики временно уходили за линию фронта, ожидая удобного момента. Было замечено, что несколько ударов немецкие экипажи нанесли при смене наших патрулирующих истребителей, когда одна группа уже ушла, а другая еще не успела приступить к выполнению задания.

По данным ВНОС, немецкие бомбардировщики выполнили 1349 вылетов из 1633, совершенных в этот день. Численность групп была заметно меньшей, чем в предыдущие дни (до 30–35 самолетов), но они выполнили 89 налетов, преимущественно по войскам на поле боя. Не противоречат этой информации и отчеты 8-го авиакорпуса. Согласно им, части бомбардировщиков оказали 9 июля эффективную помощь 11-й тд, ид «Великая Германия» и аэсовским соединениям, причем в интересах 2-го тк СС пикировщики совершили абсолютное большинство вылетов в этот день (всего 699).

Продолжали вести активную «охоту» лучшие немецкие летчики-истребители. Большинство из 35 самолетов, потерянных советской стороной 9 июля, стали их жертвами. Только 5-й иак лишился 11 машин. Неудачно сложился день для 27-го иап, у которого неприятель сбил четыре Як-1, включая самолет командира эскадрильи майора А. В. Волкова. Во время атаки десяти «яков», ведомых капитаном П. И. Чепиной, на дюжину Ju.87, прикрытую четверкой «мессершмиттов», в воздухе внезапно показалась большая группа Bf. 109. Они раскололи наш строй, уничтожив три самолета. В одном из «яков» погиб герой первого дня сражения мл. лейтенант И. Г. Шлак (имел на счету 8 побед), который прикрыл своей машиной ведущего и тем спас его от неминуемой смерти. Командир части представил Ивана Гавриловича к высшей награде — званию Героя Советского Союза, но его наградили орденом Отечественной войны I степени (посмертно).

Но и в списках генерал-квартирмейстера люфтваффе указаны 28 немецких самолетов из состава 8-го авиакорпуса, а также еще два непосредственно подчиненных штабу 4-го воздушного флота (действовали на Курско-Белгородском направлении), уничтоженных или поврежденных 9 июля. В эскадре StG2 «Иммельман» недосчитались пяти «штак», из которых четыре машины упали за линией фронта. А одно из подразделений эскадры JG52 — 7-й отряд — лишилось к вечеру пяти Bf. 109G, при этом три летчика попали в плен,

а один получил ранение. Среди не вернувшихся был кавалер Рыцарского креста обер-фельдфебель Э. Росман (E. Rossmann), одержавший 93 победы.

Следовательно, советские истребители и зенитная артиллерия применялись достаточно результативно. По итогам дня командование Воронежского фронта также признало успешными действия ударной авиации. Тогда никто из советских командиров не знал, что в ходе одного из налетов Ил-2 едва не был уничтожен на передовом КП разведотдел 4-й немецкой ТА, расположенный северо-западнее хутора Озеровский. Благодаря действиям авиации и артиллерии, своевременному вводу в бой свежих сил противнику не удалось прорвать вторую полосу советской обороны. Неприятель сосредоточил на участке фронта шириной до 10 км примерно 400 танков, но смог лишь потеснить некоторые соединения на север на 6–8 км.

Этот успех все еще носил тактический характер: германским войскам не удалось форсировать реку Пена и выйти к Обояни. Экипажи немецких разведчиков (дневных и ночных) отмечали интенсивные передвижения советских войск в районе Корочи и северо-восточнее Прохоровки, обнаружили выдвижение крупных оперативных резервов. Однако Манштейн не собирался отказываться от замысла прорваться к Курску с юга. Оптимизм вселяли в не-

мецкого командующего определенные успехи 3-го тк, наступавшего на Корочанском направлении. На боевых действиях в районе Северского Донца остановимся подробнее.

НАД ПЕРЕПРАВАМИ (ДЕЙСТВИЯ АВИАЦИИ В РАЙОНЕ 7-Й ГВАРДЕЙСКОЙ АРМИИ)

Как известно, юго-восточнее Белгорода на Корочанском направлении противник силами 3-го тк и частично 11-го ак наносил вспомогательный удар для обеспечения фланга наступающей группировки 4-й ТА. Здесь держали оборону войска 7-й гв. армии генерала М. С. Шумилова, поддержанные 17-й воздушной армией. С первых часов боев на командном пункте Шумилова группа офицеров развернула вспомогательный пункт управления воздушного объединения во главе с генералом А. Е. Златоцветовым, который успешно руководил боевыми действиями авиации в ходе всей оборонительной операции.

Утром 5 июля передовые немецкие части форсировали Северский Донец и успешно навели несколько понтонных мостов. Вскоре по ним стали переправляться войска, невзирая на сильный огонь советской



Переправа войск генерала В. Кемпфа через Северский Донец

артиллерии. К сожалению, командование 7-й гв. армии не предприняло энергичных действий для своевременного уничтожения вражеских плацдармов на восточном берегу, хотя данные разведки, в том числе авиационной, получало исправно. Частично объяснение этому можно найти в том, что большинство соединений штурмовой авиации ранним утром были задействованы для ударов по немецким аэродромам. Кроме того, советское командование, следуя сложившейся традиции, обычно стремилось вводить в действие свою авиацию только после уточнения намерений противника.

Практически всю первую половину дня над передовыми и тыловыми позициями группы В. Кемпфа действовали «бостоны» из 244-й бад, которые вели разведку. Если ранее при выполнении аналогичных заданий экипажи попутно бомбардировали обнаруженные цели, то теперь было приказано бомбы на самолеты не подвешивать, а важную информацию о противнике немедленно сообщать по радио открытым текстом. Когда в середине дня стали поступать сведения о переброске на восточный берег танков, другой техники, командование Воронежского фронта поняло, что промедление с авиаударами по переправам чревато серьезными неприятностями. Командирам 3-го и 9-го сак поставили задачу разбомбить понтонные мосты, а также уничтожить скопления живой силы и бронетехники противника на левом берегу. Цели на правом берегу командующий 17-й воздушной армией генерал В. А. Судец атаковать запретил, опасаясь, что, разобравшись в обстановке, авиаторы нанесут удар и по своим войскам.

Дальнейшие события показали, что с принятием этого решения советская сторона явно опоздала. В середине дня около 100 немецких танков развернули наступление из района Карнауховки в направлении на Крутой Лог и Разумное. Основной удар пришелся по частям 78-й гв. сд, которые, не выдержав стремительной атаки противника, отошли, оставив оба населенных пункта. Правда, многочисленные узлы сопротивления, обойденные немецкими танкистами, продолжали длительное ожесточенное сопротивление.

Тем временем основной центр боевых действий авиации на данном участке фронта концентрировался в районе Безлюдовки, Ивановки, Соломино, где по переправам, сменяя друг друга, «работали» небольшие подразделения самолетов из 290, 305 и 306-й шад. В результате практически непрерывных атак штурмовики 3-го сак, выполнив 68 самолето-вылетов, разрушили (по докладам экипажей) две переправы и уничтожили до 40 автомашин противника. Еще 107 боевых вылетов совершили Ил-2, принадлежавшие 9-му сак, на счет которых занесли уничтожение также двух переправ и нескольких складов боеприпасов.

В германских отчетах не удалось найти подтверждений серьезных потерь соединений в материальной части от налетов советской авиации. Например, не отмечалось прямых попаданий в танки 6-й и 7-й тд 3-го танкового корпуса в первые дни сражения. Вероятно, под удары штурмовиков попали главным образом скопившиеся у переправ автомашины с грузами, повозки, различные тягачи... В то же время известно, что за 5 июля армейская группа «Кемпф» потеряла 3484 солдата и офицера убитыми, ранеными или пропавшими без вести; примерно 300 военнослужащих выбыли из строя вследствие авианалетов. (Для сравнения: соединения 4-й ТА, наступающие на участке 6-й гв. армии, недосчитались за первый день боев 2527 солдат и офицеров, что почти на 1000 человек меньше) [66].

Совершившим около 200 самолето-вылетов штурмовикам 17-й воздушной армии тем не менее не удалось сорвать переброску через Северский Донец частей 3-го немецкого танкового корпуса. Встреченные в воздухе «мессершмиттами» и сильным огнем с земли, Ил-2 понесли очень тяжелые потери. Достаточно отметить, что только одна 290-я шад недосчиталась 16 из 32 «илов», принимавших участие в этих налетах. Еще большие потери понесли 305-я и 306-я шад из 9-го сак, лишившиеся соответственно 28 и 19 экипажей! (Для 305-й шад в итоговой сводке приведены общие потери за 5 июля, куда занесли также



20-мм автомат и немецкий расчет из 7-го моторизованного зенитного полка прикрывают переправу

самолеты Ил-2 из 297-го шад, которые не вернулись после налетов на аэродромы Основа и Рогань.)

Следует отметить, что указанные в оперсводках цифры не являлись окончательными, поскольку потери полков уточнялись в течение нескольких дней и некоторые машины удалось затем найти на своей территории на местах вынужденных посадок. Так, в 306-й шад шесть штурмовиков передали в ремонт, снизив общие безвозвратные потери до 13 самолетов. Тем не менее боевые возможности штурмовой авиации Юго-Западного фронта заметно сократились в первый же день битвы.

Впрочем, к вечеру положение на фронте 7-й гв. армии все же удалось выправить. Наши посты ВНОС зафиксировали здесь за день до 1200 самолето-пролетов. Но эти цифры представляются сильно преувеличенными: основные силы 8-го авиакорпуса были задействованы в поддержку соединений 4-й ТА. Не подвергаясь сильным налетам, две ударные группы 24-го и 25-го гв. ск отбили у противника ряд населенных пунктов. Командующий Воронежским фронтом вечером 5 июля с оптимизмом докладывал в Ставку: *«Контратакой частей армии противник выбит из Крутого Лога, Разумного и на всем фронте отброшен на западный берег реки Северский Донец»* [67].

Последнее утверждение являлось весьма спорным, так как найти данные о вторичном форсировании немцами Северского Донца не удалось. Следовательно, генерал Ватутин картину прошедших событий явно приукрасил, выдавая желаемое за действительное, или же был введен в заблуждение ложным донесением с мест. Предпринятые утром контратаки с целью очистки восточного берега от противника не принесли результата. Размеры захваченного немцами плацдарма составляли 3–4 км в глубину и 10–12 км по фронту.

Воздушные атаки по переправам продолжались. И в последующие дни потери штурмовиков здесь оставались весьма высокими. Оперсводки штурмовых авиадивизий свидетельствуют, что на второй день боев на свои аэродромы не вернулись 6 Ил-2 290-й шад, 12 Ил-2 305-й шад и 19 Ил-2 306-й шад — итого 37 бронированных машин. В результате согласованных действий сил ПВО противника боевой состав некоторых частей 17-й воздушной армии сократился до трети первоначального состава. Например, в 306-й шад через два дня сражения в строю осталось всего 34 Ил-2, т. е. один полноценный полк! В то же время эффективность налетов оказалась невелика — 6 июля лишь экипажи 290-й шад доложили о прямых попаданиях ФАБ-100 и ФАБ-250 в переправу в районе Безлюдовки.

Стремясь остановить противника, истощить его наступающую группировку, советское командование продолжило посылать к переправам все новые и новые группы самолетов. Так, с 6 июля к ударам подключились «бостоны», принадлежавшие 244-й бад. Несколько налетов на неприятельские войска на западном берегу Северского Донца выполнили штурмовики 1-го шак. Однако начиная с третьего дня наступления,



Подготовка к вылету «Бостона» из 244-й бад генерала В. И. Клевцова. Стрелок уже занял место в самолете, а другие члены экипажа уточняют боевое задание

когда немецкие войска расширили плацдармы, удары по переправам стали отходить на второй план.

В ходе боевых действий неоднократно возникали непредвиденные ситуации. Например, утром 6 июля, возвращаясь из разведки, ведущий четверки Як-1 мл. лейтенант П. Д. Худов из 867-го иап обнаружил пару Ju-87, буксирующую планеры. Наши истребители пошли на сближение, а немецкие летчики немедленно отцепили планеры и попытались уклониться от атаки. Но было уже поздно: после меткой очереди Худова с 50–100 м сзади сбоку один из «юнкерсов» резко устремился к земле. Тем временем другие три «яка» обстреляли сначала ведомый пикировщик, а затем проштурмовали успевшие приземлиться планеры.



Командир 290-й шад генерал П. И. МIRONENKO беседует с летным составом



Мл. лейтенант С. В. Милошенко из 625-го шАП (290-й шад) к концу Белгородской оборонительной операции совершил 48 боевых вылетов, имел на счету свыше 50 уничтоженных автомашин с пехотой и грузами

По советским данным, в результате противник недосчитался двух самолетов Ju.87 и двух планеров [68].

Описание этого боя сохранилось и в документах противника. По данным штаба 42-го армейского корпуса, два «юнкерса» из связного подразделения 4-го ВФ [Verb. Kdo. (S) 4], использующего как самолеты устаревших конструкций, так и планеры и применявшегося преимущественно для буксировки грузов, подверглись в 7 ч 45 мин над тылами 161-й пд неожиданной атаке русских истребителей типа «Рата» у Тарановки, примерно в 20 км за линией фронта вблизи



В кабине «лавочкина» сержант Н. М. Скоморохов из 164-го иАП (впоследствии маршал авиации, дважды Герой Советского Союза) после успешного боевого вылета

железнодорожной ветки Харьков — Лозовая. Летчики на обоих самолетах не растерялись, успели отцепить планеры DFS.230. Перейдя в свободный полет, планеристы успешно уклонились от преследования. Меньше повезло экипажу ведущего Ju.87B, но авиаторы сумели покинуть горящую машину с парашютами.

Перед началом сражения планировалось, что если враг начнет наступать в полосе Воронежского фронта, то 17-я ВА предпримет интенсивные действия в интересах соседей. В документе, подписанном в конце мая 1943 г. заместителем командующего ВВС КА генералом Г. А. Ворожейкиным и утвержденном Г. К. Жуковым, будущие контрудары с воздуха разделялись по времени на два этапа: в период занятия неприятелем исходного положения на переднем крае перед атакой и с началом форсирования им Северского Донца. Воздушная армия готовилась выделить 180 самолетов из состава 244-й бад и 9-го сак и выполнить в первый день операции 330 вылетов, а во второй 300. Реально на первом этапе экипажи в воздух не поднимались, а с началом активных действий немецких войск перед фронтом генерала Шумилова к боевым действиям приступили части 3-го и 9-го сак. Всего за первые два дня сражения подчиненным генерала В. А. Судца удалось поднять в воздух 904 самолета.

Дальнейшему наращиванию ударов мешало удаление от района боев базирование 1-го сак. Днем 6 июля два батальона аэродромного обслуживания, получив задачу в 15 ч, совершили 125-км марш из района Старобельска на аэродромный узел Уразово. Руководил перемещением тыловых частей подполковник И. Б. Ростик из штаба 17-й ВА. Благодаря четкости и оперативности работы всех служб, прежде всего бойцов и командиров 30-го района авиационного базирования, удалось в сжатые сроки обеспечить боевую работу 1-го сак с новых аэродромов — в 6 ч 30 мин на третий день сражения первые истребители и штурмовики устремились в воздух [69].

Результаты ввода в сражение 1-го сак не замедлили сказаться, и соединение вместе с 3-м сак приступило к нанесению ударов по танкам и автотранспорту в районе Ольховка, Быковка, Дмитриевка, где, по нашим данным, интенсивно сосредоточивались резервы 4-й немецкой ТА. Во второй половине дня части 17-й ВА препятствовали противнику продвигаться восточнее Белгорода в полосе 7-й гв. армии. Всего 7 июля авиаторы воздушной армии совершили днем 689 самолето-вылетов, что соответствовало максимальной нагрузке за весь период битвы [70].

Если части 2-й ВА после утренних налетов 5 июля на длительное время прекратили бомбить и штурмовать неприятельские аэродромы (по крайней мере, в светлое время суток), то их коллеги из 17-й ВА препятствовали, насколько возможно, планомерной работе неприятельской авиации и в последующие дни. Такие задачи, например, неоднократно получали экипажи 237-го и 775-го шАП. В советских документах подробно описан налет на аэродром Рогань вечером 7 июля

с участием истребителей, вооруженных осколочными бомбами.

Разведка крупной авиабазы, произведенная утром этого дня двумя парами Як-1 из 814-го иап, не принесла результата, поскольку летчики даже не обнаружили аэродрома. Командир 3-го сак генерал В. И. Аладинский предположил, что неприятель предпринял разнообразные меры маскировки, а все немецкие самолеты подняты в воздух, и приказал тщательно просмотреть указанный район еще раз вечером. В случае обнаружения целей разведчики должны были блокировать аэродром, вызвав ударную группу из 5-го гв. иап.

В 17 ч 50 мин старшина Н. Ф. Химушин и ст. сержант Щиряков из 814-го иап доложили по радио: на летном поле у Рогани находится до 50 немецких самолетов, а на аэродромах Основа, Сокольники и Черкасское-Лозовое приземлилось по несколько десятков машин. Поскольку Рогань была ближайшим объектом, то именно сюда устремилась группа Ла-5 капитана Н. П. Дмитриева. В этом и других вылетах в начале битвы на многие «ласточины» из 5-го гв. иап подвешивалось по четыре бомбы АО-25.

Согласно советским источникам, налет прошел исключительно успешно: 16 неприятельских самолетов было уничтожено, а хорошо оборудованный роганьский аэродром противник долго не мог использовать. При этом наша сторона потеряла два истребителя не вернувшимися и два совершившими вынужденные посадки на своей территории, один из которых вскоре после приземления разбили германские минометчики. Однако в немецких документах не удалось найти подтверждения ни уничтожения над летной полосой Ju.52, ни взрывов при взлете от попадания бомб двух Ju.88 (!), ни тем более расстрела с близкой дистанции огромного транспортного FW.200. В списках потерь 8-го авиакорпуса за 7 июля указано об уничтожении одного FW.190A-5 из I/SchG1 на аэродроме Варваровка (с большой вероятностью, его сожгла группа майора Столярова из 775-го иап) и о повреждении одного Ju.87D-3 из II/St. G.77.

Несмотря на доклады экипажей об успешной борьбе с наземными войсками противника, немецкое наступление успешно развивалось, что свидетельствовало в том числе о недостаточной эффективности ударов с воздуха. Неприятель оперативно переправил большую часть танков 3-го тк, устремившись на северо-восток. Захваченное вечером 7 июля село Севрюково могло стать для немецких войск своеобразным трамплином для «прыжка» к населенному пункту Ржавец. Однако здесь, как и на фронте 6-й гв. армии, советские войска стойко и мужественно удерживали занимаемые рубежи, а командование своевременно вводило в дело все новые резервы. Многие германские части и подразделения оказались обескровлены. Например, некоторые батальоны 320-й пд, согласно показаниям пленных, уже в первый день недосчитались до половины личного состава. Вероятно, относительные потери германских соединений на Корочанском направлении



Капитан С. Жариков под крылом Ил-2 зав. № 1876643 уточняет маршрут предстоящего полета. Июль 1943 г.

были даже несколько большими, чем на Обояньском, что можно объяснить недостаточной поддержкой наступления с воздуха.

Подтверждение этому можно найти и в немецких, и в советских источниках. Так, утром 5 июля в ответ на запрос наземных войск оказать поддержку пикировщикам в районах Крутого Лога, Генераловки оперативный отдел штаба 8-го авиакорпуса ответил отказом, поскольку все «штуки» использовались в интересах 2-го тк СС. В 18 ч 10 мин этих же суток командир 3-го тк генерал Брайт попросил нанести удар с воздуха на участке наступления 320-й пд, действующей совместно с танкистами (положение пехотинцев представлялось весьма сложным), но штаб 4-го ВФ смог выделить лишь звено устаревших штурмовиков Hs.123.

В оперативной переписке между штабами люфтваффе и наземных войск за 6 июля сохранились отказы немецких авиационных командиров организовать атаки с воздуха советских войск вблизи колхоза Братская Дача, в полосе действий 106-й пд и других районах на

участке обороны нашей 7-й гв. армии. Утром следующего дня, под давлением генерал-фельдмаршала Манштейна, 8-й авиакорпус выделил лишь одну из групп пикировщиков для помощи наступающим пехотным частям, остальные силы авиации вновь использовались на направлении главного удара.

В своих воспоминаниях маршал С. А. Красовский ссылается на высказывание немецкого генерала Форста, который писал: «Началось наше наступление, а через несколько часов появилось большое количество русских самолетов. Над нашими головами разразились воздушные бои. За всю войну никто из нас не видел такого грандиозного зрелища» [71]. Однако важно отметить, что 106-я пд Форста входила в 11-й ак генерала Рауса и наступала на левом фланге армии Шумилова (т. е. на Корочанском направлении), стремясь переправиться через Северский Донец. Таким образом, Степан Акимович, сам того не подозревая, подтвердил активные действия авиаторов-соседей.

Противник же на этом участке использовал главным образом истребители и разведчики. Это видно, например, из донесения штаба 288-й иад 1-го сак, в котором отмечалось: «Крупных бомбардировочных групп, действующих на Белгородском направлении, в районе применения дивизии не отмечалось» [72]. По данным управления ПВО, в первые два-три дня сражения на Воронежском фронте примерно один неприятельский самолет из десяти перелетал на нашу территорию над войсками 7-й гв. армии, а остальные — над 6-й гв. армией. Кроме того, более половины вылетов люфтваффе на участке, входившем в зону ответственности 17-й ВА, немцы выполняли ночью.

Несомненно, германские экипажи отметили мощное прикрытие Корочанского направления нашими зе-

нитками. Вдоль восточного берега Северского Донца расположились (с севера на юг) 1181, 670, 1119-й полки малокалиберной зенитной артиллерии из состава 5-й зенитной дивизии полковника М. А. Кудряшова (он же отвечал за ПВО данного района), а в 8–15 км восточнее Белгорода, как бы во втором эшелоне, размещался 743-й полк, имевший на вооружении 85-мм пушки. Кроме того, в районе Волчанска занял позиции 258-й отдельный полк малокалиберной зенитной артиллерии.

Над головами гвардейцев Шумилова разгорелось в 6–8 раз меньше воздушных боев, чем над соседями из объединения Чистякова, и командование ВВС КА было право, оценивая воздушную обстановку над 7-й гв. армией как вполне благополучную. Удары по переправам в первые два дня сражения постепенно дополнили вылеты, направленные на срыв выдвижения немецких танков и автомашин восточнее и северо-восточнее Белгорода. Цели в районе Михайловки, Соломино, а по мере развития немецкого наступления — в районе Севрюково, Масловой Пристани постоянно подвергались воздействию советских летчиков.

В ряде случаев штурмовики нанесли несколько удачных ударов по противнику, что нашло отражение в благодарственных телеграммах наземных войск. В частности, в штаб 17-й воздушной армии поступила телеграмма, в которой говорилось: «Командующий 7-й гвардейской армией и командиры 81-й и 73-й гвардейских стрелковых дивизий просят передать «спасибо» экипажам, громившим в период с 15 до 16 ч 7 июля танки противника в районах Ястребово и Беловская. Начальник штаба 24-го стрелкового корпуса благодарит за действия 8 Ил-2 в районе Маслова Пристань» [73].

В то же время попытка оценить причиненный неприятелю ущерб успехом не увенчалась. Комиссия штаба воздушной армии, состоявшая из представителей разных соединений, выезжала на места завершившихся боев в районы совхоза Поляна, Гремячий, Батрацкая Дача, Мясоводово, Севрюково, Беловская и др. Однако проверить достоверность донесений экипажей оказалось сложно — к моменту прибытия авиационных представителей почти вся разбитая техника неприятеля оказалась убрана. По свидетельству заместителя командира 306-й шад подполковника А. В. Иванова, на полях сражений остался лишь один подорванный «Тигр» (из немецких документов следует, что действовавший здесь 503-й танковый батальон недосчитался четырех таких танков) да несколько разбитых орудий. «Вся уничтоженная матчасть противником



Командир отряда 7/SchG1 капитан Й. Менапак у Hs. 123. Его подразделение в июле часто взаимодействовало с войсками армейской группы «Кемпф»

была убрана с поля боя в тыл на всем участке армии. Было обнаружено всего 19 танков разных типов, 6 зенитных орудий, 3–4 самоходные пушки, 5–6 бронемашин, которые вывели наши войска», — написал в своем отчете Иванов [74].

В ходе боевых действий соединения 17-й воздушной армии понесли очень крупные потери прежде всего от огня зенитной артиллерии. Как теперь известно, 3-й тк прикрывали 99-й и 153-й моторизованные зенитные полки из 10-й зенитной дивизии, а части корпуса Рауса поддерживали главные силы 15-й зенитной дивизии (для сравнения отметим: 48-му тк был придан лишь один, 616-й зенитный артиллерийский дивизион). Неприятель прикрывал переправы 2–3-слойным огнем орудий разных калибров (от 20-мм до 88-мм). Высокая плотность залпов немецкой ПВО отмечается в документах практически всех авиачастей. В ряде случаев наши летчики доносили о том, что по штурмовикам вели огонь даже орудия вражеских танков! «Насыщенность района цели зенитной артиллерией [затрудняла] выполнение противозенитных маневров Ил-2. Для подавления ЗА требовалось не менее 20–30 штурмовиков», — докладывал штаб 5-й гв. шад [75].

Но дело было не только в сильной ПВО неприятеля, что показало специальное расследование, проведенное офицером Генерального штаба Красной Армии полковником Долидзе. По его запросу начальник авиационного отдела 7-й гв. армии полковник Иоффе подготовил статистические материалы о боевой работе разных авиакорпусов. Из документов следовало, что наиболее сильно пострадала 306-я шад, потери которой (по полкам) за первые три дня сражения показаны в таблице [76]:

Таблица 10

Дата/Часть	995-й шад	672-й шад	951-й шад	Всего
Потери Ил-2 за 5 июля	8	10	3	21
Потери Ил-2 за 6 июля	7	5	7	19
Потери Ил-2 за 7 июля	2	8	6	16
Потери Ил-2 за три дня	17	23	16	56
Совершено самолетов-вылетов за три дня	55	86	36	177

Из таблицы видно, что примерно каждый третий (!) вылет штурмовиков завершался фатально. И эти цифры получились при отсутствии мощного противодействия со стороны злейших врагов штурмовиков — немецких истребителей. Понять причины происшедшего помогают строки из доклада полковника Долидзе, рисующие, в частности, весьма неприглядную картину, царившую в небе над переправами через Северский Донец:

«Не была организована эффективная борьба с зенитной артиллерией противника. Выделялись отдельные замыкающие экипажи, что явно недостаточно при [весьма высокой] насыщенности зенитными средствами. Одновременно в районе цели появлялись 3–4 группы. Экипажи после первой атаки теряли ведущего из виду, перемещивались самолеты разных групп. Над целью порядок строя не выдерживался, летчики действовали в одиночку, кто во что горазд. От огня ЗА экипажи «разлетались» в разные стороны, не зная, где ведущие групп и свои самолеты, боевой порядок пар не сохранялся. Летчики при действиях по переправам и по местам скопления войск, при сильном огне ЗА противника сбрасывали бомбы [в] ряде случаев не прицельно и огнем пушек и пулеметов... расчищали себе путь для выхода из зоны огня» [77].

В начале лета 1943 г. практически во всех полках ВВС КА, в частности в 17-й воздушной армии, молодые авиаторы составляли значительную часть личного состава. Полковники Долидзе, Иоффе и другие старшие офицеры считали это главной причиной тяжелых потерь личного состава и материальной части в начале сражения. Сошлемся на отчет инспектора по технике пилотирования 306-й шад, датированный 3 июля 1943 г. Из него следовало, что в частях дивизии число пилотов и воздушных стрелков, ранее участвовавших в боевых действиях, было крайне незначительно.

Например, в 951-м шад к лету 1943 г. имели боевой опыт всего четыре, а в 995-м шад — три авиатора. Если средний налет пилота на Ил-2 в первой части составлял 21 ч, то во второй и вовсе не превышал отметку в 10 ч. При проверке в мае этого года оба полка признали небоеспособными, и они были возвращены в учебные центры для совершенствования в летной и боевой подготовке. Обучение, увы, завершилось в весьма сжатые сроки; экипажам дополнительно удалось выполнить в среднем по 10–12 полетов по кругу и один-два вылета в зону... [78]

Неудивительно, что брошенные в горнило жестоких боев, не имевшие достаточного налета в тылу и боевого опыта экипажи штурмовой авиации понесли тяжелые потери. Нередкими были случаи аварий и поломок из-за потери отдельными летчиками ориентировки и при вынужденных посадках после полной выработки горючего. Впрочем, не во всех случаях вина лежала на авиаторах «ильюшиных». Отмечалось также недостаточно надежное их сопровождение истребителями, которые, подходя к линии фронта в зоне сильного зенитного огня, поднимались на высоту 1000–1100 м, оставляя «илы» один на один с «мессершмиттами».

Летчики-истребители также высказывали немало претензий в адрес экипажей прикрываемых самолетов. По их мнению, отсутствие строгого порядка в воздухе серьезно затрудняло осуществление эффективного прикрытия и приводило к ничем не оправданному выходу из строя материальной части. Так, штаб 288-й иад доносил командующему 17-й воздушной армией: «На обратном маршруте из-за того, что Ил-2 невероятно



«Бостон» из 860-го бап серьезно пострадал от обстрела с земли, однако летчик благополучно посадил машину

растягивались, не выдерживали заданной высоты, часто «блудили», боевой порядок расстраивался, истребители должны были делиться на пары и четверки с целью прикрытия всех штурмовиков, что неоднократно приводило к вынужденным посадкам из-за недостатка горючего» [79].

Согласно нашим отчетам, более успешно действовали авиаторы 5-го гв. иап, 775-го шап, 449-го бап и некоторых других. Проявляя героизм, мужество, самопожертвование и отвагу, летчики 17-й ВА выполнили поставленные перед ними задачи. С 5 по 16 июля они совершили 4712 самолетов-вылетов (из них 2793 — днем), уничтожили и повредили (по официальным данным) до 400 танков, более 1050 автомашин с войсками и грузами, взорвали 22 склада с боеприпасами и 12 переправ, подавили 84 батареи полевой и зенитной артиллерии, рассеяли и уничтожили свыше 5650 солдат и офицеров противника. В 80 воздушных боях было сбито 93 немецких самолета, а еще 64 выведено из строя на аэродромах.

В то время как авиаторы 2-й и 16-й ВА примерно треть вылетов затратили на прикрытие своих войск, в 17-й ВА доля подобных действий не превышала 5% от общего количества (днем и ночью). Наоборот, здесь интенсивнее, чем у соседей, велась воздушная разведка, осуществлялись бомбоштурмовые удары по аэродромам и большие силы выделялись для прикрытия ударных самолетов.

Налеты на аэродромы и импровизированные мосты через Северский Донец оказались наиболее рискованными для наших авиаторов и приводили к самым крупным потерям. Это было обусловлено, как уже отмечалось, сильной ПВО противника, заблаговременно развернутой в районах базирования своей авиации

и переправ наземных войск. Достаточно сказать, что прикрывавшие полосу наступления немецкого 11-го («Раус») ак 4, 7 и 48-й зенитные моторизованные полки имели 72 мощных 88-мм орудия и до 900 автоматических пушек малого калибра (20-мм и 37-мм) [80]. Следовательно, для немцев не было секретом стремление советского командования бросить ударные самолеты на аэродромы и переправы.

Осталось указать, сколько самолетов 17-й ВА погибло при поддержке наземных войск в оборонительной операции Воронежского фронта. К сожалению, точных данных обнаружить не удалось, а суммируя цифры из отчетов соединений, можно оценить боевую убыль воздушной армии В. А. Судца в Белгородской оборонительной операции примерно в 180 самолетов, из которых более 100 составили Ил-2. Правда, некоторые из них впоследствии нашли на вынужденных посадках и даже восстановили (безвозвратно армия лишилась за первую половину июля 140–150 боевых машин). Интересно отметить, что действовавшая с первых часов сражения 305-я шад из 9-го сак недосчиталась 61 самолета с 5 по 14 июля; а включившийся в битву 7 июля 1-й сак потерял до 17 июля лишь 20 штурмовиков. Это наглядно подтверждает заметное повышение живучести наших самолетов, начиная с четвертого-пятого дня битвы. После того как немецкие войска продвинулись в глубь обороны 7-й гв. армии, плотность зенитного огня в районе переправ стала меньше, а у экипажей появился первый опыт по преодолению сильной ПВО неприятеля с меньшими потерями.

АВИАЦИЯ ПРОТИВ ТАНКОВ

Для большинства наступательных операций вермахта на различных театрах боевых действий было характерно применение мощных танковых группировок, собранных в кулак. С развязыванием войны против Советского Союза эти действия приняли наибольший размах, достигнув своего апогея во время Курской битвы. За два года войны наша страна добилась, вероятно, еще большего прогресса в области танкостроения. Неудивительно, что проблема борьбы с вражескими танками стояла всегда достаточно остро как для вермахта, так и для Красной Армии. Изыскивались все новые средства поражения бронированных машин. Наряду с традиционным использованием артиллерии и мин наиболее перспективным противотанковым оружием к лету 1943 г. считалась авиация. Однако противоборствующие стороны по-разному решили использовать самолеты для борьбы с танками.

Как уже говорилось, советское командование весной и в начале лета заготовило для врага немало «сюрпризов», одним из которых стали новые кумулятивные противотанковые бомбы ПТАБ-2,5–1,5, которые в больших количествах поступили на склады авиационного имущества. Новая авиабомба весила 1,5 кг и была разработана в ЦКБ-22 под руководством

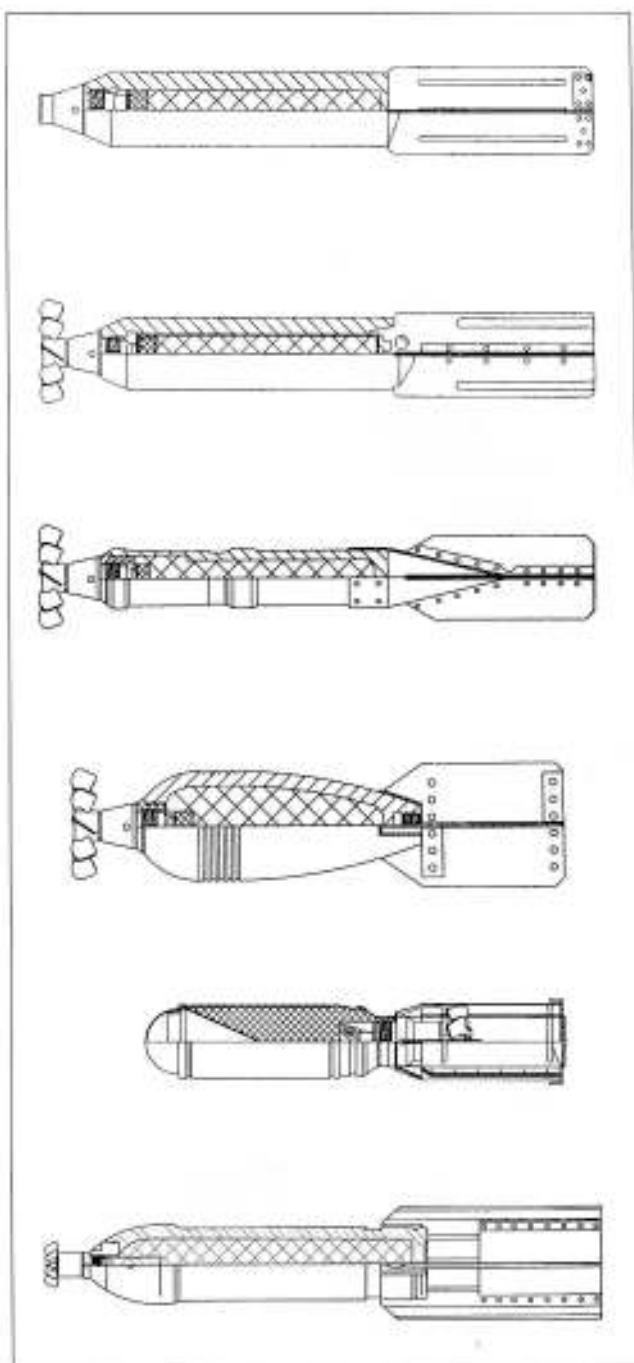
И. А. Ларионова. По личному распоряжению И. В. Сталина, которого ознакомили с результатами испытаний, ГКО принял этот боеприпас на вооружение, не дожидаясь оформления отчета по войсковым испытаниям, и распорядился начать его серийное производство, причем от наркома боеприпасов Б. Л. Ванникова потребовали в срок до 15 мая 1943 г. изготовить 800 тыс. таких авиабомб. Чтобы усилить эффект неожиданности, их решили использовать массированно и только по указанию Ставки ВГК.

С большой уверенностью можно утверждать, что впервые новые кумулятивные бомбы ПТАБ-2,5-1,5 применили летчики 61-го шав 291-й шад ранним утром 5 июля. В районе Бутово «илам» ст. лейтенанта А. А. Добкевича удалось внезапно для противника обрушиться на вражескую колонну. Снижаясь после выхода из атаки, экипажи отчетливо видели множество горящих танков и автомашин. На отходе от цели группа также отбилась от наседавших «мессершмиттов», один из которых был подбит в районе Сухо-Солотино, а его летчика взяли в плен. Командование соединения решило развить наметившийся успех: вслед за штурмовиками 61-го шав нанесли удар группы 241-го и 617-го полков, не позволившие противнику вернуться в боевой порядок. По докладом летчиков, удалось уничтожить до 15 неприятельских танков [81].

Об использовании новых бомб штаб воздушного объединения генерала Красовского немедленно доложил командованию Воронежского фронта. В своем вечернем донесении Сталину генерал Ватутин отмечал: «Восемь «илов» бомбили скопления танков противника, применив новые бомбы. Эффективность бомбежки хорошая: 12 танков противника немедленно загорелись» [82].

Столь же позитивная оценка кумулятивных бомб отмечается и в документах 2-й воздушной армии, которые свидетельствуют: «Летный состав штурмовой авиации, привыкший действовать по танкам ранее известными бомбами, с восхищением отзывался о ПТАБах, каждый вылет штурмовиков с ПТАБами является высокоэффективным, и противник терял по несколько подбитых и сожженных танков» [83].

Солдаты и офицеры наступающих дивизий вермахта быстро почувствовали на себе разящие удары с воздуха. Один из попавших впоследствии в плен — лейтенант-танкист — на допросе показал: «6 июля в 5 ч утра в районе Белгорода на нашу группу танков — их было не меньше сотни — обрушились русские штурмовики. Эффект их действий был невиданный. При первой же атаке одна группа штурмовиков подбила и сожгла около 20 танков. Одновременно другая группа атаковала отдыхающий на автомашинах мотострелковый батальон. На наши головы градом посыпались бомбы мелкого калибра и снаряды. Было сожжено 90 автомашин и убито 120 человек. За время войны на Восточном фронте я не видел такого результативного действия русской авиации. Не хватает слов, чтобы выразить всю силу этого налета» [84].



Некоторые типы авиабомб малого калибра, применяемые ВВС Красной Армии в середине 1943 г. Сверху вниз:

Осколочная авиабомба АО-2,5 сч обр. 1939 г.
Штатная осколочная авиабомба АО-2,5 сч обр. 1940 г.
Штатная осколочная авиабомба АО-2,5-2 обр. 1940 г.
Штатная осколочная авиабомба АО-2,5-3 обр. 1941 г.
Штатная противотанковая авиабомба ПТАБ-2,5-1,5
Штатная осколочная авиабомба АО-8 м4 обр. 1938 г. из корпуса 76,2 мм артснаряда, вариант 2



Один из советских штурмовиков, подбитых огнем истребителей и зениток, который смог дотянуть до расположения своих войск, где и произвел посадку в поле.

Вероятно, наиболее крупной целью, попавшей под удар советских штурмовиков, принадлежавших 291-й шад, была колонна танков и автомашин (не менее 400 единиц техники), которая 7 июля двигалась по дороге Томаровка — Черкасское. Сначала восьмерка Ил-2 ст. лейтенанта Баранова с высоты 200–300 м двумя заходами сбросила около 1600 противотанковых бомб, а затем атаку повторили другие восемь Ил-2, ведомых мл. лейтенантом Голубевым. При отходе наши экипажи наблюдали до 20 горящих танков [85].



Танк «Тигр» горит после налета советской авиации

Вспоминая о событиях 7 июля, С. И. Чернышов, в те дни командир дивизиона 183-й сд, входившей во второй эшелон Воронежского фронта, отмечал: «Колонна танков, возглавляемая «тиграми», медленно двигалась в нашу сторону, ведя огонь из пушек. Снаряды с боем проносились в воздухе. На душе стало тревожно: уж очень много было танков. Невольно возникал вопрос: удержим ли рубеж? Но вот в воздухе появились наши самолеты. Все вздохнуло с облегчением. На бреющем полете штурмовики стремительно ринулись в атаку. Сразу загорелось пять головных танков. Самолеты продолжали снова и снова заходить на цель. Все поле перед нами покрылось клубами черного дыма. Мне впервые на таком близком расстоянии пришлось наблюдать замечательное мастерство наших летчиков» [86].

Согласно оперсводкам 2-й ВА, в течение 7 июля на вражескую технику летчиками одной только 291-й шад было сброшено 10 272 ПТАБа, а через день — еще 9727 таких бомб. Стали использовать противотанковые бомбы и авиаторы 1-го шад, наносившие, в отличие от своих коллег, удары большими группами, насчитывающими по 40 и более штурмовиков. По донесению наземных войск, налет 7 июля 80 «иллов» корпуса В. Г. Рязанова на район Яковлево, Сырцево помог отразить атаку четырех танковых дивизий врага, пытавшихся развить наступление на Красную Дубровку, Большие Маячки.

Вражеские танки продолжали оставаться главной целью Ил-2 в течение всей оборонительной операции. Неудивительно, что 8 июля штаб 2-й воздушной армии решил провести проверку эффективности новых кумулятивных бомб. Инспекцию осуществляли офицеры штаба армии, следившие за действиями подразделения Ил-2 из 617-го шад, ведомого командиром полка майором Д. Л. Ломовцевым. В результате первой атаки шестерка штурмовиков с высоты 800–600 м сбросила ПТАБы на скопление немецких танков, во время второй был произведен залп РСов с последующим снижением до 200–150 м и обстрелом цели пулеметно-пушечным огнем. Всего наши офицеры отметили четыре мощных взрыва и до 15 горящих танков противника [87].

Вскоре выяснилось, что эффективность применения новых бомб достаточно точно определить нельзя. Например, штаб 5-й гв. шад докладывал: «Наблюдение за результатами применения указанных бомб затруднено, создается зрительное впечатление, что весь район падения бомб, независимо от наличия на нем объектов, подвергался огню, горело все: растительный покров, танки, автомашины» [88].

Отмечали авиаторы и несовершенство конструкции кассет, в которые загружали бомбы. Летчики 266-й шад докладывали: «Специальные бомбы ПТАБ, имеющие прямое назначение по этим целям [танки] и продемонстрировавшие хорошие результаты, применять в полном объеме мы не могли ввиду того, что самолеты не оборудованы специальными кассетами для загрузки мелкими бомбами, а имеющиеся

универсальные кассеты не могли использоваться на всех самолетах ввиду конструктивных недоработок, так как при загрузке кассет мелкими бомбами вследствие слабости замков при толчке самолета кассета открывалась и выпадавшие бомбы взрывались под самолетом» [89].

Тем не менее именно на Воронежском фронте ПТАБы нашли наиболее широкое применение. Согласно статистическим данным, во 2-й воздушной армии штурмовая авиация совершила в оборонительной операции 2797 самолето-вылетов, и в ходе 892 вылетов «ильюшины» несли противотанковые бомбы. Таким образом, в 31,9% всех вылетов штурмовики С. А. Красовского загружались этим смертоносным оружием (для сравнения: в 16-й ВА такие вылеты Ил-2 составляли 14,0%) [90]. Возможно, частая загрузка в кассеты мелких осколочных бомб, не позволявшая полностью использовать возможности бомбоотсека, привела к тому, что средняя бомбовая нагрузка штурмовика во 2-й ВА составила лишь 269 кг.

Правоммерно поставить вопрос: насколько эффективно удавалось уничтожать немецкие танки с воздуха, в частности, на южном фланге Курской дуги? Оказываясь, ответить на него однозначно не удается. Нет никаких сомнений в том, что под воздействием налетов германское командование перестало использовать сосредоточенные боевые порядки при передвижениях, не осуществляло перегруппировок без хорошо организованного огня зенитной артиллерии, стало уделять повышенное внимание маскировке моторизованных колонн. Безусловно также, что от противотанковых бомб сгорело большое количество немецкой техники, прежде всего различных специальных небронированных машин. А вот танков было уничтожено значительно меньше.

Обратимся к мнению специалистов. Историк ОКБ им. Ильюшина Ю. А. Егоров доказывает, что только после начала широкого использования кумулятивных бомб Ил-2 превратился в полноценный противотанковый самолет. В течение первых двух лет войны советские штурмовики могли вывести из строя средний танк только при близком разрыве фугасной бомбы (или при ее прямом попадании), чего было чрезвычайно трудно добиться, учитывая несовершенство прицела и непригодность самолета к пикированию. Теперь, как показали полигонные испытания, сбрасывая ПТАБ-2,5–1,5 с высоты 75–100 м, Ил-2 поражал практически все танки в полосе шириной до 15 м и длиной около 70 м. При попадании в цель кумулятивная бомба прожигала броню до 70 мм, что было достаточно для вывода из строя любого типа гитлеровского танка [91].

Впоследствии выяснилось, что ПТАБы часто наносили танку поражения, после которых его нельзя было восстановить. В результате пожаров нередко выгорало все оборудование, броня получала отжиг и теряла свои защитные свойства, а взрыв боеприпасов довершал уничтожение танка. Но бомбы уничтожали танк, лишь



Ст. лейтенант И. Н. Алишкин был одним из лучших в составе 617-го шп. За время оборонительных боев он совершил 27 боевых вылетов и, по официальным данным, уничтожил 7 танков, 13 автомашин, 2 склада...

угодив в район броневкладки или бензобака. Если же бомба попадала в механизм силовой установки или трансмиссии, то бронированная машина обычно лишь теряла способность передвигаться, а один-два члена экипажа выходили из строя.

Казалось, результаты массированного применения должны были быть весьма существенными, особенно учитывая элемент внезапности для неприятеля. К сожалению, не удалось найти достоверных свидетельств противной стороны по важному вопросу: сколько в действительности танков вышло из строя в результате авиационных налетов. Более того, изучение разбитой и захваченной неприятельской техники не подтверждает информации о высокой эффективности ПТАБ. Так, историк М. В. Коломиец, ссылаясь на материалы Научно-испытательного полигона ГБТУ КА, которое обследовало 31 потерянный немцами танк «Пантера» в районе шоссе Белгород — Обоянь, сделал вывод: только одна бронированная машина погибла после прямого попадания фугасной авиабомбы ФАБ-100. На остальных танках не удалось обнаружить пробоины в верхней части корпуса или башни [92].

В других случаях, по показаниям пленных, после налета 6–8 штурмовиков сгорало не более двух-трех средних танков и примерно столько же получали повреждения. По косвенным данным можно примерно оценить ущерб противника от действия советской авиации на южном фланге в 100 бронированных машин, из которых 30–40 танков не подлежали восстановлению. Следует отметить несколько причин, снижавших на первых порах эффективность перспективного противотанкового оружия.

Как уже отмечалось, универсальные кассеты самолетов Ил-2 оказались недостаточно пригодны для использования ПТАБов — были случаи застревания бомб в отсеках, их взрывов под фюзеляжем, приво-



Наземный состав готовит машину командира 617-го шАП майора Д. Л. Ломовцева. Его полк выполнил в оборонительной операции 302 успешных боевых вылета

дивавших к тяжелым последствиям для личного состава и материальной части самолета. Принятая как стандартная укладка бомб «горизонтально, вперед стабилизатором» оказалась неудачной — до 20% бомб не взрывалось. Надо учесть несовершенство прицелов Ил-2 и неустойчивое падение бомб, которые значительно отклонялись от оси полета. Отмечались случаи столкновений бомб в воздухе, преждевременных взрывов из-за деформации стабилизаторов, несвертывания вертянок и другие конструктивные дефекты.

Только после окончания Курской битвы был проанализирован первый накопленный опыт. В последний день лета 1943 г. вышли в свет указания главного инженера ВВС КА генерала А. К. Репина, в которых отражались вопросы «безопасной эксплуатации противотанковых бомб, правил безопасного обращения с ними и доработки отсеков под ПТАБ-2, 5–1, 5». Документ сыграл важную роль по дальнейшему повышению эффективности самолетов Ил-2 как противотанкового оружия [93].

Имелись недостатки и в тактике действий штурмовиков. Первоначально оптимальными высотами сброса бомб считались 500–600 м, что позволило снизить риск быть пораженным огнем малокалиберной зенитной артиллерии. Но в ходе боевых действий стало ясно, что наилучшие результаты получались при атаке целей с небольшого пикирования с высот до 100 м. Если же самолеты поднимались на 400 м, то рассеивание оказывалось слишком велико. Для повышения меткости

было очень важно, чтобы перед атакой штурмовики шли «свободным строем», когда каждый летчик мог самостоятельно выбрать объект для атаки и прицеливаться. Иначе только ведущие подразделения или группы имели шансы поразить танки врага.

Накануне операции «Цитадель» не меньшее внимание борьбе с советскими танками уделяло германское командование. По опыту предыдущих боев был сделан вывод, что против находящихся в обороне танковых частей и соединений пикирующие бомбардировщики малоэффективны: точно попасть в одиночный танк чрезвычайно трудно даже с крутого пикирования, а средства снабжения и обеспечения русских не будут уязвимы в достаточной степени при позиционной обороне. Основную ставку в борьбе с танками с воздуха командование сделало на специальные противотанковые самолеты.

К лету 1943 г. немцы уже накопили определенный опыт использования на самолетах 30-мм и 37-мм пушек. Генеральный штаб люфтваффе признал успешными действия весной

этого же года «испытательной противотанковой команды» («Panzerversuchskommando») капитана Г.-К. Штепа (H.-K. Stepp), оснащенной разными машинами, и прежде всего Ju.87G с двумя подкрыльевыми 37-мм зенитными пушками, установленными в специальных контейнерах под крылом. В немецком отчете отмечалось, что противотанковые самолеты способны вести результативную борьбу с любыми типами советских танков, но успешно действовать на них могут только наиболее опытные экипажи.

Одним из тех, кто удовлетворял высоким предъявленным требованиям, был капитан Г.-У. Рудель (H.-U. Rudel), в то время командир отряда 1/StG2 и единственный летчик, совершивший к рассматриваемому периоду более 1000 боевых вылетов. В начальной стадии боев над южным фасом Курской дуги он впервые опробовал «штуку» в бою против танков (до этого его опыт ограничивался борьбой с советскими автомашинами и десантными судами на Кубани). Впоследствии Рудель вспоминал:

«При виде огромных масс [русских] танков мне сразу вспомнились вооруженные пушками самолеты экспериментального подразделения, которое я привел с собой в Крым. Когда перед глазами маячит такая заманчивая цель, испытать противотанковую «штуку» было бы крайне просто. Разумеется, советские танки прикрывало большое количество зенитных орудий. Однако я говорил себе, что противников разделяет всего 1000–1500 метров, и если я не рухну вниз после

прямого попадания снаряда, то всегда смогу посадить поврежденный самолет среди своих танков. Поэтому было решено, что следом за моим пушечным самолетом последуют «штуки» с бомбами. Мы так и сделали.

В ходе первой атаки четыре русских танка взорвались под сокрушительными ударами моих пушек. К вечеру их количество возросло до 12. Нас всех охватил охотничий азарт, так как мы понимали, что каждый уничтоженный вражеский танк означает спасение нескольких германских солдат.

После первого дня боев механикам пришлось хорошо потрудиться, поскольку мой самолет серьезно повредил зенитный огонь. Жизнь у такого «Юнкерса» не слишком долгая, но самым главным было другое... В виде пушечной «штуки» мы получили оружие, которое могли немедленно широко использовать и способное справиться с огромным количеством советских танков. Летчики моего отряда радовались, как дети. Те же самые чувства испытало командование группы и эскадры, так как самолет в бою оправдал все возлагавшиеся на него надежды. Чтобы немедленно получить такие же самолеты, штаб разослал телеграммы по всем авиационным экспериментальным противотанковым подразделениям, требуя, чтобы все исправные самолеты были отправлены на фронт вместе с экипажами. Таким образом, был сформирован противотанковый отряд, и он поступил под мое командование» [94].

Надо признать, что Рудель был бесстрашным воздушным бойцом и незаурядным летчиком, фанатично преданным небу. Он имел отличную физическую подготовку, обладал психологической устойчивостью и был неутомим в небе. Однако скромность не относилась к числу добродетелей Руделя — летчик очень часто составлял весьма приукрашенные доклады о разгроме в одиночку крупных сил противника, и их никто не проверял. Удивительно еще, что на его счету к концу войны значилось «всего» 519 уничтоженных советских танков — при такой методике подсчета (пролетел над целью, обстрелял, записал на свой счет, подготовив красочную депешу вышестоящему командованию) количество взорванных бронированных целей вполне могло перевалить за тысячу. (Кстати, противотанковым отрядом 10 (Pz.)/StIG2, созданным 18 июня 1943 г., командовал не Рудель, как можно подумать из воспоминаний, а обер-лейтенант Г. Шюбель (H. Schuebel).)

К тому же следует учесть, что, согласно отчетам генерал-квартирмейстера люфтваффе, до конца июня в эскадру «Иммельман» не передали ни одного противотанкового «Юнкерса», а к началу операции «Цитадель» поступили всего четыре такие машины. В первые дни сражения основные потери наши танки несли от пикировщиков и бомбардировщиков 8-го авиакорпуса. Так, под сильное длительное воздействие немецкой авиации попали части 5-го гв. тк, когда они начали выдвигаться против наносившего главный удар 2-го тк СС. «Именно здесь было острое танкового клина [неприятеля], насчитывающего до 300 танков и мехдивизи-



Немецкие сигнальщики у бронетранспортера с зенитным автоматом наблюдают за появившимися в небе немецкими самолетами

зии, — отмечал командир нашего соединения генерал А. Г. Кравченко. — С началом своего выдвижения авиация противника систематически обрабатывала боевые порядки и районы сосредоточения частей корпуса. В течение 6 июля учтено не менее 1500 самолето-вылетов (что превосходило реальное количество вылетов в шесть-восемь раз. — Прим. авт.)» [95].

По немецким документам, наиболее успешно авиация вела борьбу с советскими танками в двое последующих суток. Например, лишь за 7 июля ударами с воздуха были уничтожены 44 боевые машины и 32 танка выведено из строя. На следующий день, если верить германским отчетам, к ним добавились 84 танка



Разбитый в результате налета штурмовиков бронетранспортер Sd.Kfz. 251



Немецкий ас-пикировщик Г.-У. Рудель показывает, как следует атаковать советские танки с воздуха

(из которых 11 машин горели при отходе немецких самолетов от цели), 21 танк считался поврежденным. (Противник не догадывался, что советские танкисты широко использовали во время налетов дымопуск для введения в заблуждение неприятельские экипажи.)

Когда 8 июля четыре танковых корпуса Воронежского фронта предприняли контрудар во фланг 2-му тк СС, в воздухе появился еще один тип самолета, специализированный для уничтожения танков. Это был ос-



С помощью кистей и краски наземный персонал отмечал успехи противотанковых самолетов. Хвостовое оперение Hs. 129В обер-лейтенанта Р.-Х. Риффера из 4/SchG1 украшают 13 нарисованных танков

нащенный 30-мм пушкой под фюзеляжем Hs. 129В. Далеко не самая удачная машина с двумя устаревшими маломощными французскими моторами «Гном-Рон», тем не менее обладала рядом достоинств. Она являлась вполне устойчивой «стрелковой платформой», имела солидное бронирование летчика и более года находилась на вооружении люфтваффе. К тому же таких машин в 8-м авиакорпусе имелось 75 штук.

В начале июля 1943 г. пять противотанковых отрядов [Jg.Pz./JG51, 4 (Pz.)/SchG1, 8 (Pz.)/SchG1, 4 (Pz.)/SchG2 и 8 (Pz.)/SchG2] базировались в Запорожье, где личный состав и материальная часть готовились к предстоящим боям. Затем первые четыре подразделения под общим командованием капитана Б. Мейера (B. Meyer) перебазировались в Варваровку и Микояновку. Их интенсивное применение отмечалось в немецких отчетах после полудня 8 июля. В книге «Люфтваффе против России» генерал Г. Плохер писал:

«Советские танковые части неожиданно пересекли Донец (имеется в виду Липовый Донец. — Прим. авт.), железнодорожную ветку Белгород — Курск и приближились к району наступления 2-го тк СС, готовясь нанести удар во фланг немцам. Еще до того как расчеты противотанковой артиллерии успели изготовиться, 8-й авиакорпус ввел в бой четыре противотанковых отряда, в каждом из которых имелось примерно по 16 самолетов Hs. 129.



Немецкие летчики у карты обсуждают предстоящий вылет. В центре — капитан Г.-Г. Маруфке из 4/SchG2

Они обрушивались на русских отряд за отрядом. В то время как одно подразделение выходило из атаки, второе приближалось к полю боя, а самолеты третьего заливали горячее и пополняли боеприпасы, а машины четвертого заходили на посадку. «Воздушный конвейер» 8-го авиакорпуса работал около часа, после чего уцелевшие русские укрылись в лесах. Большинство же танков советской бригады осталось гореть на подходе к полю боя. Этот эпизод продемонстрировал, что оружие, установленное на немецких самолетах, имеет достаточную мощность и эффективно поражает все типы советских танков, участвующих в сражении» [96].

Советские документы свидетельствуют о сильных атаках неприятельской авиации против гвардейцев 5-го и особенно 2-го тк, который, по всей видимости, и стал главной мишенью для экипажей «хеншелей». Особенно значительно пострадала 99-я тбр. Документы бригады свидетельствуют: «Удары авиации усилились по мере продвижения бригады вперед (все-го наступало три бригады. — Прим. авт.), и примерно к 18 ч 8 июля эти налеты превратились в непрерывную атаку с воздуха. О жестокости атак с воздуха силами Ju.87 можно судить по следующему факту: подбитый нашими зенитчиками Ju.87 стервятник направил на танк Т-70 и всей своей массой врезался в него. Танк сгорел. Экипаж танка остался живым. Как правило, самолеты Ju.87 атакуют наши танки с кормы, поражая огнем моторную часть... В период с 14 до 19 ч 8 июля зарегистрировано 425 самолето-вылетов. Наша авиация активности не проявляла» [97].

Вероятно, советские танкисты, как это часто случалось, неточно идентифицировали противника, приняв Hs.129 за Ju.87 (при всех различиях этих типов самолетов, двухмоторного и одномоторного, подобное нередко встречалось). Однако в налете приняли участие и «штуки», включая противотанковые. Указать, сколько танков лишилась 99-я тбр от воздействия с воздуха, достаточно трудно и можно оценить убыль материальной части в пять-шесть бронированных машин. В тот роковой день из-за неразберихи и нарушенного управления имел место случай, когда танкисты вступили в бой со своими же войсками, закрепившимися на этом рубеже, — общие потери составили 23 танка и 74 члена экипажей убитыми и ранеными. По немецким данным, всего противотанковые «хеншели» выполнили 53 самолето-вылета.

От обстрела с земли и технических неполадок в двигателях три Hs.129 вышли из строя. Поскольку противотанковые самолеты не представляли серьезной угрозы для нашей пехоты, в ходе налетов с ними взаимодействовали «фокке-вульфы» из группы I/SchG1, которые осколочными бомбами заставили замечать сопровождавших танкистов пехотинцев и зенитчиков. Один из FW.190 и был сбит, задев при падении наш легкий танк; в кабине штурмовика погиб командир отряда оберлейтенант П. Валезчук (P. Waleszchuk). Вероятно, именно его гибель нашла отражение в документах 99-й тбр как свидетельство ожесточенности боев.



Ju.87G из противотанкового отряда 10 (Pz.)/StG2 готов к вылету

«Первое применение в ходе наступления самолетов истребителей-танков оказалось весьма продуктивным, — отмечалось в журнале боевых действий 8-го немецкого авиакорпуса. — Даже если не наблюдалось пожаров из моторных отсеков русских танков, все равно их обстрел был эффективным, поскольку авиационные наблюдатели в передовых частях зафиксировали не менее шести попаданий. Особенного эффекта удалось добиться вечером при поддержке дивизии СС «Дас Рейх» — русские отступили, отведя в тыл танки» [98].

Практически одновременно были атакованы с воздуха части 5-го гв. тк, накануне с большими потерями вышедшего из окружения. Естественно, командованию было трудно сосредоточить силы для контрудара. И здесь основные потери наши танкисты понесли от



Отстрел пушки Flak 18 в тире



Механик снаряжает пушку Mk 103. Такое оружие немцы с успехом применяли против танков благодаря использованию подкалиберных снарядов

огня немецкой противотанковой артиллерии и «тигров», которые весьма точно стреляли с больших дистанций. Появление над полем боя большой группы германских самолетов, несомненно, также сыграло свою роль в исходе боя.

Сосредоточив около 130 танков и бросив против частей корпуса многочисленную авиацию, немецкому командованию удалось ликвидировать внезапно возникшую опасность, оттеснив 5-й гв. тк на прежние позиции. Командир корпуса генерал А. Г. Кравченко отмечал, что «с 16 ч до 19 ч 30 мин 8 июля противник применил большую группу самолетов *Bf. 110*, обстреливавших из пушек на бреющем полете танки 20-й гв. и 21-й гв. тбр (противотанковых «мессершмит-



Немецкие саперы идут мимо горящих и подбитых советских танков

тов» в составе 8-го авиакорпуса не имелось, и, вероятно, на самом деле действовали «юнкеры» и «хеншели». — *Прим. авт.)*» [99].

Перешедший в наступление 15-й гв. тк, имевший в своем составе 15 танков «Черчилль», подвергся ожесточенному налету немецкой авиации. При этом два танка прямыми попаданиями были уничтожены и еще два повреждены. Таким образом, еще не достигнув позиций противника, танковый полк прорыва потерял одну четверть своего состава. Среди раненых оказался и командир полка подполковник Турганев.

Вскоре танки оказались отсечены от своей пехоты, которая, спасаясь от поражения осколками и снарядами, группами по 6–10 человек «в беспорядке укры-



Под бомбежкой советские ремонтники эвакуируют подбитый танк Т-34



Разбитый американский танк М-3 «легкий», поставившийся в нашу страну по ленд-лизу

валясь от налета авиации противника». Заняв высоты 255,9 и 243,0, танкисты закрепились на достигнутых рубежах, продолжая отбивать настойчивые контратаки противника. За день ожесточенных боев потери 2-го тк составили 17 танков сгоревшими и столько же подбитыми.

Можно сделать некоторые выводы. Как теперь известно, нерешительные и разновременные действия соединений, плохое взаимодействие между ними на поле боя, а также несогласованность наземных войск и авиации привели к тому, что фронтовой контрудар Воронежского фронта закончился неудачей. По данным российского историка М. Ходаренка, бронетанковые силы фронта лишились за сутки 343 танков и САУ (из этого количества 158 боевых машин входили в 1-ю танковую армию) [100]. И хотя прямые потери от воздействия люфтваффе были значительно меньше, чем указанные немцами 84 танка, германская авиация сыграла весьма важную роль в срыве наших планов 8 июля.

Все эти примеры позволяют лучше понять, почему советский контрудар оказался неудачен, а участвовавшие в нем танковые соединения понесли тяжелые потери. Пострадали также некоторые полки и бригады, входившие или оперативно подчиненные командованию 1-й танковой армии. В итоговом отчете штаба объединения успехи немцев в борьбе с танками объяснялись хорошим взаимодействием наземных войск и авиации, которого добился неприятель:

«Отмечено быстрое появление бомбардировочной авиации противника там, где танки наталкивались на крепкий, организованный огонь нашей обороны, что заставляло предполагать расположение представителей авиасоединений с радиостанциями недалеко за боевыми порядками немецких танков или непосредственно в них, откуда они и вызывали самолеты прямо с аэродромов.

Когда бои 9 июля достигли высшего напряжения, на направлении главного удара вдоль шоссе Белгород — Обоянь авиация противника действовала в течение пяти часов. В это время непрерывно чередовались группы по 50–60 самолетов. Они бомбили боевые порядки наших частей, нанося большой урон в технике и живой силе. Так, из 13 KB 203-го тп, занимавшего оборону, 8 танков были выведены из строя прямыми попаданиями авиабомб, еще до ввода полка в бой» [101].

В первые дни германского наступления эскадры 8-го авиакорпуса наиболее тесно взаимодействовали с соединениями 2-го тк СС. Но танкисты 48-го тк также часто добивались успехов только благодаря эффективной поддержке своей авиации, а «удары с воздуха давали исключительный эффект». В подтверждение этого тезиса, в частности, генерал Меллентин приводит запись в журнале боевых действий разведотряда дивизии «Великая Германия»: «Мы с восхищением следили за действиями пикирующих бомбардиров-



Немецкая авиация часто действовала на поле боя, не опасаясь поразить свои войска. Видны следы взрывов, танк Т-IV дивизии «Дас Рейх» и наш горящий средний танк «Генерал Ли»



Подбитый танк Т-34. Судя по характеру повреждений, его вывел из строя германская авиация

чиков, непрерывно атаковавших советские танки. Одна за другой появлялись эскадрильи пикирующих бомбардировщиков и сбрасывали свой смертоносный груз на русские машины. Ослепительная вспышка показывала, что еще один танк противника «готов». Это повторялось снова и снова» [102].

Некоторые наши танковые соединения испытывали сильное воздействие вражеской авиации в течение нескольких дней. Когда 6 июля 6-й тк противодействовал противнику, не позволяя с ходу форсировать реку Пена западнее шоссе Обоянь — Белгород, то люфтваффе четырежды группами по 60–70 самолетов бомбили наши части, но без особого успеха. Утром 8 июля действия нашей ПВО оказались не столь успешны. По мнению советских штабов, самым негативным образом сказалось отсутствие штатных зенитных полков в составе всей 1-й ТА. Особо серьезный ущерб налеты «юнкеров» нанесли 200-й тбр, которая не успела окопаться танки на занимаемом рубеже. Неприятель потеснил танкистов, у которых к вечеру 10 июля осталось на ходу не более 35 танков. Впоследствии ситуация для 6-го тк еще более осложнилось, вынудив воинов вести борьбу в полуокружении. Трудно точно сказать, сколько бронированных машин погибло в результате поражения бомбами, но из 197 танков, имевшихся к началу оборонительной операции, к концу осталось пять Т-34, два Т-60 и один Т-70 [103].

При этом надо учесть, что в отличие от многих предыдущих операций, наши танковые части и соединения в целом хорошо прикрывались приданными средствами ПВО. Прежде всего отметим, что практически не отмечалось потерь в танках от действий авиации неприятеля в первые два дня сражения. Ведь до начала наших интенсивных контратак экипажи немецких ударных самолетов не имели исчерпывающей информации о местах сосредоточения танковых войск. В ходе последующих боев временами удавалось создать эф-

фективные завесы зенитного огня, не позволявшие летчикам противника выполнить задачу. Достаточно сказать, что в 1-й ТА за время оборонительных боев расход боеприпасов к 85-мм зениткам составил 2,9 боекомплекта, к 37-мм автоматам — 2,6 боекомплекта. (Лишь третью позицию занимали 76-мм пушки; к ним израсходовали 2,1 боекомплекта.) [104]

После подведения итогов оборонительной операции войск Воронежского фронта стало возможным оценить ущерб, нанесенный нашим танкам вражескими налетами. По предварительным оценкам, вышло из строя 120–150 машин, из которых 40–50 танков оказались или разрушены прямым попаданием бомб, или в них произошел внутренний взрыв, сделавший невозможным восстановление и дальнейшее использование некогда грозных машин.

Так, в 1-й ТА из всех потерянных Т-34 лишь семь танков наверняка стали жертвами авианалетов (четыре из состава 6-го тк, а остальные — 31-го тк). Известно также, что лишь 2% потерянных этой танковой армией боевых машин погибло от воздействия неприятельской авиации [105]. Из сводки потерь объединения получалось, что из 530 выведенных из строя броневых машин (без учета приданных танковой армии частей и соединений) только семь Т-34, два Т-70 и один Т-60 стали жертвами ударов германских самолетов. Однако из этого документа следовало: две трети потерь списано по статье «сгорело», что не позволяет однозначно определить причину их гибели [106].

ГЕРОИ И ПОДВИГИ

Без преувеличения можно утверждать, что практически во всех советских книгах, посвященных Орловско-Курской битве, тем более описывающих действия авиации, рассказывается о подвиге лейтенанта А. К. Горовца. Действительно, событие незаурядное: зам. командира эскадрильи 88-го гв. иап в одном бою уничтожил девять неприятельских самолетов. Подобной результативности, согласно советским источникам, не удалось добиться ни одному нашему летчику ни до, ни после рассматриваемых событий. Поскольку неоднократно высказывались сомнения в достоверности гибели столь большого количества пикировщиков в одном бою, постараемся восстановить ход событий.

Утром для патрулирования в районе Яковлево — Дмитриевка вылетела группа из 17 Ла-5 88-го гв. иап, ведомая командиром полка. Около 8 ч советские истребители вступили в воздушный бой с большой группой Ju.87, насчитывающей до 50 машин. «Юнкеры» уже встали в круг для бомбометания с пикирования. Заметив советские истребители, неприятельские самолеты стали уходить на свою территорию, поспешно сбрасывая бомбы [107].

«Лавочкины» устремились в погоню. После приземления наши летчики доложили об уничтожении

пяти Ju.87, трех Bf.109, а также одного Hs.126, производившего разведку в районе Яковлево. Из боевого вылета не вернулся один Ла-5, который пилотировал лейтенант Горовец, судьба которого некоторое время оставалась неизвестной. Только 9 июля «земля» сообщила о гибели летчика.

В это время в штаб 8-й гв. иад поступило донесение от одного из соединений наземных войск о воздушном бое одиночного Ла-5 с большой группой немецких самолетов. Герой-летчик с близкой дистанции обстреливал «юнкерсы», были хорошо видны дымные следы на местах падения самолетов. Над данным районом кипели горячие бои, и на ограниченном участке земли валялись обломки девяти немецких самолетов. Так возникла гипотеза — всех их уничтожил один краснозвездный истребитель. После ряда уточнений сомнений больше не оставалось: А. К. Горовец и был тем героем, который самоотверженно сражался, но из схватки не вернулся.

Донесение политотдела 2-й воздушной армии свидетельствует: «Выдающийся героический поступок совершил заместитель командира эскадрильи 88-го гв. иап гвардии лейтенант, член ВКП(б) тов. Горовец. Он один в неравном бою с самолетами противника сбил 9 самолетов Ю-87. Сам тов. Горовец, будучи смертельно ранен в этом бою, погиб смертью героя, не дойдя 4 км до своего аэродрома. Этот бой советского богатыря с восхищением наблюдали наземные войска, которые и подтвердили результат этого боя» [108].

Сразу оговоримся, что найти эти свидетельства наземных войск в архивах Министерства обороны не удалось. Нет упоминания о подвиге летчика в оперсводках авиационных полков и дивизий, а также воздушной армии, составленных «по горячим следам». Нелишне отметить, что в этот день только летчики 88-го гв. иап заявили о пяти сбитых Ju.87, в то время как общий счет всей дивизии за день составил, по разным данным, от 16 до 18 «лаптежников». И это без учета побед, занесенных впоследствии на счет Горовца, а также других соединений 2-й воздушной армии!

Не подтверждаются результаты воздушного боя показаниями пленных летчиков и списком потерь 4-го воздушного флота. Немецкое авиационное объединение за 6 июля, как уже отмечалось, недосчиталось сбитыми и поврежденными 10 Ju.87, из которых четыре машины стали жертвами истребителей. Даже если немецкие данные не учитывают всю убыль материальной части, трудно представить себе, будто «вдруг» обнаружится еще не один десяток неучтенных «штук». Принимая во внимание весьма преувеличенные доклады многих советских летчиков о своих победах, занесение на счет погибшего лейтенанта девяти сбитых самолетов выглядит скорее актом пропаганды, чем отражением реально произошедшего события.

По всей видимости, оторвавшись от своей группы, Горовец действительно вступил в воздушный бой с большой группой Ju.87 и, вероятно, даже сбил или серьезно повредил несколько самолетов противника,



Командир эскадрильи 193-го иап, а впоследствии командир 240-го иап Н. И. Ольховский. Звания Героя Советского Союза ему было присвоено в феврале 1944 г., прежде всего за отличие в битве под Курском

однако закончившийся боезапас заставил Александра Константиновича выйти из схватки, после чего недалеко от своего аэродрома безоружный Ла-5 стал жертвой «мессершмиттов». Уже после войны останки героя, орден и его личные вещи, а также обломки самолета были найдены на месте падения на хуторе Заринские Дворы.

Накануне битвы А. К. Горовец был достаточно опытным бойцом, провел 72 боевых вылета, имел на счету два сбитых неприятельских самолета и нередко замещал комэска ст. лейтенанта В. И. Мишустина. Он до конца выполнил воинский долг. Это же можно сказать о многих других героях, чьи имена стали широко известны в ходе ожесточенных боев над Белгородской землей, возмужавших и выросших за недолгое, но чрезвычайно насыщенное событиями время. Среди тех, кто с честью вышел из самых трудных испытаний, прежде всего хотелось рассказать о двух однополчанках из 240-го иап — мл. лейтенантах И. Н. Кожедубе и К. А. Евстигнееве, впоследствии ставших гордостью нашей авиации.

Как известно, часть подполковника И. С. Солдатенко после тяжелых боев под Сталинградом была пополнена инструкторами летных училищ. При перечислении в 14-м запасном иап на Ла-5 зимой 1943 г. почти весь



Молодые летчики 240-го иап на аэродроме Уразово за три месяца до начала немецкого наступления на Курск. Слева направо: мл. лейтенант Ю. Лобенок, ст. сержанты А. Амелин и К. Евстигнеев

летный состав получил отличные оценки за технику пилотирования, меткость стрельбы, четкое выполнение маршрутных полетов. В акте проверки 240-го иап указывалось, что сержант Кожедуб выполнил 3282 посадки, проведя в воздухе более 495 ч, а у сержанта Евстигнеева эти числа составляли 3445 и 498 соответственно. Показатели были впечатляющими, поскольку значительно, во много раз превышали средний налет в то время строевого летчика ВВС КА. Вот только оба будущих Героя обладали весьма ограниченным боевым опытом, имея в активе преимущественно учебные воздушные бои.

Но они оба быстро впитывали все новое, перенимали опыт боевых товарищей и к концу июня 1943 г., получив первые офицерские звания, оказались готовыми к серьезным испытаниям. В воспоминаниях Кожедуба и Евстигнеева четко прослеживается одна и та же мысль: предстоящие ожесточенные бои не были неожиданными, так как летный состав с весны наблюдал за сосредоточением войск противника в районе Белгорода. По приказу майора С. И. Подорожного, сменившего погибшего майора Солдатенко, с «лавочкиных» сняли бомбодержатели, тщательно проверили исправность материальной части, заменили изношенные моторы.

В период затишья полк проходил тренировку для ведения ночной работы и отрабатывал слетанность в составе звеньев и эскадрилий. Впоследствии хорошее взаимопонимание позволило одерживать победы, с меньшими потерями выполнять боевые задачи. По воспоминаниям И. Н. Кожедуба, сбив 6 июля первый в своей жизни неприятельский самолет — Ju.87, он оторвался от группы и избежал серьезных неприятностей лишь благодаря ведомому мл. лейтенанту В. Ф. Мухину, вовремя отразившему атаку подкравшегося «Мессершмита».

К концу оборонительных боев командование оценило успехи Ивана Никитича: за четыре сбитых самолета его наградили первым орденом Красного Знамени и назначили командовать эскадрилей. Однополчане отмечали, что в этих боях для уничтожения неприятельского самолета, как правило, Кожедубу приходилось расходовать весь боекомплект «лавочкина»; пройдет несколько месяцев, и советский ас научится поражать неприятельские машины в их наиболее уязвимые места одной-двумя короткими очередями.

О подвигах его однополчанина К. А. Евстигнеева к этому времени знали не только в полку, но и во всей 2-й воздушной армии. Его боевой счет рос особенно стремительно (10 личных побед и 2 групповых, по другим данным, 9 + 2 на 18 июля 1943 г.), и к концу оборонительной операции командир части представил молодого летчика к званию Героя Советского Союза (документ подписали все вышестоящие начальники, включая Н. Ф. Ватутина и Н. С. Хрущева, однако летчика удостоили ордена Суворова III степени; первую Звезду «Героя» он получил лишь в августе 1944 г.). В оперсводке за 8 июля отмечаются напряженные бои 4-го иап в районе севернее линии Белгород—Мясоедово (в ходе 224 вылетов сбито 27 неприятельских самолетов ценой 11 своих истребителей) и подчеркивается: «Особо отличился мл. лейтенант Евстигнеев, который в одном бою сбил три Ju.87» [109].

Вполне возможно, одним из сбитых неприятельских самолетов управлял командир отряда 5/StG77 кавалер Рыцарского креста К. Фитцнер (K. Fitzner). Впоследствии Евстигнеев подробно рассказал, как успешно атаковал с близкой дистанции ведущего первой девятки на попутно пересекающихся курсах, после чего «лаптежник» упал, охваченный пламенем. Впрочем, Кирилл Алексеевич также не скрывал грамотные действия многих вражеских летчиков, жестокий характер боев и подстерегавшие его самого трудности.

Достаточно было на какую-то долю секунды задержаться с маневром в одной из схваток, как очередь «сто девятого» поразила истребитель. Ла-5 свалился на крыло, перешел в отрицательное пикирование, и только у самых верхушек деревьев летчику удалось вывести машину. Снаряды «маузеров» буквально «раздели» плоскость (были видны лонжероны, нервюры, нижняя обшивка), повредили посадочный щиток, рули... Высокое летное мастерство и живучесть «лавочкина» позволили Кириллу Евстигнееву благополучно совершить посадку на аэродроме.

Особенно яркое впечатление осталось у будущего прославленного аса от грандиозного танкового сражения под Прохоровкой, свидетелем которого он был. «12 июля наша эскадрилья три раза вылетала к этому полку сражения, — вспоминал К. А. Евстигнеев, — Нам казалось, все смешалось на земле, как в крошечном аду: горели сотни танков и спецмашин, воздух насытился дымом, чадом и гарью; трассы зенитных снарядов, купола парашютов, горящие самолеты, дымящие огненными хвостами...» [110].

Последняя фраза сказана отнюдь не для красного словца. Действительно, над ударной группировкой немецкое командование создало сильную завесу огня зенитной артиллерии, не меньшую опасность для бомбардировщиков и штурмовиков представляли вражеские истребители. То один, то другой наш самолет получал серьезные повреждения или загорался. В одном из политдонесений утверждалось: «Советские летчики, презирая смерть, стремились нанести врагу наибольший ущерб. Движимые неудержимым желанием приблизить победу, они твердой рукой направляли свои подбитые, пылающие машины на боевые порядки противника, скопления

его боевой техники и живой силы, танковые и моторизованные колонны, в самолеты на аэродромных стоянках» [111].

Накануне и в ходе битвы на Орловско-Курской дуге политработники пропагандировали подвиги летчиков, выпускали боевые листки с названиями: «Огненный экипаж», «Бессмертное пики», «Последняя атака» и др. В Центральном архиве Министерства обороны Российской Федерации удалось обнаружить сведения об огненных таранах, совершенных советскими летчиками в ходе оборонительной операции Воронежского фронта. Эти данные приведены в таблице 11 [112]:

Таблица 11

Дата	Звание, фамилия	Полк	Дивизия	Корпус	Армия	Район гибели
05.07.43 г.	Мл. л-т Гусев И. Г.	995-й шап	306-я шад	9-й сак	17-я ВА	Переправы через Сев. Донец
05.07.43 г.	Ст. л-т Долгов А. П.	175-й шап	305-я шад	9-й сак	17-я ВА	Бессоновка
05.07.43 г.	К-н Захаров М. С.	735-й шап	266-я шад	1-й шак	2-я ВА	Вост. Пушкарское
05.07.43 г.	Мл. л-т Киселев Н. Р.	854-й бап	293-я бад	1-й бак	2-я ВА	Район Бутово
08.07.43 г.	Мл. л-т Томайкин П. А.	95-й гв. шап	5-я гв. шад	1-й сак	17-я ВА	Окраины Белгорода
09.07.43 г.	К-н Петрухин И. Т.	94-й гв. шап	5-я гв. шад	1-й сак	17-я ВА	Село Разумное
15.07.43 г.	Мл. л-т Савик Н. Ф.	61-й шап	291-я шад	—	2-я ВА	Зап. Сырцево

Комментируя таблицу, хотелось отметить, что чаще всего огненные тараны выполняли штурмовики. За исключением мл. лейтенанта Савика, лишь весной 1943 г. окончившего Ульяновскую авиационную школу, все летчики имели значительный боевой опыт. Самый юный герой — мл. лейтенант Гусев, 1920 г. р., примерно три года работал инструктором в Балашовской военной школе, после чего совершил более 20 боевых вылетов. Остальные успели выполнить от 40 до 100 вылетов (ст. лейтенант Долгов примерно полгода летал на У-2 до начала переучивания на Ил-2), причем часто они шли во главе своих подразделений или частей. Так, мл. лейтенант Томайкин занимал должность зам. командира эскадрильи. Вместе с летчиками погибли члены экипажей В. А. Кравченко, А. А. Кондратюк, П. А. Сабуров...

В таблице приведены только документально подтвержденные случаи. В то же время в литературе, посвященной битве на Орловско-Курской дуге, часто указывается гораздо больше огненных таранов. Например, известный политработник А. Д. Зайцев из ВВА им. Гагарина (г. Монино) приводит сведения о том, что 7 июля 1943 г. ст. лейтенант М. Т. Забненков из 155-го гв. шап направил горящий штурмовик во вражескую колонну, устремившуюся к Обояни, но чудом остался жив [113].

Согласно оперсводкам 292-й шад, летчик не смог перетянуть через линию фронта и приземлился на подбитой машине в расположении вражеских войск. Как впоследствии стало известно, Забненков (их полк еще не стал гвардейским и в то время назывался 820-й шап)

несколько дней скрывался от неприятельских патрулей, но 12 июля все же попал в плен. В августе 1944 г. летчику удалось бежать из лагеря для военнопленных и в октябре того же года вернуться к своим.

Не подтверждается документами архива Министерства обороны и героический поступок мл. лейтенанта А. М. Вавилина из 421-го шап, который (по информации Зайцева) 10 июля направил горящий штурмовик на



Один из немецких пикировщиков, уничтоженный в ходе битвы. Судя по бортовому коду, машина принадлежала командиру подразделения или части



Командир 800-го шап майор А. И. Митрофанов. К началу нашего контрнаступления на Харьков выполнил 16 боевых вылетов на Ил-2, а возглавляемый им полк — 1411



Подчиненный Митрофанова командир эскадрильи Б. Ф. Шубин героически сражался и погиб во время Белгородской оборонительной операции

механизированную колонну врага в районе Томаровки. При этом указанная часть с таким номером в битве не участвовала, вероятно, имелся в виду 241-й шап 291-й шад. По документам полка, Александр Максимович Вавилин, 1918 г. рождения, уроженец Ашхабада, не вернулся из боевого вылета 10 июля.

В книге воспоминаний командир 800-го шап майор А. И. Митрофанов не пожалел лестных слов, рассказывая об одном из своих подчиненных — ст. лейтенанте Б. Ф. Шубине. Действительно, на счету комэска было более 130 боевых вылетов, уничтожение 57 автомашин, подавление огня 12 артиллерийских батарей, 8 взорванных цистерн с горючим, десятки неприятельских самолетов, сожженных или поврежденных на земле, и 7 сбитых экипажей в воздушных боях. Митрофанов отмечал, что в ходе напряженных боев между руслом Северского Донца и Беленихино 14 июля 1943 г. Шубин направил «горящий, неуправляемый «ил» на танки врага, затаившиеся в низине» [114], а из документов дивизии и армии можно лишь сделать другой вывод: командира эскадрильи сбита над целью немецкая зенитная артиллерия, он погиб в бою.

СПАСАЯ ТОВАРИЩЕЙ

В разгар битвы на Орловско-Курской дуге Совинформбюро сообщило: «В бою был подбит самолет мл. лейтенанта Колоскова. Летчик совершил посадку в тылу врага. Отряд немецких кавалеристов бросился к месту приземления. Летчик Николаев поспешил на выручку товарища и посадил свой самолет рядом с подбитой машиной Колоскова. На глазах у приближавшихся гитлеровцев летчики подожгли поврежденный самолет и вдвоем улетели на машине Николаева. Вскоре они благополучно приземлились на своем аэродроме» [115].

Как следовало из оперсводки 2-й ВА, 1 июля (т. е. до начала битвы) истребитель Ла-5 из 88-го гв. иап получил повреждения (по одним сведениям — в бою с FW-189, по другим — от обстрела зениток) и не мог продолжать полет. Мл. лейтенант И. Т. Колосков совершил вынужденную посадку юго-восточнее Лебедина. Его однополчанин мл. лейтенант А. В. Николаев быстро сориентировался: он приземлился рядом и, не выключая мотора, помог товарищу размеситься в фюзеляж-



А. И. Гридинский из 820-го шап вывез своего командира с места вынужденной посадки на переднем крае обороны. Фото 1944 г.



Однополчанин Гридинского зам. командира С. Д. Пошивальников 15 раз водил на цели группы штурмовиков во время обороны под Курском. Фото 1944 г.

ном люке «лавочкина». Немецкие солдаты бежали к самолетам, поэтому времени для уничтожения поврежденной машины уже не оставалось. Под обстрелом врага летчики благополучно взлетели и в 14 ч 25 мин уже находились в дружеских объятиях [116].

На четвертый день боев необычный случай произошел в 820-м шап. В напряженном бою, в ходе которого наши летчики сбили два Ju.87, в самолет зам. командира эскадрильи лейтенанта С. Д. Пошивальникова попал зенитный снаряд. Стрелок получил смертельное ранение, машина начала резко снижаться, а затем буквально плюхнулась в поле, едва перетянув через линию фронта. Немецкая артиллерия открыла ураганный огонь по Ил-2, однако приземлившийся поблизости мл. лейтенант А. И. Гридинский помог командиру вылезти из разбитой машины и перебраться к нему. Трехместный штурмовик благополучно взлетел и вернулся на аэродром Гринев [117].

Судьбы Пошивальникова и Гридинского оказались схожими: летом 1944 г. оба летчика героически погибли в боях, оба были удостоены высокого звания Героя Советского Союза. Правда, С. Д. Пошивальников узнал

о знаменательном событии в своей жизни, а А. И. Гридинского наградили посмертно — указ Президиума Верховного Совета СССР был опубликован к 20-летию Победы в Великой Отечественной войне.

Надо отдать должное и нашему противнику: взаимовыручка в вермахте была развита не меньше, чем в Красной Армии. Неоднократно в ходе войны немецкие авиаторы вывозили своих товарищей из-за линии фронта. Уже ранним утром 26 июня 1941 г. один из летчиков группы II/KG27 приземлился рядом с поврежденным таранным ударом «Хейнкелем», взял на борт весь его экипаж и вернулся на свой аэродром в Румынии [118]. Чаше всего подобные действия, требовавшие храбрости, выдержки, отличной техники пилотирования, предпринимали пилоты «штурк».

Из германских отчетов можно узнать, например, что спас своего подчиненного командир отряда 3/StG2 обер-лейтенант Ф. Платцер (F. Platzer), а поступок лейтенанта Хенриха (Henrich) из III/StG1, приземлившегося в 10 км за линией фронта у подбитого самолета лейтенанта Ханне (Hanne), стал широко известен в люфтваффе — на месте радиста находился



Мл. лейтенанты А. В. Николаев и И. Т. Колосов (вылезает из люка Ла-5) не скрывают хорошего настроения. Только что истребитель, ставший двухместным, приземлился на своем аэродроме Ивня

немецкий военный корреспондент. Молодой унтер-офицер О. Хайнрих (O. Heinnich) из III/StG77 в течение года обеспечил возвращение в строй сразу двух экипажей «восемьдесят седьмых».

Попытки использовать для спасения экипажей одноместные самолеты встречались гораздо реже. Тем не менее один из таких случаев произошел в период битвы на Орловско-Курской дуге. Известный ас оберфельдфебель Г. Россман (H. Rossmann) из III/JG52, одержавший, если верить немецким донесениям, 93 победы, вспоминал потом о своем последнем, 640-м, боевом вылете 9 июля:



Летчики группы II/JG3 обсуждают перипетии завершившейся воздушной схватки с советскими летчиками

«Мы стартовали четверкой на разведку в район Обояни. Неожиданно ведущий второй пары фельдфебель Э. Лоберг (E. Lohberg) потерял ведомого лейтенанта В. Пулса (W. Puls). Я развернулся, чтобы поддержать товарища, но при этом потерял из виду четвертого летчика — лейтенанта З. Зейлера (S. Seyler), ушедшего в облачность. Вскоре примерно в 100 м над землей раскрылся купол парашюта.

Вместе с Лобергом, который теперь прикрывал меня, мы облетели вокруг места приземления неизвестного летчика в тот момент, когда белый шелк как бы осел, а наш товарищ освобождался от лямок парашюта и попытался скрыться в близлежащем лесу. Был ли это Зейлер — осталось неизвестным. Мы наблюдали, как большое количество русских направилось в сторону парашютиста, но под воздействием наших штурмовых атак они залегли.

При очередном развороте я заметил, что «Мессершмитт» Лоберга окутался сначала белым паром, а затем черным дымом. Летчик повернул поврежденную машину на запад. Вскоре он удачно приземлил самолет на «брюхо» на ровной, достаточно большой поляне примерно в 20 км западнее Обояни. Фельдфебель продолжал оставаться в кабине. Внимательно осматривая местность с бреющего полета, я выпустил шасси и при заходе на посадку аварийно сбросил фонарь кабины.

Приземление произошло успешно. Лоберг вылез из «Мессершмитта» и побежал к моей машине. Я заметил, что он ранен в левую руку. Летчик забрался на левую плоскость, а я тем временем готовился к старту. Неожиданно мой товарищ покачнулся и упал под фюзеляж самолета. Решив, что он потерял сознание, я отстегнул лямки парашюта, вылез из кабины. Внезапно прозвучала очередь, выпущенная из автомата, — меня ранило в ноги. Только тут я заметил русских...

О судьбе своих однополчан Лоберге, Зейлере и Пулсе мне так и не удалось ничего узнать, несмотря на все предпринимаемые попытки» [119].

По советским источникам, двух немецких летчиков удалось пленить примерно в 150 км юго-восточнее от того места, которое указал Россман. В них также приводится несколько иная версия происшедшего. Например, по воспоминаниям бывших авиаторов 5-го гв. иап Н. Г. Ильина и В. П. Рулина, их командир майор В. А. Зайцев получил из штаба 207-й иад приказ перебраться из-под Чугуева исправный «Мессершмитт», у которого в баках не было ни капли бензина. Стало известно, что пара немецких летчиков вела «охоту» за автомашинами на фронтовых дорогах. Южнее Белого Колодезя их обстреляли зенитки. Осколки снаряда пробили у ведущего самолета бензобак, вывели из строя радиацию и ранили самого летчика. Попытка перетянуть машину через линию фронта не удалась; пришлось искать место для вынужденной посадки. С выпущенными щитками и шасси «Мессершмитт» сначала плавно бежал по поляне, но затем попал в овраг, встал на нос и скапотировал. Неподалеку на ровной площад-

ке благополучно приземлился ведомый, который отстегнул ремни, сбросил парашют и побежал к оврагу.

«В это время мимо проезжал на телеге пожилой бригадир с двумя колхозницами, — передают Ильин и Рулин рассказ местных жителей. — Погоняемая возницей лошадь пылила трусой. Вдруг они увидели стоящий одиноко в поле одномоторный самолет. Чужой — с крестами на крыльях и фюзеляже и свастики на хвосте. А летчика нет. Прошло минут десять-пятнадцать. Колхозники не знали, что предпринять,

— Фашист идет! — закричала одна из женщин, показывая рукой в сторону оврага.

Оттуда поднимался человек в комбинезоне мышиного цвета. По его совсем юному лицу градом бежал пот. Увидев пожилого мужчину с пастушеским кнутом и двух женщин, он растерялся. Бросился к машине. Немецкий сержант хотел встать на центроплан, чтобы взять что-то из кабины, но хлесткий удар по ногам опрокинул его. Точно по команде наши налетели на фашиста, связали и доставили в ближайшую воинскую часть. Позже бригадир-колхозник был награжден за это орденом» [120].

По воспоминаниям ветеранов части, трофейный «Мессершмитт» осмотрела техническая бригада, которая выявила повреждения и устранила их. Истребитель заправили горючим, опробовали на земле и готовились использовать для разведывательных полетов в тыл противника. Но командование дивизии не одобрило этот план, поскольку получило прямые указания из Москвы относительно дальнейшей судьбы машины. Вскоре из НИИ ВВС прибыл летчик-испытатель, перенесший самолет в Подмоскovie для проведения испытаний.

Вновь обратимся к сводке Совинформбюро. В конце августа оно сообщало: «Самолет Me-109 совершил посадку на поле прифронтового совхоза «Красная волна» Харьковской области. Бригадир совхоза И. С. Зелинский обезоружил немецкого летчика и поручил нескольким рабочим доставить его в штаб советской части. Тем временем другой немецкий летчик, убедившись, что в поле находятся штатские безоружные люди, также совершил посадку. Он выстрелил из пистолета в Зелинского, но промахнулся. Ловким ударом советский патриот вышиб оружие из рук гитлеровца и задержал его. Оба немецких летчика были переданы подоспевшим красноармейцам. Самолеты в полной исправности сданы советской авиационной части» [121].

Действительно, Bf.109G-4 № 19968 («белая 6»), на котором летал Э. Лоберг, вскоре доставили в НИИ ВВС и подробно изучили. У самолета был сильно изношен двигатель, а наружные бомбодержатели и зафиксированное в выпущенном положении хвостовое колесо ухудшали аэродинамику. Впоследствии этот истребитель часто использовали при проведении учебных воздушных боев в институте. Новенький Bf.109G-6 № 20154 обер-фельдфебеля Э. Россмана представлял собой гораздо более ценный трофей, но этот самолет серьезно пострадал при вынужденной посадке и для



Bf 109G-4 № 19968 фельдфебеля Э. Лоберга из III/JG52 стал ценным советским трофеем 9 июля 1943 г.

его восстановления требовалось время и силы — в НИИ ВВС он так и не попал.

В то время строевые командиры наших ВВС еще не знали о новой модификации основного истребителя противника; вряд ли кто-либо обратил внимание на изменения во внешнем облике, вооружении и оборудовании хорошо знакомого «мессера». Впрочем, советская разведка действовала весьма оперативно, и вскоре на стол главного инженера ВВС КА генерала А. К. Репина лег отчет, где со ссылкой на показания пленного летчика (Россмана, хотя это имя не упоминалось) перечислялись основные различия между Bf.109G-4 и Bf.109G-6:

«В настоящее время Bf.109G-6 является новейшим типом немецкого истребителя, вооруженного одной пушкой калибра 20 мм и двумя синхронными крупнокалиберными пулеметами. Пулеметы MG131 калибра



Один из первых новейших Bf 109G-6, поступивших на вооружение авиагруппы I/JG52

13 мм впервые устанавливаются на немецком истребителе, имеют электрическое управление и скорострельность 750–850 выстр./мин. В боезапас пушки входят бронебойные, осколочно-бронебойные и зажигательные снаряды. Преимущество данной схемы вооружения состоит в том, что все огневые точки сконцентрированы на небольшом пространстве. Боезапас пушки составляет 200 патронов, пулеметов — по 250–300 патронов.

Шасси на Bf. 109G-6 более прочное. Амортистойки и колеса усилены. Мотор установлен тот же — DB605 A, но его дополнительно форсировали по мощности на 200 л. с. Костыльное колесо истребителя убирается в фюзеляж. Относительно Bf.109G-4 максимальная горизонтальная скорость Bf. 109G-6 возросла на 20–30 км/ч и составляет у земли 530–540 км/ч...» [122]

БОЕВЫЕ ДЕЙСТВИЯ НОЧЬЮ

В первые сутки оборонительного сражения на Белгородском направлении интенсивность ночных боевых действий была значительно ниже, чем на северном фланге Орловско-Курской дуги. Отчасти это можно объяснить малочисленностью легкомоторной авиации 2-й воздушной армии. Накануне сражения в 208-й ибд имелось всего 49 самолетов У-2 и Р-5, из которых только 34 исправных. Соединение пополнялось личным составом и материальной частью, не покидая прифронтовой полосы. Фактически лишь 646-й и 715-й ибд являлись в начале июля полноценными авиаполками. Вооруженный всего девятью Р-5, 620-й ибд больше походил на эскадрилью и чаще всего использовался для ведения ночной разведки. Еще пять У-2 один Р-5 и два СБ имела оперативно подчиненная дивизии 331-я ночная авиаэскадрилья.

Напряженность (меее двух вылетов на экипаж до рассвета) ночной работы была также недостаточной, а результаты налетов оценивались командованием как весьма скромные, оказывая преимущественно изнуряющее воздействие на солдат и офицеров противника. Существенную поддержку ночникам полковника Л. Н. Юзеева оказала 262-я ибд (командир полковник Г. И. Белицкий) 17-й воздушной армии, которая содействовала войскам 7-й гвардейской армии. Все же эффективность действий ночников оставалась в первые сутки операции незначительной. Это заставило советское командование привлекать дополнительные силы.

К атакам неприятеля поздним вечером 6 июля приступили экипажи 244-й бд, вылетающие на «бостонах» и накопившие значительный опыт действий в темное время суток. Если в первую ночь сражения был зафиксирован 171 вылет, то в следующую фронтовая авиация выполнила уже 269 вылетов, несмотря на ухудшение погодных условий. Наши авиаторы отыскивали цели не только в ближних тылах и вблизи передовой противника, но также стремились уничтожить злополучные переправы через Северский Донец, которые,

несмотря на все усилия, продолжали исправно функционировать.

Весьма необычным представляется идея применить для работы ночью штурмовики Ил-2. Подобные замыслы попытались реализовать еще в период Сталинградской битвы, впрочем, без особого успеха. Весной 1943 г. началась подготовка к боевым действиям ночью нескольких полков, среди которых был 667-й шап 292-й шад, где учеба шла наиболее интенсивно. Накануне битвы при посадке на аэродром один из штурмовиков потерпел аварию, но в целом тренировка летного состава проходила успешно. С началом оборонительного сражения полк в бой не вступил, продолжая проводить учебно-тренировочные полеты.

В ночь на 7 июля наиболее подготовленные экипажи совершили свои первые боевые вылеты, атаковав восемь Ил-2 переправы и цели в районе Ячнева Колодезя. Летчики взлетали и садились при освещении взлетной полосы фарами от автомобилей, доложив впоследствии об уничтожении пяти зенитных, двух полевых орудий и создании двух очагов пожара в районе переправ. На следующую ночь в район цели вылетело уже 11 самолетов, уничтоживших и повредивших, по данным экипажей, пять танков, два зенитных орудия, склад боеприпасов, склад ГСМ.

На этом ночная «карьеря» летчиков 667-го шап, собственно, и завершилась. Тяжелые потери 1-го шап в дневных вылетах заставили командование, ранее планировавшее продолжить дальнейшую отработку ночного применения самолетов Ил-2, бросить полк в горнило боев. Действия штурмовиков ночью показали, что самолет плохо предназначен для данного вида работы. В выводах командира 667-го шап майора Д. К. Рымшина указывалось на возможность использования штурмовиков в светлые лунные ночи, на рассвете и в сумерках. Он полагал, что иначе ночные вылеты превратятся в «простое уложение воздуха» [123]. Чрезмерно задняя центровка двухместного штурмовика, наряду с плохой продольной устойчивостью и трудностями ориентировки в темноте, по мнению командира полка, позволяла заранее предположить серьезные проблемы при боевых действиях, с которыми неизбежно столкнутся экипажи, особенно молодые.

Не оставались пассивными и немецкие ночники 4-го воздушного флота. В то время как отдельные хорошо подготовленные экипажи двухмоторных бомбардировщиков атаковали станции и перегоны, легкие бипланы стремились уничтожить автомашины в ближнем тылу Воронежского фронта. Наши посты ВНОС фиксировали не более 30 пролетов вражеских самолетов за ночь, но временами реальное количество вылетевших после захода солнца немецких машин оказывалось в два–два с половиной раза больше.

Так, в ночь на 7 июля немцы задействовали 64 самолета. При этом 13 бомбардировщиков вели «свободную охоту» вдоль железнодорожных линий Курск — Касторное, Волоконовка — Касторное (экипажи отмечали прямые попадания в четыре платформы) и у станции

Прохоровка. Одновременно 50 легких самолетов осуществляли налеты для изнурения наших войск в населенных пунктах юго-восточнее и восточнее Белгорода, также вели борьбу с автомобильными перевозками на Корочанском направлении, а один двухмоторный «Юнкерс» проводил ночную разведку. (В общее число не включены вылеты ночных истребителей, поскольку они подчинялись непосредственно штабу 4-го ВФ, а мы используем отчеты 8-го авиакорпуса.)

Эти действия не остались незамеченными, поскольку на следующую ночь предпринимались попытки блокировать немецкие аэродромы в районе Харькова (Рогань, Основа) силами 13 «бостонов» из 244-й бад. О потерях противника на земле не сообщалось, да и препятствовать ночным вылетам было достаточно трудно: бипланам «Арадо» или «Гота» не требовалась специальная подготовка взлетной полосы, а «хейнкелы» или «юнкерсы» вылетали с разных аэродромов по одному или мелкими подразделениями. Как правило, интенсивность ночной работы определялась возможностями экипажей (после трех-пяти вылетов днем им требовался отдых) и метеословиями. В целом же на каждый поднятый ночью немецкий самолет вылетало не менее пяти советских, а по весу сброшенных бомб противник уступал примерно в 15 раз, что объяснялось широким использованием нашей стороной дальних и тяжелых бомбардировщиков.

Правда, в течение первых двух суток оборонительных боев основные усилия АДД концентрировались на Орловском направлении. Ставка ВГК, которой непосредственно подчинялся командующий генерал А. Е. Голованов, полагала, что именно здесь будет нанесен наиболее мощный удар неприятеля. Против группы армий «Юг» были задействованы преимущественно 3-й гвардейский и 5-й авиакорпуса, совершившие за две ночи 221 самолето-вылет, из них в 85 вылетах целями самолетов являлась непосредственно белгородская группировка немцев. (За это же время по войскам группы армий «Центр» АДД выполнила 573 самолето-вылета, причем в 287 вылетах поразились крупные железнодорожные узлы, а 286 вылетов были направлены против наступающей орловской группировки.) [124]

Несмотря на это, именно в районе Белгорода соединения АДД понесли тогда заметные потери, превысившие половину общей убиты (четыре корабля из семи). В одних случаях (ТБ-3 из 54-й авиадивизии) губительным оказался огонь своей же зенитной артиллерии, в других (Ли-2 из 53-й ад и Ил-4 из 7-й гв. ад) самолеты стали жертвами неприятель-

ских ночных «охотников». Насколько известно, незадолго до начала наступления одно-два звена из отряда 11/NJG5 перебазировались из Восточной Пруссии на Харьковский аэроузел. Результативные атаки немецких ночников при плохой видимости, 5–10-балльной облачности на высоте всего 400 м, можно объяснить эффективной системой наведения Bf.110 с земли с помощью радиолокационных станций.

Наши экипажи не остались в долгу: войска неприятеля понесли определенные потери в районах Бутова, Стрелецков, Томаровка. В каждом из перечисленных пунктов контролеры отметили по 15–30 очагов пожаров. Особенно напряженно действовал 3-й гв. ак, большинство экипажей которого совершили в ночь на 7 июля по два вылета. О действиях в районе Белгорода в эту ночь вспоминал начальник штаба 9-го гв. ап майор Д. К. Перемот, летевший в самолете-лидере:

«Я вывожу Ил-4 на цель. А к роще, куда мы нацелились, тянутся танки. Они спешат укрыться от удара с воздуха, а заодно и дозаправиться топливом. У нас на борту 1500 кг бомб. Заходим на рощу. Я сбрасываю груз. За нами приступает к работе весь полк. Когда развернулись, увидели над рощей бушующее пламя. Боевые машины, цистерны с горючим, технические летучки — все объято огнем. Горела и земля, обильно политая топливом» [125].

Утром 7 июля, как уже отмечалось, сражение разгорелось с новой силой. Несмотря на упорное сопротивление и контрудары наших войск, противник смог продвинуться вперед, правда незначительно. Советское командование решило повысить интенсивность вылетов ночной авиации, что можно объяснить подготовкой



Подготовка к ночному вылету биплана У-2. Вероятно, машина принадлежала 734-му ибап: накануне сражения полк преобразовали в 97-й гвардейский, сюда прибыли журналисты и фотокорреспонденты

к предстоящему фронтовому контрудару. Как отмечал заместитель Голованова генерал Н. С. Скрипко, координировавший действия АДД на южном фланге Курской дуги, 94 самолета 6-го ак с аэроузла Морозовский продолжали в эти дни наносить удары по портам Тамань и Керчь, стремясь сорвать подвоз морем пополнения и боеприпасов для врага на Таманском полуострове [126]. Но 7 июля штаб АДД перенацелил подчиненных генерала Г. Н. Туликова, поставив новую задачу:

«В ночь на 8 июля 1943 г. корпус бомбардирует переправы через Северский Донец у пунктов Топлинка и Карнауховка (15 км юго-восточнее Белгорода) и уничтожает скопления войск в этих пунктах. Главная цель — переправа у Топлинки. Особо предупредить экипажи о необходимости наблюдения за наземной обстановкой, бомбить только прицельно. Во главе каждого эшелона иметь опытные экипажи-осветители. В районах Разумное, Соломино, Крутой Лог действуют другие части АДД» [127].

Тогда же примерно в 25 км северо-западнее Белгорода (Томаровка, Пушкарное) впервые атаковали врага тяжелыми авиабомбами авиаторы 45-й ад. Во многих источниках, особенно мемуарах, подчеркивается отличное выполнение задания и огромный ущерб, причиненный врагу. Однако документы соединения рисуют гораздо менее радостную картину. Прежде всего отмечается, что вылет двух полков сильно растянулся во времени; когда экипаж майора В. М. Обухова из 746-го ап уже был над Томаровкой, последний бомбардировщик группы только взлетал с Раменского. Отказ материальной части вынудил один экипаж вернуться домой, а плохие погодные условия осложнили остальным прицеливание. При анализе результатов вылета отмечалось:

«Удар должен был наноситься группами в два-три самолета (всего вышло на цель 13 кораблей Пе-8. — Прим. авт.) в течение 40 мин с высоты 2600–3400 м. Средств земного обеспечения самолетовождения, светонаведения и обозначения линии своих войск не было. За исходный ориентир был взят изгиб шоссе-ной дороги у н. п. Яковлево (32 км северо-западнее Белгорода). Для подсвета цели были посланы два самолета с задачей освещать пункты в продолжении всего удара. При выполнении боевого задания некоторые экипажи исходный ориентир не опознали, проросчили его, отклонились от маршрута и вышли на цель с большим опозданием, после того как экипажи-осветители закончили свою работу. Без светонаведения трудно было отыскать заданную точку прицеливания, вследствие чего при бомбометании экипажи ориентировались по очагам пожаров. Эти экипажи поставленную перед ними боевую задачу не выполнили» [128].

К вышеупомянутым соединениям в ночь на 8 июля присоединился 2-й гв. ак, большинство экипажей которого действовали на южном фланге Курской дуги. Эшелонируясь по высоте и времени, дальние бомбардировщики практически целую ночь, вплоть до 4 ч утра, наносили удары по выявленным местам скопления жи-

вой силы и техники противника. Наиболее опытные экипажи смогли поднимать на Ил-4 до 2,5 т бомб, что являлось предельной загрузкой для самолетов этого типа. Особенно отличился летчик В. Г. Кочиев из 18-го гв. ап, сбросивший на врага в двух вылетах 5 т бомб. Контролировавшие работу экипажей подполковник П. И. Бурлуцкий, майоры Е. Б. Окоороков, А. И. Шапошников и другие отметили достаточно высокую меткость бомбометания. Особенно отмечалось мастерство штурманов П. М. Костюшина, А. А. Кошика, Г. Безобразова, которые быстро и точно вывели корабли на цели.

Как следует из документов, соединения АДД совершили 275 вылетов, из которых в 156 были атакованы населенные пункты у линии фронта (Луки, Быковка, Томаровка, Пушкарное), в 53 бомбились скопления танков в Разумном и Кривом Логе, а в 66 вылетах разрушались переправы неприятеля через Северский Донец у Соломино, Топлинки, Карнауховки [129]. Несомненно, наши авиаторы смогли бы добиться большего, если бы не активное противодействие, оказанное неприятелем в ту ночь. Немцы выслали несколько хорошо подготовленных экипажей в район тех аэродромов АДД, которые находились юго-западнее Москвы, с задачей максимально помешать их нормальной работе. Если от Липецкого аэроузла, где базировался 3-й гв. авиакорпус, «блокировщика» удалось достаточно быстро отогнать интенсивным огнем зениток, то над районом Серпухова один из «хейнкелей» (из отряда 14/КГ27) находился до 50 мин, по одной сбрасывая небольшие бомбы и препятствуя посадке в Липицах возвращающихся Ил-4 из 2-го гв. авиакорпуса. Экипажи уходили в зону, стремясь дождаться ухода немецкого бомбардировщика. В результате посадка затянулась, а запланированный повторный вылет почти повсеместно оказался сорван.

В течение двух следующих ночей основные усилия АДД концентрировались севернее и северо-западнее Белгорода. Однако погода не благоприятствовала активным действиям, поэтому количество поднятых в небо самолетов было заметно меньше, чем в ночь на 8 июля (в сумме менее 400 вылетов). Пилоты «кукурузников» продолжили участвовать в сражении, по мере сил лишая отдыха и сна солдат и офицеров вермахта. По донесениям наблюдателей, наибольшего успеха добились У-2 из 262-й нбд на участке наступления 3-го немецкого тк.

Все же суммарный вес бомб, сбрасываемых на головы солдат и офицеров противника с бипланов, оказался невелик. Генерал Н. Ф. Ватутин понимал, что вскоре он лишится помощи от соединений АДД, поскольку началась подготовка к контрнаступлению Брянского фронта. Тяжелые корабли были крайне необходимы для разрушения хорошо оборудованных оборонительных позиций неприятеля мощными фугасками. Этим обстоятельством можно объяснить стремление задействовать ночью части «фронтового» 1-го бак. К тому же корпус с 5 июля находился в состоянии вынужденного бездействия: не хватало, как

уже отмечалось ранее, истребителей для прикрытия групп Пе-2 при сильном противодействии противника в воздухе.

После совещания в штабе перед командиром полковником И. С. Полбиным поставили задачу в ночь на 10 июля атаковать немецкий аэродром Микояновку. Генерал С. А. Красовский также распорядился дополнить ночные действия «пешек» и поддержать их на рассвете наиболее подготовленными авиаторами из 1-го шак, которых направили проштурмовать стоянки и обнаруженные разведкой немецкие самолеты. Планировалось, что экипажи Пе-2 выйдут на свой аэродром при помощи радиополукомпасов, а летчикам Ил-2 поможет вернуться наступивший к тому времени рассвет.

Командир 1-го бак всегда стремился лично выполнять наиболее сложные и необычные задания. Можно вспомнить, как примерно за год до рассматриваемых событий пара «пешек» (летчики И. С. Полбин и ст. лейтенант Л. В. Жолудев) с крутого пикирования уничтожила крупное немецкое бензохранилище в районе станции Морозовская. И теперь Иван Семенович решил принять участие в вылете, проверить боевые возможности Пе-2 ночью. Он вылетел на задание, взяв ведомым опытного командира эскадрильи 804-го бап 293-й бад, участника боев на Халхин-Голе майора Ф. И. Ляха.

Первый вылет прошел успешно. С земли наблюдался лишь слабый зенитный огонь, а от атаки одиночного ночного истребителя удалось легко уклониться. Оба экипажа благополучно приземлились. Полковник Полбин приказал подготовить самолеты к повторному вылету. В его ходе ситуация существенно изменилась, поскольку противник оперативно предпринял контрмеры. Огонь с земли стал намного более интенсивным, а в воздухе патрулировало уже три ночных истребителя с зажженными фарами. Один из них увязался за обими «пешками», которые и привели его на аэродром Иловское. Едва ведущий советский бомбардировщик коснулся колесами полосы, как «Мессершмитт» зашел в атаку вдоль летного поля, сбросив с высоты 200–300 м восемь бомб и обстреляв стоящие самолеты из пушек и пулеметов. Два истребителя из состава 9-го иак ПВО, базировавшиеся на аэродроме, сгорели, а два прожектора получили повреждения и погасли.

Не успокоившись на достигнутом, летчик Вф 110 атаковал самолет Полбина, повредив его и ранив стрелка. В результате следующей атаки получила попадания «пешка» майора Ляха. Снаряды и пули разбили пневмосистему, погасили фару; при аварийной посадке самолет был серьезно поврежден. Филипп Иванович благополучно приземлился, все члены экипажа отделались ушибами. Вероятно, результаты этого вылета произвели крайне негативное впечатление на командование 2-й воздушной армии, поскольку части фронтовой авиации к нанесению ночных ударов по немецким аэродромам больше не привлекались [130].

Любопытно, что майора Ф. И. Ляха командир части представил к ордену Красного Знамени, и данный эпизод нашел отражение в личном деле командира корпуса.

Отмечалось, что пара полковника И. С. Полбина дважды бомбила аэродром Микояновка, «произведя восемь заходов, сбросив бомбы с высоты 1200–1500 м прицельно. При новом вылете-заходе ведущий был атакован звеном ночных истребителей противника. Тов. Полбин, имея запас горючего на 16 мин, раненого стрелка-радиста и поврежденный самолет, успешно провел бой и в исключительно трудную ночь при отсутствии прожектора посадил самолет Пе-2 на свой аэродром» [131].

КРИЗИС

К 9 июля командование группы армий «Юг» осознало тот факт, что вдоль шоссе Белгород — Обояня прорваться к Курску вряд ли удастся. Более того, существовал риск увязнуть в хорошо организованной обороне, подобно ударной группировке 9-й армии. Поэтому Манштейн попытался найти брешь, слабый участок в построении Воронежского фронта. Впрочем, американский историк С. Ньютон, ссылаясь на недавно обнаруженные документы, доказывает, что еще в мае 1943 г. командующий 4-й ТА генерал Г. Гот считал целесообразным прорывать последнюю советскую оборонительную полосу именно на Прохоров-



Подготовка бомб для загрузки в дальний бомбардировщик. Лежащие на переднем плане 10 ФАБ-10 составляли стандартную загрузку самолета Ил-4 при действиях по дальним целям

ском направлении [132]. Так или иначе, но германское командование решило попробовать выйти к Курску через излучину реки Псел. Одновременно танковые соединения группы Кемпфа начали готовить прорыв к Прохоровке с юга через село Ржавец. Таким образом, согласно планам Манштейна, значительная часть сил 69-й армии попадала бы в клещи, образованные 3-м тк и 2-м тк СС. Для достижения решающего успеха не исключался ввод в бой 24-го тк, являвшегося единственным значительным резервом группы армий «Юг».

Судя по немецким картам и разведывательным документам, противник к этому времени достаточно полно вскрыл группировку и состав противостоящих ему советских объединений. Особенно хорошо работала в интересах наземных войск германская воздушная разведка. Ее экипажи, несомненно, обратили внимание на то, что позиции в районе реки Псел и станции Прохоровка были не полностью оборудованы в инженерном отношении и что этот рубеж занимали относительно малочисленные части. Данные обстоятельства и решил использовать Манштейн.

Советское командование также беспокоило относительно слабый участок, поэтому оно заблаговременно усилило угрожаемое направление, особенно стык 69-й и 6-й гв. армий у излучины реки Псел. Для повышения устойчивости обороны в ведение командующего 69-й армией генерала В. Д. Крюченкина передали левофланговые дивизии 6-й гв. армии, правофланговые 7-й гв. армии и различные средства усиления из фронтового резерва. Ставка ВГК, с тревогой следившая за развитием событий на южном фланге, в ночь

на 10 июля переименовала Степной военный округ во фронт и приказала его командующему генералу И. С. Коневу начать «разворачивать» армии, совершая только ночные передвижения.

Впрочем, некоторые из объединений еще раньше начали выдвигаться навстречу неприятелю. Так, гвардейские 5-я общевойсковая и 5-я танковая армии уже 7 июля устремились к Прохоровке. Танкистам генерала П. А. Ротмистрова, например, предстояло преодолеть более 250 км, что представлялось весьма трудной и необычной задачей, усложнявшейся опасностью налетов люфтваффе. Возможно, именно поэтому генерал Конев на самолете У-2 с воздуха наблюдал за первым этапом марша. Впоследствии выяснилось: некоторые корпуса прошли почти 400 км, причем никакого воздействия авиации противника на них не было.

По воспоминаниям Ротмистрова, обеспечению ПВО танковой армии на марше уделялось исключительно большое внимание. Опасаясь, что германская авиация разбомбит эшелоны или железнодорожные мосты, командование отказалось от использования железной дороги при переброске танков на столь значительное расстояние. Решили также не прятать танковые колонны в лесах с наступлением рассвета, а совершать марш круглосуточно. Командарм специально запросил у Сталина поддержку с воздуха и получил «добро». Обеспечить прикрытие передвижений танкистов должны были сильные патрули истребителей [133].

Как уже отмечалось, боевых возможностей немецкой авиации в ходе операции «Цитадель» хватило только для воздействия на наши войска на поле боя и в ближнем тылу. И все же люфтваффе сыграли важную роль в срыве контрудара 5-й гв. ТА. Ведь из-за «самолетобоязни» наше командование не использовало железную дорогу, и таким косвенным образом немцы уже решили важную для себя задачу. Танкистам пришлось совершить утомительный марш, в ходе которого личный состав испытал сильные перегрузки, а материальная часть была значительно изношена.

Еще большие испытания выпали на долю воинов Воронежского фронта, которые с утра до вечера вели напряженные бои. Сказанное относилось и к соединениям 2-й ВА. Генерал С. А. Красовский требовал от подчиненных надежного прикрытия своих войск от ударов с воздуха (что до сих пор не удавалось) и предотвращения подхода резервов неприятеля к линии фронта. За 10 и 11 июля авиаторы объединения выполнили около 1000 вылетов; при этом обстановка мало изменилась относительно предыдущих дней. Как и ранее, германское командование продолжало наносить удары на поле боя, иногда значительными силами бомбардировщиков, пикировщиков и штурмовиков. В частности, противник неоднократно атаковал части 2-го тк.

«Над нашими позициями «закрутилось чертово колесо», — ссылаясь на свидетельства очевидцев и документы, описывает историк В. Н. Замулин действия ударных соединений 8-го немецкого авиакорпуса во второй половине дня 10 июля. — Так красно-



Немецкий танк Т-IV вброд пересекает одну из многочисленных рек северо-западнее Белгорода. Полотнище со свастики на башне призвано облегчить его опознание с воздуха своими экипажами

армейцы окрестили особую форму бомбардировки, которую применяли немцы. Выстроившись в круг, от 30 до 70 бомбардировщиков, сменяя друг друга, наносили удары. Они продолжались непрерывно, как правило, от 30 мин до 2 ч. За несколько минут до завершения бомбардировки к переднему краю выдвигалась большая группа бронетехники... К моменту прекращения бомбового удара танки фактически оказывались в нескольких сотнях метров от стрелковых окопов. Пехота, не успев оправиться от бомбежки, вынуждена была бороться с танками... Такой прием «проламывания» боевых позиций немцы впервые применили на Курской дуге как форму преодоления нашей хорошо подготовленной в инженерном отношении обороны» [134].

По данным авиационного командования, нам удалось несколько повысить эффективность истребительной авиации, особенно при патрулировании у линии фронта, чему способствовало более четкое управление частями с передовых КП. Результативно действовали, например, в бою 11 июля летчики 41-го гв. иап. Над войсками 6-й гв. и 1-й танковой армий они разгромили группу Ju.87. Согласно оперсводкам, увеличили личные счета ст. лейтенанты А. Г. Павлов и А. С. Куманичкин (его накануне перевели из 927-го иап), лейтенант И. М. Наумов, мл. лейтенант Баланин [135].

Наибольшего же успеха в тот день добилась группа 183-го иап. Прикрывая войска 69-й армии на высоте 1000–1200 м в районе Беленихино, восемь Як-1 и Як-7 б ст. лейтенанта А. С. Юдина заметили несколько ниже себя шестерку «мессершмиттов». Вскоре появились девять Ju.87, сопровождаемые еще шестью Bf.109. Командир корпуса генерал И. Д. Подгорный с земли подсказал Юдину: лучше пропустить «сто девятое» и в лоб атаковать «штуки».

Заметив приближение наших истребителей, «мессершмитты» начали выполнять боевой разворот, но в облачности потеряли «юнкеры» из виду. Те, в свою очередь, поспешно сбросили бомбы и неудачно сманеврировали, подставив борт под атаку «яков». Первыми же очередями Юдин с дистанции 100 м сбил один из «лаптежников», после чего оказался как бы внутри строя немецких истребителей. На помощь ведущему устремились мл. лейтенанты Проскурин, Овсянников, Шемякин. К концу боя, длившегося 12 мин, вражеские группы распались на одиночные машины и пары, казалось, не связанные между собой.



Командующий 5-й гв. танковой армией генерал П. А. Ротмистров (справа) обсуждает с офицерами штаба предстоящий контрудар в районе Прохоровки. К сожалению, среди присутствовавших нет представителей авиационных соединений или объединений

Нескольким нашим летчикам удалось с близких дистанций обстреливать одиночные «юнкеры». Кроме уже указанных авиаторов, отличились мл. лейтенанты Шишкин, Краснов и А. Н. Агданцев, доложившие о победах. Причем последний бортовым огнем сбил Bf.109, а при выходе из атаки плоскостью истребителя ударил по рулю поворота «Юнкера», который переворотом пошел к земле и упал в районе села Богородицкое. Шесть Bf.109, вероятно, имевшие задачу «расчистить воздух», вышли из облаков только после того, как ни одного пикировщика в данном районе уже не осталось. Наши летчики доложили об уничтожении двух «мессершмиттов» и всех девяти «юнкеров» [136].

Немецкая сторона признала в этот день потерю семи пикировщиков, причем четыре «юнкера» погибли в одном бою буквально у самой линии фронта. Остальные самолеты ушли под прикрытие своей зенитной артиллерии, однако люфтваффе лишились пяти авиаторов из эскадры StG77; среди невернувшихся был командир 9-го отряда капитан Р. Блюменталь (R. Bluemental). Подтверждают немцы и факт гибели «Мессершмитта», горящим врезавшегося в один из домов села Богородицкое, — истребитель принадлежал группе II/JG3, а его пилот ефрейтор Г. Шиллинг (H. Schilling), только что вернувшийся в строй после легкого ранения 5 июля, погиб в кабине.

С первых дней проведения операции «Цитадель» немецкие ближние разведчики действовали преимущественно на удалении в 50–70 км от линии фронта,

а дальние разведчики проникали на значительную глубину нашей территории. Так, с аэродрома Запорожье они достигали волжских городов Саратов, Камышин, Вольск, систематически наблюдали за работой важных транспортных узлов Балашов, Борисоглебск, Ртищево и др. Не оставались пассивными и ночные разведчики, следившие за подходом к фронту наших резервов из районов Курска, Воронежа, Старого Оскола...

Воинам Воронежского корпусного и Харьковского дивизионного районов ПВО удавалось неоднократно срывать выполнение заданий немецких экипажей. Наибольшего успеха в борьбе с ними наши части добились 11 июля, когда истребители (из 586-го иап и 910-го иап особого назначения 9-го иак ПВО) смогли сбить два Ju.88D из отряда 2 (F)/22, в одном из которых погиб командир подразделения капитан Т. Кёк (Т. Кюеск). (Можно добавить, что сменивший его капитан А. Яасок (А. Яасок) занимал должность всего несколько дней: 16 июля он разбился на аэродроме Сталино при посадке поврежденного самолета.)

Несмотря на самоотверженные действия советских летчиков, как и бойцов других родов войск, остановить немецкое наступление не удавалось. Западные источники отмечали серьезный успех оперативной группы «Кемпф», которая «в течение первых шести дней продвигалась мучительно медленно, но 11 июля 3-й танковый корпус, приложив неимоверные усилия, сумел пробить брешь на север» [137]. В этот день немецкие танкисты устремились от Мелихово к станции Прохоровка с юга, заняв более 60 км². Поздним вечером около 70 танков ворвалось в населенный пункт

Ржавец. Западнее Прохоровки наши соединения не позволили эсэсовцам развить успех, но обстановка оставалась предельно сложной. Генерал Н. Ф. Ватутин решил разгромить прежде всего соединения 2-го тк СС и ликвидировать возникший кризис.

Замысел командования Воронежского фронта, получившего накануне значительное подкрепление в виде двух армий, заключался в нанесении мощного контрудара по танковым дивизиям противника, с задачей выйти к концу дня в район Яковлево. Казалось, сил и средств имелось достаточно: только в 5-й гв. танковой армии насчитывалось свыше 800 танков и самоходных установок, а также до 40 тыс. солдат и офицеров. Одновременно в наступление планировали перейти соединения вновь прибывшей 5-й гв. армии, а также 1-й танковой и 6-й гвардейской армий, которые, наступая в юго-восточном направлении, должны были соединиться с танкистами П. А. Ротмистрова, поставив немецкую группировку под угрозу окружения.

Генерал Ватутин потребовал активизировать действия авиации, прежде всего ночников. Накануне фронтового контрудара экипажи 262-й нбд совершили 164 вылета на атаку тылов армейской группы «Кемпф» в районе Разумное, Соломино, Маслово Пристань, а их коллеги из 208-й нбд в ходе 109 вылетов стремились нанести урон войскам и технике неприятеля севернее Яковлево. Особенно отличился П. С. Редченков, вылетевший первым и «погасивший» несколько прожекторов, что позволило его коллегам действовать в более безопасных условиях. В ночь на 12 июля биплан получил серьезное повреждение осколками, но

Редченков привел У-2 на свой аэродром, за что был награжден орденом Красной Звезды. К сожалению, фронтовой авиации не оказали поддержку экипажи АДД: действовавший накануне на Белгородском направлении 6-й ак в ночь на 12 июля не поднял в воздух ни одного своего корабля.

К моменту Прохоровского сражения авиация Воронежского фронта в отличие от наземных частей значительных пополнений не получила. Еще 8 июля Ватутин и Хрущев запросили у Сталина два истребительных и один штурмовой авиакорпуса из резерва Ставки ВГК, обосновав необходимость усилить 2-ю ВА. Однако Верховный одобрил перебазирование в состав армии Красовского лишь одной 256-й иад полковника Н. С. Герасимова, ранее входившей в 8-й сак. Это полностью оснащенное соединение имело на вооружении 96 истребителей, из которых 43 составляли новенькие, только что полученные с Новоси-



Герой Советского Союза лейтенант И. Е. Кустов из 728-го иап у Як-7 б. За месяц до начала сражения летчику исполнилось 22 года, но это был уже опытный боец, чье имя стало широко известно еще в ходе контрнаступления под Москвой

бирского завода Як-9 (в звене управления дивизии, 91-м и частично 32-м иап), а остальные — Як-7 6 последних серий.

Дивизия не слишком успешно вступила в сражение. Боевые вылеты, проходившие в сложных метеоусловиях, выявили плохую штурманскую подготовку личного состава. За первые 10 дней боевой работы в частях 256-й иад было отмечено 10 случаев потери ориентировки, причем особенно часто они происходили в первые несколько суток после прибытия соединения в состав 2-й ВА (что можно объяснить бесполезностью компасов в зоне Курской магнитной аномалии). Например, 11 июля пять из десяти Як-9 совершили вынужденные посадки в поле, не найдя своих аэродромов в условиях плохой видимости [138].

Отметим, что 256-я иад, вошедшая в состав 5-го иап, заменила отведенную в резерв 205-ю иад полковника Ю. А. Немцевича, насчитывающую к 10 июля всего около 40 истребителей. До 13 июля летчики дивизии «вводили в курс дела» новичков из 256-й иад, лидируя первое время ее группы на боевые задания. На следующие сутки 205-я иад была окончательно отведена в тыл. Еще через два дня исправные «яки» передали в состав 737-го иап и 256-й иад, а единственный исправный Ла-5 из управления дивизии усилил 8-ю гв. иад.

К 12 июля в строю 2-й ВА имелось 266 исправных истребителей (против 389 на утро 5 июля). Также сократились другие виды авиации: штурмовиков осталось 96, а бомбардировщиков всех типов — 140. В общее количество (472 самолета) входили три полка, которые до этого занимались ночной тренировкой, но по приказу С. А. Красовского прекратили учебу и были готовы вступить в сражение. Относительно пассивно (особенно днем) действовала в предыдущие двое суток 17-я ВА, которая располагала примерно 350 исправными машинами.

Из советских документов следовало, что наряду с безвозвратными потерями много самолетов получили те или иные повреждения. Далеко не всегда ремонтникам удавалось своевременно находить и убирать их с мест вынужденных посадок: не хватало транспорта и средств механизации. Кроме того, перебои с поставками запасных частей и деталей серьезно препятствовали быстрому вводу в строй неисправной авиационной техники. Так, штаб 294-й иад отмечал: «Запчастями для ремонта самолетов и моторов полки почти не обеспечиваются, заявки не удовлетворяются на 99%, что чрезвычайно сильно тормозит восстановление и ремонт материальной части» [139].

Еще более усложнило восстановление самолетов приближение к некоторым аэродромам 2-й ВА линии фронта. В ночь на 12 июля (как раз накануне рассматриваемых событий) в штабе 294-й иад стало известно о том, что на аэродром Тоненький, где базировались 183-й и 427-й иап, могут ворваться немецкие танки. (Как теперь известно, всего 12 км отделяло их от аэродрома, но пройти это расстояние танкисты врага так

и не смогли.) Еще до рассвета в воздух были подняты все исправные истребители. На аэродроме осталась дюжина «яков», которые не могли взлететь, а противник начал обстрел летного поля. Командир дивизии полковник В. В. Сухорябов приказал бойцам 16-го и 26-го РАБ «во что бы то ни стало эвакуировать все неисправные самолеты до единого» [140]. Понимая, что на разбор истребителей уйдет много времени, старший инженер дивизии инженер-майор Виноградов распорядился подцепить их к грузовикам, отправив необычную колонну в тыл.

Впрочем, численность немецких авиачастей также значительно сократилась. Например, по данным противника, группа I/JG52, потеряв до 20 «мессершмиттов», девять летчиков и четырех механиков, была 12 июля выведена из боев и на некоторое время переведена для пополнения в Полтаву. По словам попавшего в плен унтер-офицера А. Мотча (A. Motsch), их группа I/SchG1 к этому же дню недосчиталась 12 FW.190. В авиagruppe II/StG77 из-за линии фронта не вернулось пять экипажей. А в эскадре KG27, где боевые потери оказались меньше, наибольший ущерб причинили две катастрофы, сопровождавшиеся взрывами: при неудачной посадке «Хейнкеля» 5 июля на аэродром Харьков-Войтченко и через день при взлете бомбардировщика из Полтавы.

Наряду с серьезными потерями значительно сдерживали работу авиации 12 июля плохие метеоусловия, особенно утром. Генерал С. А. Красовский был вынужден до 10 ч отменить вылет большинства эскадрилий штурмовиков, но затем авиация действовала с большой нагрузкой, совершив до вечера 759 вылетов. Противник смог ответить на это только 654 самолето-вылетами. Таким образом, впервые с начала битвы на южном фланге авиаторы 2-й ВА превзошли неприятеля по такому важному показателю, как число поднятых в воздух самолетов.

В значительной степени прирост в количестве боевых вылетов был получен за счет действий 1-го бак, который после большого перерыва вновь вступил в сражение. С 3 ч 30 мин примерно 70 экипажей ждали сигнала на вылет, но из-за низко нависшей облачности его пришлось перенести на 7 ч 45 мин. Погодные условия заставили отказаться от предусмотренных планом сосредоточенных ударов и перейти к эшелонированным действиям небольших групп самолетов. Летчики «пешек» находились в несколько лучшем положении, чем пилоты Ил-2, поскольку большинство бомбардировщиков имели радиополукомпасы, облегчавшие выход на свой аэродром при неблагоприятных метеоусловиях.

Боевой вылет соединения Пе-2 прошел вполне успешно, несмотря на противодействие в районе Яковлево со стороны «мессершмиттов». Потери оказались невелики — в 293-ю бад не вернулись за день три бомбардировщика. Сбросив бомбы, летчики вынуждены были на обратном пути из-за плохой видимости снизиться до высоты 100 м. Тем не менее

ни один из экипажей не потерял на маршруте ориентировки.

Дешифровка снимков с результатами налета показала достаточную меткость при бомбометании. К сожалению, на ход развернувшегося Прохоровского сражения летчики Полбина влияния не оказали, поскольку они атаковали цели восточнее Яковлево, примерно в 3–5 км северо-восточнее района сосредоточения основных сил тд «Рейх», что можно объяснить риском поразить свои же войска. Штаб этого германского соединения отмечал: «Активность вражеской авиации очень высока... В 7 ч 10 мин (здесь и далее приведено средневропейское время. — Прим. авт.) 34 бомбардировщика атаковали северную часть хутора Лучки. В 14 ч 10 мин производилась бомбовая атака и обстрел пулеметно-пушечным огнем целей на шоссе, а также полевого аэродрома у северной части Лучки» [141].

Наиболее опытные летчики-штурмовики вылетели на задания с рассветом. Небольшие подразделения Ил-2 осуществили налет на позиции врага около 5 ч утра. Как раз в это время танки 5-й гв. ТА начали выдвигаться навстречу неприятелю. Экипажи 1-го шак действовали непосредственно по переднему краю немцев, атаковав, как потом выяснилось, части танковой дивизии СС «Лейбштандарт Адольф Гитлер». Противник понес потери, но при этом дважды «илы» штурмовали район Шахово, занятый нашими войсками.

В полном составе 1-й шак поднял в небо самолеты в 10 ч 45 мин — 11 ч, нанося затем удары по танкам, мотопехоте и артиллерии противника в районах Сухо-Солотино, Покровка, Озеровский. Во главе групп шли опытные ведущие Г. П. Александров, А. М. Глебов, Б. В. Мельников, М. П. Одинцов, М. И. Степанов и др. Теперь они, как и их товарищи по оружию из 291-й шад, атаковали цели в тыловой зоне правого фланга 48-го тк. Здесь не имелось крупных мотомеханизированных немецких группировок, и, как следствие, подтверждения каких-либо результатов в документах неприятеля обнаружить не удалось.

Командиры советских наземных частей и соединений в это же время неоднократно отмечали активные действия неприятельской авиации, которая «господствовала над полем боя». Самолеты 8-го авиакорпуса еще утром начали бомбить боевые порядки танковых бригад, готовящихся к атаке. У нас появились потери в материальной части и личном составе. Первым среди выбывших из строя командиров оказался тяжело раненный осколками у танка «Черчилль» подполковник Митрошенко, возглавлявший 36-й отдельный гв. тп.

С 10 ч утра донесения о бомбежке наступающих частей стали поступать в штаб 5-й гв. ТА во всевозрастающем количестве. Штаб 31-й тбр 29-го тк докладывал: «Танки несли большие потери от авиации и артиллерии противника... В 10 ч 30 мин танки достигли рубежа свх. Октябрьский. Дальнейшее продвижение

остановлено непрерывным воздействием авиации противника. Прикрытие наступающих танков с воздуха отсутствовало до 13 ч. С 13 ч прикрытие осуществлялось группами истребителей от двух до десяти машин» [142].

Как следовало из немецких отчетов, большинство экипажей двухмоторных бомбардировщиков получили 12 июля передышку (вылетело всего 13 самолетов), а нагрузка на экипажи «штук» резко упала по сравнению с началом сражения. Наоборот, в отличие от двух предыдущих дней немецкие штурмовики (FW.190, Hs.123 и Hs.129) активно действовали вблизи линии фронта, атаковав многие соединения 5-й гв. ТА. Об эффективности работы штурмовой авиации 8-го авиакорпуса можно судить, например, из отчета штаба 5-й ТА, констатирующего: «Авиация противника висела над нашими боевыми порядками, нашей авиации и особенно истребительной было недостаточно» [143].

Штаб 2-й ВА признал: поднятые в 10–11 ч дня в воздух небольшие патрули советских истребителей (они принадлежали преимущественно 256-й иад) не могли в плохих погодных условиях надежно защитить свои войска. Не лучше было организовано прикрытие танкистов и впоследствии. Один из 14 потерянных нами истребителей стал 2000-й победой, которую в этот день немцы занесли на счет группы II/JG3 (по уточненным данным немецких историков, она была одержана накануне вечером, причем отличился обер-лейтенант Э.-Х. Лёр (E.-H. Lohr). В то же время при 248 вылетах противник недосчитался шести Hs.129 и одного FW.190; большинство потерь принес немцам огонь с земли.

Кажется, что выводы о действиях авиации 12 июля не соответствуют приведенным выше цифрам. Вероятно, объяснение состоит в следующем: неприятель сконцентрировал все свои усилия на Прохоровском направлении, где было отмечено до 400 самолетопролетов из общего количества 546, зафиксированного нашими бойцами-внесовцами. Советские же экипажи практически не атаковали неприятеля на важнейшем тогда участке фронта; штурмовики, выполнившие около 400 вылетов и, несомненно, нанешие урон передвижениям врага, не смогли поддержать танкистов непосредственно на поле боя или на подходе к нему.

Один из недостатков при организации контрудара был связан с почти полным отсутствием взаимодействия между штабами авиационных и танковых соединений. Не имелось даже надежной связи штабов танковой армии и корпусов наземных войск со штабом воздушной армии, как и аэродромами истребительной авиации, что усложнило вызов авиации на поле боя. Во время встречного танкового сражения линии фронта практически не существовало, а авианаводчики с радиостанциями не успели прибыть на передний край будущего сражения. Все это дополнительно усложнило для нас ситуацию.



Так выглядело Прохоровское поле после завершения встречного танкового сражения. Видны подбитые и сгоревшие немецкие и советские (их явно больше) танки. Снимки сделаны с самолета У-2

Наши танкисты и пехотинцы и раньше далеко не всегда обозначали свой передний край ракетами из опасения подвергнуться бомбовому налету. Естественно, это не могло их обезопасить. Так, части 2-го гв. тк неоднократно в течение 12 июля атаковали группы до 50 «юнкеров», среди которых встречались и противотанковые самолеты Ju.87G. Затем не менее мощный удар по ним нанесли свои же штурмовики. В итоге пришлось с серьезными потерями отойти на три-четыре км в глубь территории, где полки и бригады приводили в порядок. В оправдание летчикам Ил-2 можно заметить, что задачи 1-му шак неоднократно менялись в течение дня, и разобраться в быстроменяющейся наземной обстановке, когда поле боя заволкло многочисленными дымами, без помощи авианаблюдчиков было чрезвычайно трудно.

Ход встречного танкового сражения под Прохоровкой в настоящее время достаточно хорошо известен, и особенно не надо убеждать читателей, что картина полного разгрома «танковых полчищ фашистов», которую долгие годы рисовала советская историография, мягко говоря, не соответствует действительности. В реальности контрудар фронта не решил поставленную задачу. Героически сражались наши танкисты, многие из которых пали в тяжелых боях. Из состава 5-й гв. ТА за сутки сгорело 189 танков, а 140 были подбиты.

В своих воспоминаниях командарм П. А. Ротмистров фактически признал неудачу. Дорогой ценой удалось лишь остановить развитие противником про-

рыва. Разбирая причины этого факта, он указывал, в частности, на отсутствие точной информации о намерениях после отхода наших войск в предыдущий день. Словом, до сведения гвардейцев не довели данные разведки, полученные накануне контрудара, в его осуществлении танковые соединения, как отмечалось в одном из донесений, «не имели достаточного авиационного обеспечения» [144].

Оценивая планирование операции, Н. С. Хрущев, в то время член Военного совета Воронежского фронта, отмечал: «Мы приняли решение ударить немцам именно во фланг, а не в лоб, считая, что скорее сумеем свернуть как раз фланг противника, потом дезорганизовать сбоку его наступление и самим перейти в контрнаступление. Но бывает же такое совпадение. Немцы тоже решили ударить по нашему флангу, только левому, то есть на восток. Там у нас вначале силы имелись небольшие: стояла на Северском Донце одна 69-я армия. Получилось, что наше решение и решение противника территориально совпали. Произошел встречный танковый бой...» [145]

Думается, все же не случайно ударные клинья 18-го и 29-го тк оказались нацелены не во фланг и тыл группировки асэсовцев, а прямо в лоб. Немецкие воздушные разведчики, заблаговременно сообщившие наземному командованию о подходе наших корпусов, продолжали вести наблюдение за танкистами вплоть до их вступления в бой. Гвардейцы потом вспоминали, что все танкоопасные направления противник пристрелял, создал засады, подготовил



Немецкий связист удачно оборудовал передовой наблюдательный пункт у крыла сбитого советского штурмовика

к бою противотанковую артиллерию. Словом, враг имел информацию о том, где и какими силами будет нанесен контрудар, и это неизбежно сказалось на его результатах.

Одновременно с Прохоровским сражением разгорелись не менее жестокие бои на флангах. Если в полосе обороны 69-й армии неприятель не смог в этот день серьезно потеснить наши войска и выйти к Прохоровке с юга, то гвардейцев А. С. Жадова едва не смяли танки дивизии СС «Мертвая голова»; их наступление удалось к вечеру остановить только сосредоточенным огнем всей имевшейся в данном районе артиллерии. В ночь на 13 июля генерал Ватутин оценил ситуацию как напряженную и поставил задачу войскам на следующее утро «ликвидировать прорвавшиеся группы противника».

Также совершенно не случайно именно в это время в штаб Воронежского фронта прилетел маршал Жуков, которому Сталин приказал на месте оценить обстановку и принять меры. Это потом, когда полчища Манштейна удалось окончательно остановить, прославленный советский полководец писал, что «боевой дух немецких войск был уже надломлен». А тогда он разделил тревогу Н. Ф. Ватутина и находившегося здесь представителя Ставки ВГК маршала А. М. Василевского, наблюдавшего за ожесточенными боями в районе совхоза «Комсомолец». Стало ясно, что многочисленные резервы, в том числе стратегические, оказались обескровлены. К тому же поступили данные от авиационной разведки, обнаружившей вечером 12 июля начало выдвижения из Харькова к Белгороду свежей немецкой моторизованной дивизии. Одновременно радиоразведка отметила работу радиостанции ранее не отмечавшейся танковой дивизии вермахта.

Между тем как раз резервов для дальнейшего наступления у немцев практически не оставалось. Обнаруженная нашими летчиками дивизия (тд СС «Викинг») действительно готовилась усилить ударную германскую группировку. Манштейн надеялся, что фюрер разрешит ввести в дело ее и весь 24-й тк. Вызванный 13 июля в Ставку Гитлера вместе с генерал-фельдмаршалом фон Клюге, он в докладе привел следующие данные: в ходе операции «Цитадель» уже уничтожено 1800 советских танков, 267 полевых и 1080 противотанковых орудий, захвачено 24 тыс. пленных. Из отчетов 8-го авиакорпуса следовало, что только в воздушных боях сбито 524 советских самолета.

Доклад не остался незамеченным Гитлером. После пессимистических заявлений фон Клюге фюрер решил было отказаться от дальнейшего выполнения операции по плану «Цитадель», но Манштейн смог убедить: еще ничего не потеряно. Командующий группой армий «Юг» утверждал, что «после успешного отражения атак противника, бросившего в последние дни почти все свои оперативные резервы, победа уже близка. Остановить сейчас битву, вероятно, означало бы упустить победу!» [146]



На боевое задание идет подразделение пикировщиков эскадры StG77 под прикрытием пары «мессершмиттов»

Манштейн отстаивал мнение, что если усилить натиск, то советское командование вынуждено будет отказаться от начавшегося наступления на Орел и перебросит свои наиболее боеспособные подвижные соединения к югу от Курска. Но вряд ли можно согласиться с оптимистичными оценками немецкого командующего. Ведь многие его танковые дивизии потеряли до половины танков и штурмовых орудий (количество исправной бронетехники было еще меньше), из строя выбыло (как следует из немецких документов) 24 394 солдата и офицера вермахта. Потери 4-го ВФ можно примерно оценить в 200 уничтоженных и серьезно поврежденных самолетов.

К беспокойству за судьбу многих городов, включая Берлин, вызванному усилившимися налетами авиации союзников, добавилась тревога в связи с неблагоприятным развитием событий на Сицилии и в Италии в целом. Следовательно, нельзя было перебросить какие-либо авиационные части с запада и юго-запада на восток. Поступали сведения о завершении последних приготовлений перед наступлением Красной Армии



Достаточно редкие летом 1943 г. немецкие разведчики He 126. Случалось, в качестве импровизированных аэродромов они использовали небольшие просеки

в Донбассе. Было ясно, что без мощной поддержки люфтваффе не удастся отразить или хотя бы затормозить советский натиск ни на Сталино (Донецк), ни на Орел. В результате германское командование приняло половинчатое решение: Манштейну не следует прекращать наступательные действия, но без использования 24-го тк, а часть авиации надо перебросить на северный фланг. Командующего группой армий «Юг» проинформировали, что не позднее 14 июля из состава 8-го авиакорпуса будут выведены эскадра пикировщиков StG2 и группа истребителей III/JG52.



Офицеры люфтваффе уточняют последние данные наземной обстановки с танкистами 2-го танкового корпуса СС

Поскольку группу I/JG52 еще раньше пришлось отвести в тыл, то можно говорить о серьезном ослаблении 8-го авиакорпуса, особенно его истребителей. По заявлениям самих германских асов, в сутки им удавалось сбивать теперь примерно по 20 советских самолетов. Сокращению наших потерь способствовали рост боевого опыта и повышение бдительности советских экипажей. Более согласованными стали действия штурмовиков и прикрывающих их истребителей. В документах 1-го шак, например, удалось найти упоминание о том, что с 11 по 13 июля ни один Ил-2 не был потерян от огня неприятельских истребителей (правда, оставалось по-прежнему достаточно много не вернувшихся экипажей).

Генерал С. А. Красовский нацелил 13 июля основные усилия 291-й шад,

1-го шак и 1-го бак на поддержку правого фланга 69-й армии, ведущей борьбу с эсэсовцами. В условиях сохранявшейся сильной облачности авиационные силы действовали небольшими подразделениями. Особенностью применения бомбардировщиков можно считать начало использования «пешек» для «свободной охоты» на высотах 400–700 м с последующим уходом на бреющем. Для этой цели командование соединением выделило 13 экипажей из 86 Пе-2, выполнявших задания в эти сутки.

К сожалению, нашим «охотникам» не повезло. Уже над аэродромом Иловское два самолета столкнулись, а все шесть членов экипажей погибли в катастрофе. Еще один из бомбардировщиков не вернулся из дальнего вылета (общие потери 1-го бак составили за день пять Пе-2). Его судьбу проясняют строки из воспоминаний механиков эскадры JG52, зафиксированные в журнале боевых действий: «Мы наблюдали за гусарским поступком одного русского, пилотирующего Пе-2. Когда наши Do, 17 (такие самолеты еще имелись на вооружении 1-го отряда легких ночных штурмовиков 4-го ВФ. — Прим. авт.) заходили на посадку, то вдруг к ним пристроился советский бомбардировщик, уравнивший скорость с нашими машинами. Вероятно, русский летчик хотел или сбить несколько «дурных», или безнаказанно обстрелять стоянки. Но наши зенитчики проявили мгновенную реакцию и блестящую меткость — русские заплатили жизнями за свои намерения, не успев причинить нам никакого вреда» [147].

Итоговые документы люфтваффе по-прежнему полны оптимизма. В сводке за 13 июля штаб 8-го авиакорпуса отметил, что, как и в предыдущие дни наступления, «основную поддержку экипажи оказали наступающим частям 4-й ТА, а пикировщики уничтожали цели перед передовыми подразделениями 48-го

и 2-го эсэсовского танковых корпусов. Летчики считали уничтоженными 25 советских танков, 7 складов боеприпасов, хотя из-за низкой облачности и сложных метеословесий лишь при некоторых атаках можно было наблюдать результаты» [148].

Здесь хотелось бы сделать небольшое отступление. Как правило, нам доступны только подобные официальные немецкие донесения. В лучшем случае о неудачах противника можно судить по большим потерям в тот или иной день, на том или ином участке фронта. Крайне редко удается встретить материалы, отражающие недостатки немцев в вопросах взаимодействия между авиацией и наземными войсками. Прежде всего остановимся на отчете, составленном штабом 8-го авиакорпуса вечером 13 июля:

«Генерал Зайдеман сообщил, что в 10 ч 20 мин вероятно наши (немецкие) войска в районе Ржавец атаковала своя же авиация. Проведенное расследование выявило, что один из отрядов бомбардировщиков He.111 в плохих метеословесиях и при ограниченной видимости, а также из-за неверного наведения потерял пространственную ориентировку и бомбил район Ржавец.

Военный судья заслушал результаты проверки. Как сообщил в 16 ч 35 мин того же дня прокурор штаба 8-го авиакорпуса, в результате расследования выяснилось: никому нельзя предъявить обвинение в преступной халатности, поскольку все требования безопасности бомбометания были соблюдены.

Как сообщалось из 6-й танковой дивизии 13 июля 1943 г., действиями ВВС противника в районе Казачье (удар наносили части 291-й шад. — Прим. авт.) войскам нанесены ощутимые потери. По сообщениям 11-го танкового полка, свои авиационные подразделения причинили еще большой ущерб личному составу и материальной части.

Более подробно о налете на свои войска и ряд деталей данного инцидента приводятся в документах 6-й и 19-й танковых дивизий» [149].

Из отчетов указанных танковых соединений, а также штаба 3-го тк, датированных следующим днем, следовало, что шесть «хейнкелей» (их принадлежность не указывалась) весьма «метко» сбросили свой груз на командный пункт. Погибло 5 офицеров (среди них командир 144-го танкового гренадерского полка майор фон Биберштайн и командир одного из батальонов 6-й тд кавалер Рыцарского креста капитан Екель), 15 унтер-офицеров, а 56 военнослужащих получили ранения.

Объяснение этому отчасти дает немецкий историк Р. Мюллер, отмечавший, что в ходе маневренных боев громоздкие полугусеничные машины Sd.Kfz.305, на которых преимущественно перемещались офицеры связи люфтваффе, обеспечивающие наведение своих летных частей, не поспевали за танками [150]. В эти же дни отмечались многочисленные случаи несогласованных действий самолетов и зенитной артиллерии. Например, Hs.126 из отряда 5 (H)/32 неоднократно

подвергались обстрелам, и некоторые корректировщики получили значительные повреждения. В отчете 2-го тк СС указано: «Характерный силуэт самолета Hs.126 должен быть хорошо известен каждому зенитчику. Похожих на него русских машин не существует. Подразделениям зенитной артиллерии следует обратить на это серьезнейшее внимание» [151].

После окончания сражения под Прохоровкой напряжение боев не спадало еще три дня. Манштейн решил, воспользовавшись благоприятной обстановкой, ликвидировать те части и соединения 69-й А, которые глубоко вдавались в немецкое расположение. Он приказал трем дивизиям (6-й и 19-й тд, 168-й пд) из района Ржавец и трем дивизиям (тд СС «Рейх» и «Адольф Гитлер», 167-й пд) из района западнее Прохоровки одновременным ударом на Шахово при поддержке авиации 8-го авиакорпуса окружить пять дивизий 48-го ск с частями усиления, а затем уничтожить их.



После успешного боя Н. Г. Завражин из 427-го иап получил первое офицерское звание. Объектив запечатлел его стоящим на поверженном «Мессершмитте». 27 июля 1943 г.



Бомбардировщик «Хейнкель» обер-лейтенанта Л. Хавигхорста из II/KG27 во время выполнения 300-го боевого вылета

Казалось, что командование Воронежского фронта и 69-й армии готово к подобному развитию событий: угрожаемые направления были прикрыты. В то же время перегруппировку неприятеля наши командующие и офицеры штабов, вероятно, приняли за приготовления к отступлению. В частности, задание «следить за возможным отходом противника по дорогам» получили 13 июля экипажи разведчиков 1-го бак [152]. Осознав, что операция «Цитадель» потерпела крах, германские генералы, однако, решили путем проведения локальных операций по возможности максимально обескровить советские войска.



Ju.87 готов к аварийной посадке. Во избежание капотирования летчик отстрелил неубираемые стойки шасси

Немецкое наступление продолжилось на рассвете 14 июля. Его успеху способствовало улучшение погоды — в небе появились многочисленные немецкие самолеты. Как потом стало известно, за сутки постами нашими ВНОС на всем советско-германском фронте было зарегистрировано 3274 пролета вражеских машин. Большую активность немецкая авиация проявила только 5 июля, когда было отмечено 4677 пролетов [153]. Несомненно, люфтваффе не собирались уступать господства в воздухе в районе Орловско-Курской битвы, где по-прежнему концентрировались их основные усилия.

Если обратиться к немецким документам, то из них следовало: части 6-го воздушного флота и 8-го авиакорпуса выполнили тогда 2431 вылет, причем последнее соединение подняло в воздух до заката 1452 самолета. Вероятно, генерал Г. Зайдеман, используя благоприятные метеоусловия и помня о необходимости передать примерно 120 самолетов на северный фланг сражения, решил в последний раз обрушиться на советские позиции всеми имеющимися силами.

В этот день наши наземные войска отметили особо активные действия экипажей ближних разведчиков, тесно взаимодействовавших с ударной авиацией 8-го немецкого авиакорпуса. Можно сослаться на доклад командования 2-го гв. тк, отмечавшего: «Корректировочная авиация, проводя разведку, немедленно сообщает бомбардировщикам о результатах разведки, после чего боевые порядки и огневые точки подвергались огневому воздействию со стороны противника» [154].

В районе линии фронта и над ближними тылами противоборствующих сторон 14 июля состоялось 42 воздушных боя. Данные противников об их резуль-

татах, как всегда, диаметрально расходятся. По немецким сводкам, при потере 13 самолетов всех типов было уничтожено 24 советские машины и еще 7 сбиты огнем зенитной артиллерии. В то же время советские летчики заявили об уничтожении 67 немецких самолетов, признав потерю 27 своих [155].

Основная тяжесть боя в те сутки легла на плечи авиаторов 256-й иад, которые заявили об уничтожении 42 (!) немецких самолетов. При этом на свои аэродромы не вернулись после вылетов девять «яков». Еще два Як-9 столкнулись в воздухе — из одного истребителя выпрыгнул на парашюте и спасся лейтенант Копай-гора из 91-го иап. Наиболее результативным летчиком стал известный в будущем ас, дважды Герой Советского Союза капитан А. Г. Ворожейкин из 728-го иап, которому засчитали три победы.

Если обратиться к немецким документам, то возникает другая картина. «Штукам» действительно пришлось отбивать многочисленные атаки истребителей и преодолевать мощный обстрел с земли при подходе к Прохоровке, но потери оказались невелики, составив три «юнкерса» (а не 17, как доложили летчики 256-й иап). Самолет командира 8-го отряда StG77 капитана Г. Вернера (*H. Werner*) взорвался от прямого попадания зенитного снаряда. Еще одного командира отряда — обер-лейтенанта Г. Шмида (*G. Schmid*) — сбили истребители.

Как отмечают немцы, Шмид, возглавлявший 5/StG2, пытался уйти на свою территорию на поврежденном самолете после атаки артиллерийской батареи в небольшом лесочке, но на высоте 600 м над деревней Виноградовка (северо-восточнее Беленихино) машина взорвалась. В течение двух лет Шмид, награжденный в конце 1941 г. «Немецким крестом в золоте», а годом спустя — Рыцарским крестом, непрерывно участвовал в боях, выполнив в начале июля 1943 г. 700-й вылет. Его гибель стала серьезной утратой для люфтваффе.

С большой вероятностью можно утверждать, что опытного немецкого летчика сбил штурман 91-го иап А. С. Романенко, так как совпадают многие детали при описании боя в советских и немецких источниках. Возможно, точными оказались очереди майора Колбасовского, капитана Друкова или ст. лейтенанта Архипова (все из 32-го иап) — они также заявили о сбитых «лаптежниках» в районе Беленихино, Богородицкое. Меньше прав на этот успех имели авиаторы 728-го иап, поскольку они в тот день патрулировали несколько севернее, а в районе Прохоровки противник не признал погибшим ни одного своего самолета.

Заметно южнее, в районе Шахово, над позициями немецких войск был сбит после 15 ч этого дня командир III/JG3 майор В. Эвальд (*W. Ewald*). По немецким данным, «эксперта», одержавшего 77 побед, поразил огонь своей же зенитной артиллерии. Однако в советских документах сохранились свидетельства о том, что в ходе воздушных боев несколько летчиков «мессершмиттов» покидали свои машины на парашютах.

Так, после одной из атак командир 737-го иап майор Н. И. Варчук наблюдал, как один из вражеских пилотов сбросил фонарь кабины, приготовившись покинуть машину. Однако момент прыжка советский пилот не увидел — «Мессершмитт» вошел в облачность. После атаки старшего лейтенанта Бородачева из 40-го гв. иап выбросился с парашютом другой пилот Bf.109. И наконец, вполне правдоподобным выглядит доклад сержанта Завражина из 427-го иап, согласно которому ему удалось сблизиться на предельно малую дистанцию с парой не замечавших его немецких летчиков и последовательно сбить обоих. По донесению Завражина, ведущий немецкой пары поплатился за то, что не заметил гибели ведомого. Достоверно известно: ветер отнес Эвальда в расположение советских войск, и ас попал в плен, в то время как его истреби-

тель рухнул на землю на территории, контролируемой дивизиями вермахта.

Из 13 потерянных немцами 14 июля самолетов 10 были одномоторными. При атаках двухмоторных машин советские летчики не добились успехов. «Хейнкели» и «юнкерсы» совершили 486 вылетов, в ходе которых один самолет из II/KG27 уничтожили зенитки и один самолет из II/KG3 не подлежал восстановлению после вынужденной посадки (причиной чего стали осколки снаряда, попавшие в один из двигателей). Также три-четыре бомбардировщика получили небольшие повреждения от огня в воздухе и с земли. Отметили немецкие штабисты и аварию Hs.129 из 8/SchG1, связанную с отказом мотора, — при вынужденной посадке машина разбилась. Между прочим, в достоверность некоторых германских сводок трудно поверить. Так, в эскадре KG27 «Бельке» (три авиагруппы до завершения наступательных боев действовали



Комэск и один из наиболее результативных советских асов в ходе операции ст. лейтенант А. С. Куманичкин из 41-го гв. иап анализирует прошедший воздушный бой со своим ведомым мл. лейтенантом В. В. Кочетовым

в составе 8-го авиакорпуса) за 13 и 14 июля в ходе примерно 200 боевых вылетов северо-западнее Белгорода, где воздух был буквально напигован металлом, погиб, согласно немецким данным, всего один бомбардировщик и несколько незначительно пострадали. За это же время в учебной группе IV/KG27 в Западной Европе и Восточной Пруссии разбилось три экипажа.

Один из авиаторов этой эскадры обер-лейтенант Л. Хавигхорст (L. Hawighorst) оставил интересные воспоминания: «Наш экипаж совершил с 5 по 14 июля 1943 г. 20 боевых вылетов. Это означало, что ежедневно мы в среднем стартовали по два раза, несмотря на погоду. Правда, с харьковского аэродрома до целей было рукой подать. Северо-западнее Белгорода мы атаковали скопления пехоты, позиции артиллерии, танки, подходящие к фронту составы, вокзалы... После сброса бомб «хейнкели» часто пронеслись на бреющем над вражескими колоннами, обстреливая русских из бортового оружия. Но и те стреляли по низколетящим самолетам из зенитных пушек, пулеметов и даже карабинов; как правило, самолеты получали сильные повреждения.

Утром 14 июля экипаж поднялся для 300-го вылета. По возвращении нам оказали триумфальную встречу. Уже стоя на земле, я подумал: неужели я еще жив?! Когда все соединение собралось на торжественное построение, во главе группы командиров показалась фигура, которую трудно было с кем-либо спутать. Конечно же, это генерал-фельдмаршал А. Кессельринг (Kesselring) прилетел на штабном He. 111 темно-песчаного цвета повидать своих старых товарищей по 8-му авиакорпусу и 4-му воздушному флоту (насколько

известно, он никогда не командовал этими соединениями и объединениями. — Прим. авт.). Кессельринг вручил мне на память картину, написанную маслом. На ней изображены летящие над Лондоном «хейнкели» в момент, когда звено готовится бомбить мост через Темзу у Тауэра...

Четверо из пяти членов экипажа, долго действовавшие вместе, были награждены «Немецким крестом в золоте», а бортмеханик унтер-офицер У. Бласс (U. Blass) получил эту награду позднее. Приняв подобные исключительные почести, мы устремились во второй вылет в этот день. Теперь нашей целью была Прохоровка...» [156]

Воспоминания советских авиаторов о тех горячих днях начисто лишены сентиментальности. Летчик Н. Т. Полукаров из 66-го шап 1-го шак впоследствии рассказывал об одном из вылетов по району южнее Прохоровки:

«От снарядов небо походит на решето. Наша группа маневрирует, изменяя курс, высоту и скорость. В наушниках шлемофона звучит команда: «Приготовиться к атаке!»

Включаю электросбрасыватель. Ни на секунду не упускаю из поля зрения летящий слева самолет ведущего группы.

И снова команда, теперь главная: «Атака!»

— Бросай! — раздается голос комэска. — Смерть фашистским гадам!

Из бомболюков вываливается смертоносный груз.

С высоты 30–40 м мы атакуем пехоту противника, обстреливаем ее реактивными снарядами, поливаем пулеметно-пушечным огнем.

— 205-й, будьте внимательны, в воздухе истребители противника, — предупреждает радиостанция наведения...

Мы выполнили задание, насколько я мог судить тогда, успешно. Следующий раз, видя на полях остатки вражеских танков и, увы, наши самолеты, сбитые огнем зенитчиков или в воздушном бою» [157].

Нередко летчики становились свидетелями невероятного напряжения в ходе неутраченных воздушных схваток. Ст. лейтенант А. С. Куманикин из 41-го гв. иап, о чьих успехах уже говорилось и которого вышестоящее командование неоднократно выделяло среди лучших (именно в эти дни командир полка майор П. Ф. Чупиков представил Александра Сергеевича к ордену Ленина, а наградили советского аса, одержавшего 7 личных побед, орденом Красного Знамени), рисовал такую картину:

«Горячо над Белгородом. Когда подходишь, по всему горизонту — дым. Кажется, на земле горит все,



Командующий Воронежским фронтом генерал Н. Ф. Ватутин и член Военного совета Н. С. Хрущев наблюдают за воздушным боем



Ла-5 с мотором М-82 Ф в полете. К началу Курской битвы коллективу С. А. Лавочкину удалось устранить наиболее серьезные дефекты нового истребителя, превратив машину в грозного оппонента «мессершмиттам» и «фокке-вульфам»

что только может гореть — дома, деревья, хлеба, трава. Горит и плавится железо — танки, самоходные орудия. А человек в этом пекле воюет, стоит насмерть. С высоты полета — линия фронта как тетива лука: медленно оттягивается назад, но не рвется, а упруго пружинит, чтобы, накопив силы, распрямиться и обрушиться на врага все, что не сгорело в огне битвы и сгореть никак не может — ненависть и отмщение» [158].

Как теперь мы знаем, Манштейну при поддержке люфтваффе все же удалось овладеть деревней Шахово и окружить три дивизии 48-го ск. Некоторые части смогли ночью выйти к своим, но безвозвратные потери этих соединений составили 10 422 солдата и офицера (или приблизительно четверть личного состава) [159]. Определенного успеха немцы достигли, однако он носил тактический характер. На других участках Воронежского фронта наши войска продолжали стоять насмерть. Комментируя ситуацию, немецкий историк В. Герлиц писал:

«Между 10 и 15 июля 1943 г. генерал-фельдмаршал Манштейн и его наступающим соединениям удалось достичь водораздела между Донцом, Пселом, Сеймом и Ворсклой, но затем их силы истощились,

На высотах Шебекино, в лесах около с. Гонки, у шоссе Белгород — Обоянь наступление остановилось. Генерал Конев позднее говорил о «лебединой песне» немецких бронетанковых сил. Последние боееспособные соединения догорали, превращались в шлак...» [160]

КРАХ «ЦИТАДЕЛИ»

Предположение советского командования о том, что неприятель не будет оборонять захваченную в ходе июльского наступления территорию, а отойдет на исходные позиции, подтвердилось. Генерал-фельдмаршал Манштейн так комментировал решения, принятые в штабе группы армий «Юг» 16 июля: «Командование группы предполагало отвести обе армии (4-ю танковую и группу «Кемпф». — Прим. авт.) на исходные позиции, несколько улучшенные в связи с характером местности, чтобы высвободить необходимые силы... Мы просили 4-й воздушный флот, который не мог в эти дни действовать в районе проведения операции «Цитадель» в связи с плохими условиями погоды, перенести свои действия в район фронта на Миусе и Донце,

чтобы он мог сорвать замеченные там приготовления противника к наступлению» [161].

Можно поспорить с Манштейном: почти постоянно отмечавшаяся в июльских метеосводках переменная облачность не столь уж сильно препятствовала, как следовало из предыдущего повествования, обеим сторонам активно, временами массированно, использовать авиацию. Однако к концу наступательных действий немцы вынуждены были перебросить большинство авиагрупп 8-го авиакорпуса на другие направления. Уже вечером 12 июля первые подразделения эскадры пикировщиков StG2 «Иммельман» перелетели в район Орла. Затем в том же направлении убыли части SchG1, III/JG52, KG27, а на Сталинский и Изюмский аэроузлы начали перебазироваться StG77, KG55, III/JG3...

В результате 15 июля 8-й авиакорпус выполнил до захода солнца 706 вылетов, на следующий день — 499, а 17 июля поднял в небо лишь 138 самолетов, из которых заметная часть имела венгерские опознавательные знаки. Для сравнения отметим: 2-я ВА совершила в указанные дни 328, 723 и 484 самолето-вылета соответственно. Следовательно, ситуация постоянно изменялась в пользу ВВС КА, и отступление неприятеля происходило при господстве в воздухе советской авиации. Чтобы избежать значительных потерь в личном составе и материальной части, немцы перегруппировали зенитную артиллерию, усилив прикрытие колонн и районов сосредоточения войск.

Оставшиеся на Белгородском направлении немецкие авиачасти сражались по-прежнему активно. В эти дни звеньями и одиночными экипажами вели разведку с попутным бомбометанием на глубину до 50 км экипажи II/KG3, достигая района Старого Оскола. 16 июля стало последним днем крупных воздушных боев, в ходе которых наша сторона потеряла 29 самолетов. В немецких отчетах утверждается, что наиболее результативно действовали летчики группы II/JG3, которые добились 11 из 24 побед. Очередных успехов добились при «свободной охоте» ведущие асы части: майор К. Брандле (*K. Braendle*), доведший к вечеру счет до 159, обер-лейтенант Й. Киршнер (*J. Kirschner*) (167) и фельдфебель Г. Грюнберг (*H. Gruenberg*), сбивший 55-ю неприятельскую машину. Однако последний сам был подожжен меткой очередью «яка», выпрыгнул с парашютом за линией фронта, но смог вернуться к своим [162].

В составе 2-й ВА наиболее интенсивно работали части 256-й иад и 1-го бак. При 169 вылетах последнее соединение лишилось 11 Пе-2, из которых две машины погибли в катастрофах (одну «пешку» погубили свои же бомбы, аварийно сброшенные с малой высоты, а вторая скапотировала при взлете с места вынужденной посадки; смертельные ранения получили штурман и стрелок-радист) [163]. В то же время наши наземные войска высоко оценили меткость и самоотверженность экипажей бомбардировщиков при ударе по противнику в районе населенного пункта Чапаев.



Немецкие войска отходят на рубежи, занимаемые к 5 июля 1943 г. Операция «Цитадель» провалилась

С большим напряжением в эти дни действовали советские экипажи также и ночью. Достаточно сказать, что период с 12 по 18 июля характеризовался наиболее интенсивным использованием самолетов У-2 из 208-й нбад. За семь ночей было совершено 1169 самолето-вылетов, что составило 2,95 вылета за ночь на каждый исправный «кукурузник». К сожалению, бомбовая нагрузка на биплан была невелика и равнялась всего 114,5 кг, что можно объяснить большим износом материальной части [164].

Если раньше легкомоторные самолеты распыляли свои усилия по множеству целей, то в ночь на 16 июля это соединение действовало в районе Беленихино, Казачье, Озеровский, выполнив 219 самолето-вылетов (наибольшее количество с начала оборонительной операции). Надо добавить, что в то же время и в тех же населенных пунктах в 146 вылетах атаковали немецкие войска авиаторы 262-й нбад 17-й ВА. Получив информацию о том, что в этом районе противник закрепляется на достигнутых рубежах, наши ночники до рассвета атаковали их, чередуя сброс осколочных, фугасных и осветительных авиабомб.

Вновь возобновились налеты на немецкие аэродромы, особенно в районе Харькова. Такую задачу поставили перед 244-й бад 17-й ВА, экипажи которой в течение ночей на 16 и 17 июля, а также на рассвете 16 июля настойчиво атаковали аэродромы Основа и Рогань. Наши авиаторы отмечали взрывы и пожары в районе ангаров, летной полосы, а неприятель признал потерю всего одного Bf.109G из состава II/JG3. Из-за налетов или по другой причине, но штабной отряд эскадры KG55 «Гриф» вскоре перебазировался из Рогани в Сталино.

Если накануне контрнаступления советских войск на Орел основные усилия АДД были направлены на поддержку Брянского и Центрального фронтов (там действовали все корпуса, кроме 6-го ак), то затем цели севернее Белгорода стали получать также экипажи 3-го гвардейского и 5-й ак. Как правило, успех был связан с четкой работой осветителей цели. Так, в ночь на 14 июля экипажи В. В. Сапожникова, В. М. Безбокова, С. С. Апухтина (все из 5-го ак, все в прошлом пилоты ГВФ) безукоризненно четко освещали район бомбометания, сбрасывая очередную САБ через каждые две-три минуты. Это позволило успешно выполнить задание экипажам 23 ТБ-3 и 28 Ли-2 (все из 5-го ак), 9 Ил-4 (из 3-го гв. ак), 22 Ил-4 и 26 Ли-2 (из 6-го ак).

К сожалению, многие вылеты дальних бомбардировщиков на Орловско-Курской дуге не удалось



Самолет немецкого санитарного отряда доставляет раненых в полевой госпиталь

в достаточной степени подготовить, поскольку задачи поступали в штаб АДД из Ставки ВГК или Генерального штаба слишком поздно. Этот недостаток был устранен в ночь на 15 июля, когда большое внимание уделялось тому, чтобы довести до сведения экипажей последние данные о быстро меняющейся обстановке. Начальник штаба АДД генерал М. И. Шевелев предупредил всех авиаторов: надо перед бомбометанием уточнить положение противника. С наступлением сумерек наземные войска, заблаговременно проинформированные о действиях АДД вблизи линии фронта, зажгли у передовых окопов костры, в некоторых местах включили прожектора, а с приближением наших тяжелых кораблей стали выпускать в сторону неприятеля осветительные ракеты, пулеметные и автоматные очереди. В результате боевых действий бомбардировщиков не менее 50 пожаров вспыхнуло в районе Казачье, горел поселок Сырцев, отмечались взрывы в деревне Луханино...

В следующую ночь, когда на маршруте самолетов наблюдалась 10-балльная облачность, картина налета выглядела аналогично. Экипажи 5-го ак благодаря хорошо организованной подсветке с земли и четкой работе самолетов-осветителей могли просматривать немецкие танки на краю небольших рощ, в перелесках. Высокую эффективность удара подтвердил контролировавший работу группы опытный штурман Герой Советского Союза майор Л. Н. Агеев из 7-го гв. авиаполка. В ряде случаев использовались бомбы крупного калибра, что, по мнению советского командования, могло бы оказать сильное моральное воздействие на

неприятеля. Вскоре многие экипажи стали получать задачи в интересах Юго-Западного фронта, готовящегося перейти в наступление — район применения соединений АДД заметно расширился.

Попробуем оценить результаты действий немецких ночников. Можно отметить, что небольшие подразделения «юнкерсов» и «хейнкелей» регулярно бомбили железнодорожные узлы Старый Оскол, Касторное, Купянск и попутно вели разведку. Одновременно отряды легкомоторных самолетов атаковали автомашины и колонны войск в тылу 69-й и 7-й гв. армий, преимущественно в районе г. Короча и переправ через р. Короча. Возможно, систематические ночные вылеты бипланов и других устаревших самолетов были призваны компенсировать отсутствие здесь воздействия на подходящие советские резервы. Однако существенного ущерба наша сторона не понесла.

Еще в ночь на 17 июля разведка Воронежского фронта доложила о начале отхода частей 4-й ТА в направлении Белгород, Томаровка. Опасаясь на этот раз ловушки, генерал Ватутин не сразу отдал приказ о преследовании противника — войскам было предписано продолжать совершенствовать оборону. Командующего можно понять: понесшие тяжелые потери части 1-й и 5-й гв. ТА отводились в тыл на отдых и пополнение. Из состава фронта также изымались 69-я и 7-я гв. А, которые передавались в состав недавно организованного Степного фронта.

Данные авиационной разведки показали, что, несмотря на ожесточенные 20-дневные бои, противник сохранил значительные силы. Общий состав отходящей группировки оценивался нашими экипажами в 550 танков и штурмовых орудий, более чем в 1000 автомашин. Арьергарды отходящего противника оказывали ожесточенное сопротивление: совхоз «Комсомолец», например, удалось отбить лишь к исходу 17 июля. На следующий день, когда к преследованию врага подключились основные силы Воронежского фронта, продвижение составило всего 4–5 км.

В эти дни советские авиаторы продолжали действовать с высоким напряжением, невзирая на плохую погоду. Только 1-я гв. бад, которой командовал полковник Ф. И. Добыш, совершила за 18 июля три групповых вылета, достигнув наивысшего напряжения в ходе оборонительного сражения. Эти результаты были получены, невзирая на недостаток аэродромного оборудования. Например, для обслуживания 81-го гв. бап имелось всего три бензозаправщика, что сильно затягивало время заправки бомбардировщиков. В этот день полк потерял третий экипаж с начала оборонительной операции — не вернулся Пе-2, который пилотировал лейтенант С. А. Арбеков. В конце зимы 1943 г. он был сбит за линией фронта, вернулся к своим, а в ходе последующих вылетов дважды приводил подбитую «пешку» и благополучно сажал на свой аэродром. На этот раз судьба летчика и членов его экипажа осталась неизвестной [165].

Неоднократно благодарности от наземных войск получали летчики-штурмовики. В архивах сохранилась телеграмма из штаба 1-й танковой армии, адресованная генералу С. А. Красовскому: «Сегодня, 18 июля, я провел день с авангардом генерала Гетмана, наблюдал из Меловое, как девятка «илов» в 15 ч 15 мин атаковала колонну автомашин с прицепами (всего 200–250 единиц) по дороге Дубрава, Бутово. Результаты атаки привели меня и присутствовавшую группу комсостава прямо в восторг. Истребители прикрывали удачно. Авиации противника [в воздухе] не было. Апанасько» [166].

И в дальнейшем наши штурмовики не давали немцам возможности без помех выводить свои войска и технику на хорошо оборудованные для обороны рубежи. 19 июля успех сопутствовал 291-й шад, которая всеми исправными самолетами атаковала растянувшуюся на 20 км колонну автомашин и бронетехники. Немцы двигались скученно, создав на разных участках от двух до пяти рядов машин. В результате настой-



Техник звена Шурашов проверяет готовность самолета к боевому вылету после устранения неисправности механиком Вихляевым. Один из аэродромов 1-го бак

чивых атак на боевой счет летчиков Витрука было записано уничтожение свыше 100 единиц различной техники. При этом огнем с земли было подбито три самолета — два Ил-2 и один Як-1 [167].

В тот же день в штаб 2-й ВА поступила шифротелеграмма маршала Г. К. Жукова, предписывающая передать 1-й шак и 4-й иак в состав 5-й ВА, а принять в свои ряды из резерва Ставки ВГК 5-й шак и 10-й иак [168]. Вскоре был выведен также 1-й бак, но характер боевых действий оставшихся на Воронежском фронте авиационных соединений изменился мало. Истребители патрулированием прикрывали свои войска, вели разведку, а ударные самолеты стремились нанести урон передвижениям неприятеля, продолжавшим отход в южном и юго-западном направлениях. Еще раньше разведчики зафиксировали погрузку войск и техники неприятеля на железнодорожных станциях Белгород, Ново-Борисовка, Золочев — как потом стало известно, германское командование начало переброску 2-го тк СС в Донбасс.

Этот период характеризовался полным господством в небе советской авиации. С 18 по 23 июля авиация 8-го авиакорпуса выполнила всего 474 вылета (в период наступления за один день наблюдалось большее количество вылетов), причем у немцев действовали только разведчики и небольшие патрули истребителей. Последние (если верить германским отчетам) потеряли два венгерских и один немецкий Bf.109, а сами претендовали всего на две победы. Наша сторона лишилась около 10 самолетов, частично в результате аварий и катастроф. В одной из них погиб командир 32-го иап майор И. Г. Колбасовский, который разбился, неудачно сманиеврировав на малых высотах и скорости. (Не избежали небоевых потерь и немцы: в разбившемся 23 июля Ju.52, принадлежащем 3-му санитарному отряду, погибли члены экипажа и большое число раненых солдат и офицеров.)

К 23 июля войска Воронежского и присоединившиеся к преследованию Степного фронта вышли на рубежи, которые в основном занимали советские войска в начале месяца. Дальнейшей целью нашего командования были областные центры Белгород и Харьков. Однако сил для продолжения наступления у измотанных боями соединений уже не осталось. Жуков убедил Сталина: необходимо предоставить войскам передышку, в ходе которых они перегруппируют свои силы и значительно пополнят соединения. Теперь на повестке дня стояла наступательная операция «Полководец Румянцев».

ВЫВОДЫ

Сражение, разгоревшееся на южном фланге Орловско-Курской дуги, оказалось еще более жестоким и кровопролитным, чем на северном фланге. Да и длилось здесь немецкое наступление дольше — еще 11 июля генерал-фельдмаршал Манштейн надеялся прорвать «последнюю линию советской обороны»



Эскадра KG55 готовится к возвращению в Сталино. Слева направо: командир II группы майор Х. Хофер, коммодор подполковник Э. Кюль, обер-бургомистр Штрассбурга Р. Эрнст (летал в качестве наблюдателя), командир 6-го отряда Р. Зайб. Харьков—Рогань, 15 июля 1943 г.



Ст. лейтенант В. К. Кулешов (слева) из 41-го гв. иап вместе со своим ведомым у борта Ла-5. За июль 1943 г. ведущий выполнил 26 боевых вылетов, провел 12 боев, сбил 6 самолетов противника...

и все-таки выйти к Курску с юга. В течение нескольких следующих дней произошли события, вынудившие командующего группой армий «Юг» полностью отказаться от дальнейшего выполнения операции «Цитадель» и начать отводить до этого наступающие войска.

Достаточно долго германское командование оценивало обстановку севернее Белгорода со сдержанным оптимизмом. Ему удалось отразить несколько контрударов Воронежского фронта, из которых самый сильный был нанесен 12 июля под Прохоровкой. Хотя их потери каждый раз оказывались заметно меньше, чем несли советские войска, напряженные бои на широком фронте постепенно привели к обескровливанию ударной группировки. Немцы осознали, что начатое 12 июля наше наступление против 2-й танковой армии имеет целью разгром всей орловской группировки. Гитлер, на которого к тому же оказали удручающее воздействие события на Сицилии, подчинился обстоятельствам и «вынужден был 13 июля объявить командующим обеими группами армий, участвовавшим в операции «Цитадель», что операция должна быть остановлена» [169].

Следовательно, предпринимаемые после 13 июля 4-й танковой армией и армейской группой «Кемпф»

наступательные действия уже не были направлены на решение стратегической задачи — прорыву к Курску с целью окружения советских войск, а преследовали локальные цели — улучшение позиций, нанесение как можно более тяжелых потерь противнику и т. д. Когда 17 июля перешли в наступление войска Юго-Западного и Южного фронтов, в первый же день прорвавшие первую линию немецкой обороны на реке Миус, Манштейну ничего не оставалось, как начать переброску в Донбасс сначала резервов, а затем и своих лучших сил — эсэсовцев из 2-го тк. Вполне резонно посчитав, что оставшимся дивизиям лучше всего обороняться на хорошо оборудованных позициях, немецкий командующий осуществил их отвод почти на ту же линию, откуда началось наступление 5 июля.

«С прекращением операции «Цитадель» инициатива на Восточном театре военных действий окончательно перешла к советской стороне, — вынужден сделать заключение знаменитый немецкий полководец. — После того как нам не удалось окружить крупные силы противника в районе Курской дуги... неизбежно начал действовать фактор превосходства в силах. Наступление противника на Орловской дуге было только началом перехода [Красной Армии] в общее стратегическое наступление» [170].

Решив в апреле 1943 г. перейти к стратегической обороне в условиях обладания численным превосходством над противником в живой силе и технике, советское командование хорошо подготовилось к предстоящему сражению. Эффективная организация различных видов разведки и оперативное использование полученной информации позволили построить на угрожаемых направлениях глубоко эшелонированную оборону. Несмотря на то что неприятель добился небывалых доселе масштабов сосредоточения и маскирования военной техники, удар удалось отразить прежде всего благодаря заблаговременному сосредоточению мощных стратегических резервов Ставки ВГК, включая развертывание резервного (Степного округа) фронта.

Массовый героизм и возросшее мастерство солдат и офицеров Красной Армии, оснащение их новейшим и вполне современным оружием позволили остановить неприятеля. В силу ряда обстоятельств советское командование не смогло к началу июля в полосе Воронежского фронта создать столь же высокие плотности войск и техники, какие имелись на Центральном фронте. Развернувшиеся на южном фланге Орловско-Курской дуги бои оказались более маневренными, велись на относительно широких пространствах, в них участвовало большее количество людей и техники с обеих сторон.

Имелись определенные отличия и в вопросах применения родов войск, в частности Военно-воздушных сил. Прежде всего впервые было решено привлечь 17-ю ВА Юго-Западного фронта для действий в полосе соседнего Воронежского фронта. На первом этапе операции «Цитадель» ей удалось оказать поддержку оборонявшимся войскам, особенно 7-й гв. армии, но



При появлении в небе штурмовиков немецкие офицеры укрылись в окопе, и только один командир остался в бронетранспортере у пулемета

ряд ли позволило отвлечь значительные усилия противостоящего 8-го немецкого авиакорпуса. Основная тяжесть боев легла на плечи авиаторов 2-й ВА.

На южном фланге Курской дуги какой-либо пассивности советских ВВС в начале сражения не отмечалось. Наоборот, налеты в утренние часы 5 июля на передовые немецкие аэродромы в районах Белгорода и Харькова были направлены на резкое изменение соотношения сил в нашу пользу. По замыслу командиров и штабов решительное подавление неприятеля, нанесение ему значительных потерь облегчили бы задачу завоевания господства в воздухе. Поскольку немецкой ПВО удалось с незначительными потерями отразить атаки аэродромов, нанести существенный урон группам штурмовиков, обстановка и здесь с начала сражения сложилась неблагоприятно для «сталинских соколов», наземные войска не получили необходимой поддержки.

Советские источники признают, что в ходе развернувшейся ожесточенной борьбы за господство в воздухе в первые дни его завоевать не удалось, но утверждают, что с 11 июля на Белгородском направлении эта задача была решена [171]. Однако анализ советских и немецких архивных документов, учет выполненных противниками самолето-вылетов не дают оснований для подобных оптимистичных выводов. В наиболее важные моменты на главных направлениях люфтваффе, сконцентрировав усилия, причиняли заметный урон нашим наземным войскам и технике. И только после завершения активных боевых действий 4-й ТА и армейской группы «Кемпф», когда большинство соединений 8-го авиакорпуса перебросили на другие направления, господство в воздухе на данном направлении действительно завоевали ВВС КА.

В подтверждение этого тезиса приведем выдержку из доклада старшего офицера Генерального штаба при штабе Воронежского фронта полковника М. Н. Костина: «В этих боях наша истребительная авиация при наличии численного превосходства не сумела завоевать господство в воздухе. Она позволяла бомбардировочной авиации противника организовано бомбардировать наши боевые порядки войск. Причина заключается в том, что наши истребители выполняли чисто

пассивные задачи — прикрытие района расположения своих войск, патрулирование и непосредственное сопровождение штурмовиков, а активных боевых задач истребительная авиация не выполняла» [172].

О недостатках управления советской истребительной авиацией много говорилось в предыдущих разделах. Следует признать: решение этого вопроса на Воронежском фронте было организовано значительно хуже, чем на Центральном, где с началом немецкого наступления в штаб 13-й А прибыл авиационный представитель 16-й ВА с радиостанцией, осуществлявшей вызов авиации на поле боя. Строки плана 2-й ВА, предусматривавшие выделение авиационного представителя в общевойсковые и танковые армии, так и остались на бумаге. Управление авиационными соединениями велось из штаба воздушной армии (в поселке Спартак). Сюда данные о наземной обстановке поступали неоперативно, что приводило к большому опозданию с вылетом ударных самолетов, а в ряде случаев под бомбы попали свои же войска.

Ожесточенная борьба в воздухе стоила огромных жертв. Согласно отчету штаба 2-й ВА, с 5 по 18 июля потери составили 371 самолет. Если добавить погибшие машины из состава 17-й ВА (около 150 единиц), то можно прийти к выводу: на полях Белгородчины и Харьковщины осталось лежать свыше 500 наших самолетов. Но и у противника вышла из строя примерно половина машин, начинавших сражение на Белгородском направлении в составе 4-го ВФ. По приблизительным данным, из 8-го авиакорпуса за это время погибло примерно 170 самолетов как «боевые потери», по определению немцев, и около 70 самолетов как «небоевые потери при боевых действиях», а до 200 машин получило серьезные повреждения (более подробные данные о потерях по типам самолетов см. в приложении).

На основании документов противников можно оценить итоговую убыль материальной части в обеих оборонительных операциях Красной Армии под Курском. Эти данные сведены в таблицу 8 (на северном фланге учтен велся с 5 по 11 июля для люфтваффе и с 5 по 12 июля для ВВС КА, а на южном — с 5 по 18 июля) [173]:

Таблица 12

Потери сторон	Немецкие потери		Советские потери
	безвозвратные	подлежащие ремонту	безвозвратные
Северный фланг дуги	110–120	70–80	391
Южный фланг дуги	240	До 200	371 + около 150
Итого	350–360	270–280	Свыше 900

Примечание. В итоговой строке советских потерь учтены погибшие в районе битвы самолеты из соединений АДД и ПВО, а также из состава 2-й ВА с 19 по 23 июля.

Из таблицы видно, что немецкая сторона лишилась значительно больше, чем 193 самолета, на обоих флангах битвы (с 5 по 15 июля), о чем сообщается во многих

западных источниках [174]. Дело в том, что в них расчет велся на основании промежуточных сводок журналов боевых действий, а мы постарались использовать



Самоотверженно и результативно сражались на южном фланге дуги асы 8-й гв. иад ст. лейтенант М. И. Семенцов (слева) и Герой Советского Союза капитан Н. Т. Китаев

отчеты генерал-квартирмейстера люфтваффе, которые представляются значительно более полными. К приведенным выше цифрам можно добавить, что на всем Восточном фронте только безвозвратные («боевые») потери за июль от воздействия советских ВВС и ПВО составили 558 машин всех типов [175].

Думается, что соотношение безвозвратных потерь 1 к 2,5 отражало средний уровень мастерства и боевого опыта, а также живучесть участвовавших в сражении самолетов противников летом 1943 г. (Можно отметить, что для танковых войск соотношение убитых за время оборонительных операций было почти столь же невыгодным для советской стороны и составило примерно 1 к 2,5 (с учетом танков, отправленных в ремонт.) Впрочем, у германского командования не было особых оснований для оптимизма: в жестоких боях выбыли из строя многие опытные экипажи, воевавшие в течение двух-трех лет на разных фронтах

и цементирующие люфтваффе. В списках погибших или попавших в плен значились имена десяти кавалеров Рыцарских крестов, которым чрезвычайно трудно было найти полноценную замену.

Донесения немцев о собственных потерях представляют для нас большую ценность, поскольку авиаторы нередко сильно преувеличивали масштабы воздушных побед, особенно в ходе напряженного многодневного сражения. Ведь только летчики 2-й ВА заявили об уничтожении 811 неприятельских машин. Если бы это соответствовало действительности, то эскадры 8-го авиакорпуса лишились бы всей материальной части и перебрасывать на другие направления немцам было бы просто нечего. В докладе полковника Костина приведенные выше цифры также подвергаются сомнению: «Данные о 811 сбитых самолетах противника преувеличены, так как сведения получались по докладам летчиков, не контролировались ни командирами соединений и частей, ни штабами» [176].

Все же подчиненные генерала С. А. Красовского более успешно вели борьбу с немецкой авиацией, чем их коллеги из 16-й ВА. Впечатляющих результатов добились в ходе оборонительных боев авиаторы 5-го иак, а точнее, некоторые летчики соединения — лучшие советские асы. Впрочем, в наших документах летом 1943 г. слово «ас» еще не вошло в широкий обиход. Однако командиры корпусов и дивизий подчеркивали: весьма незначительный процент летного состава (наиболее подготовленные, сочетающие отвагу с трезвым расчетом) регулярно уничтожает неприятеля в ходе воздушных схваток. Командир 5-го иак генерал Д. П. Галунов отмечал: «Сравнительно небольшой круг летчиков систематически сбивает по несколько самолетов. Так, из состава всего корпуса только 37 летчиков (одержавшие пять и более побед) сбили 183 самолета (т. е. в среднем по пять-шесть самолетов на летчика), что составляет 40% всех сбитых самолетов за период Белгородской операции» [177].

В таблице, составленной на основе итогового отчета 8-й гв. иад, указаны имена летчиков, сбивших в июльских боях шесть и более самолетов противника [178]:

Таблица 13

№	Звание	Фамилия	Часть	Число побед
1	Ст. лейтенант	Городец А. К.	88-й гв. иап	10 + 1 в группе
2	Лейтенант	Наумов Н. М.	41-й гв. иап	9
3	Ст. лейтенант	Беликов О. В.	88-й гв. иап	8 + 3
4	Ст. лейтенант	Лобанов А. В.	41-й гв. иап	8
5	Ст. лейтенант	Пелипенко И. П.	88-й гв. иап	7 + 3
6	Ст. лейтенант	Павлов А. Г.	41-й гв. иап	7
7	Ст. лейтенант	Куманикин А. С.	41-й гв. иап	7
8	Капитан	Китаев Н. Т.	40-й гв. иап	6
9	Ст. лейтенант	Семенцов М. И.	41-й гв. иап	6
10	Ст. лейтенант	Кулешов В. К.	41-й гв. иап	6



Руководящий состав 1-й гв. бад в минуты отдыха. Дивизия, руководимая полковником Ф. И. Добышем, беспрерывно входила в состав 1-го бак

На Белгородском направлении штурмовая авиация сыграла, вероятно, еще более важную роль, чем на севере. Ежедневно самолеты Ил-2 выполняли по 360 боевых вылетов и нанесли огромный урон неприятелю. Как следует из документов, наиболее успешно и с большой нагрузкой (в среднем 1,8 вылета на экипаж в сутки) выполняла задания 291-я шад, возглавляемая генералом А. Н. Витруком. Штаб 2-й воздушной армии отмечал: «Эффективность бомбоштурмовых ударов также значительно выше других соединений. Достоинства этой дивизии нужно отнести за счет лучшей организации, подготовки к боевым вылетам и более высокой боевой выучки летного состава» [179].

Следует отдать должное летчикам 737-го иап, прикрывавшим штурмовиков и входившим в состав 291-й шад. Им принадлежал своеобразный рекорд напряженного использования материальной части — в отдельные дни истребители по пять-шесть раз поднимались в небо. К сожалению, даже самоотверженные и непрерывные вылеты не уберегли «илы» от потерь: из 100 Ил-2 и 28 Як-1 не вернулось на аэродромы 110 машин (69 из них были впоследствии найдены на вынужденных посадках, направлены в ремонт, а затем вновь введены в строй). Потери личного состава соединения составили 38 летчиков и 26 стрелков-ра-

дистов. За это же время в дивизию с заводов и других частей поступило 91 Ил-2 и 27 Як-1, что говорит о почти полном обновлении самолетного парка.

По мнению помощника командующего 2-й воздушной армией подполковника Костромитина, летный состав, особенно молодой, имел слабое представление о правильной организации обороны в групповом воздушном бою. В одних случаях летчики применяли строй типа «клин», ошибочно полагая, что при этом будет увеличена обороноспособность штурмовиков, в других случаях отдельные авиаторы пытались преследовать выходящие из атаки «мессершмитты», нарушая общий боевой порядок. Несомненно, отсутствие нижнего стрелка и ограниченные углы обстрела пулемета у стрелка-радиста значительно снижали шансы экипажа Ил-2 в бою в сравнении с Пе-2 или «Бостоном». К тому же на большинстве штурмовиков плохо работало СПУ, не позволяя летчику и стрелку действовать согласованно.

Наши бомбардировщики понесли значительно меньшие потери, но в решающие дни сражения они вылетали ограниченными силами или вовсе не покидали границ аэродромов. В упрек командарму С. А. Красовскому поставили практически полное бездействие дневной бомбардировочной авиации с 6 по 11 июля



Части ПВО продолжают нести вахту в небе Курской области. Летчики 910-го иап особого назначения у Як-1. Четвертый слева — Герой Советского Союза капитан С. К. Коблов.

из-за невозможности обеспечить их прикрытие. «Мотивы не веские, — отмечал в своем докладе полковник Костин, — так как при хорошем планировании и правильном использовании истребителей из двух истребительных корпусов, без ущерба для дела, вполне можно было выделить одну истребительную дивизию для сопровождения бомбардировщиков» [180].

К сожалению, недостатки отмечались не только в вопросах применения, но и боевой подготовки экипажей. Именно этим можно объяснить, например, почти полное отсутствие бомбометания с пикирования. Как следовало из отчетов, на 1 июля 1943 г. в 1-м бак только 28 из 106 летчиков были готовы к подобным действиям. Еще 8 экипажей были обучены ведению «свободной охоты». Требование массированно применять бомбардировщики привело к тому, что в ходе всей оборонительной операции лишь однажды с пикирования отбомбилась шестерка «пешек» из 82-го гв. бап.

Особенность применения ночной легкомоторной авиации 2-й ВА состояла в том, что в первую неделю боев она работала ограниченными силами и только с 12 июля 208-я нбад активно включилась в сражение. Действительно, перевооружение соединения новыми самолетами продолжалось в течение всего июля: за месяц ее полки получили, главным образом с заводов, 91 У-2. За то же время 39 самолетов, в свою очередь, были переданы в другие части или ремонт. В результате к концу оборонительной операции имелось в строю не менее 70 боеготовых самолетов.

Это позволило в финале немецкого наступления ночной авиации действовать со всевозрастающим на-

пряжением. Увеличилась и сила сопротивления противника. Если в начале операции летчики легкомоторной фронтовой авиации и АДД отмечали лишь незначительное противодействие зенитной артиллерии противника, в большинстве случаев открывавшей неприцельный огонь как бы вдогонку самолетам, по звуку мотора, то вскоре немцы смогли существенно лучше организовать взаимодействие всех средств ПВО. Особую опасность для ночных экипажей представлял район Томаровки, куда во избежание напрасных потерь бомбардировщикам и штурмовикам было приказано не залетать.

Летчики 208-й нбад отмечали, что боевая работа экипажей «протекала в условиях активного противодействия ПВО противника (большое количество прожекторов, ЗА и МЗА). Вследствие сильного обстрела из орудий и пулеметов приходилось менять маршруты, что увеличивало расстояние до цели», а эффективности зенитного огня способствовала «хорошая проекция силуэта самолета на фоне тонкой облачности» [181]. Правда, потери фронтовых ночников были невелики — зенитным огнем за все время был сбит один У-2. Всего же части 208-й нбад недосчитались трех самолетов и четыре пришлось списать из-за боевых повреждений.

Необходимо остановиться еще на одной опасности, которая подстерегала ночные экипажи. Поскольку самолеты АДД начали действовать вблизи линии фронта, часто на тех же высотах, что и «кукурузники», то временами в ночном небе становилось «тесно». «Несогласованность маршрутов и высот с авиацией дальнего действия затрудняет деятельность экипажей дивизии

и создает угрозу столкновения в воздухе», — отмечал в одном из донесений штаб 208-й нбд [182].

Оценивая действия люфтваффе в завершившейся операции, отметим, что никогда прежде они не применялись столь интенсивно; в первую неделю битвы нагрузка на боеготовый экипаж 8-го авиакорпуса приближалась к трем вылетам в сутки. Другая особенность состояла в тесном сопровождении танков, которые противник всеми силами пытался «протолкнуть» через советскую оборону. Если в составе 2-й ВА более половины всех вылетов (днем и ночью) выполняли истребители, то наши посты ВНОС идентифицировали три из четырех появившихся в небе вражеских самолетов как бомбардировщики.

Весьма неожиданно для наших командиров неприятель почти полностью отказался, особенно в первые дни операции, от непосредственного сопровождения истребителями своих ударных самолетов, а высылал вперед за линию фронта на маршруты вероятных полетов советских самолетов небольшие патрули «мессершмиттов», связывающие наших еще до подхода к передовой. В отличие от командования Красной Армии, немцы не «привязывали» свои истребители к определенному району, а предоставляли командирам частей и подразделений большую свободу действий, особенно при ведении «свободной охоты», что оказалось чрезвычайно полезно.

При всех успехах немецкой авиации, ее заметном влиянии на ход боевых действий необходимо указать, что у противника не имелось возможности перенести действия в глубь советской обороны. Поэтому люфтваффе не смогли противодействовать проведению многочисленных оперативных маршей советских войск, прежде всего крупных танковых и механизированных соединений, хотя немецкая авиаразведка регулярно их фиксировала. Да и воздействие на наземные войска оказалось далеко не таким смертоносным, как в предыдущих летних кампаниях.

Немецкий историк К.-Х. Фризер объяснял одну из главных причин неудачи люфтваффе «законом больших чисел», имея в виду большое численное преимущество Красной Армии в боевых самолетах, как и в танках, орудиях, других видах техники, считал «удивительным» массированное применение советских ВВС. Он писал: «В начале войны в России их самолеты были прямо-таки сметены с неба. Из имевшихся на 22 июня 1941 г. 20 000 боевых самолетов через некоторое время остались «жалкие крохи». С этого времени люфтваффе полностью господствовали в воздухе. Еще весной 1943 г. они сыграли решающую роль во время контрнаступления Манштейна на Донце. Но уже в июле этого года Красная Армия располагала 12 000 самолетов, из которых без учета резервов 6537 применила непосредственно против германского наступления под Курском.

В начале операции «Цитадель» люфтваффе снова удалось завоевать господство в воздухе прежде все-

го благодаря неудачному упреждающему советскому удару по немецким аэродромам [в районе Белгорода и Харькова], но потом крупные соединения советской авиации, стянутые в район Орловской дуги и на реке Миус, сильно повлияли на дальнейшие события. Для поддержки еще продолжавшегося наступления группы армий «Юг» осталось лишь около 250 боевых самолетов основных типов. Столь сильная нехватка самолетов, которую усугубляли перебои с доставкой на аэродромы горячего, привела к следующему: операция «Цитадель» стала первой крупной операцией на Восточном фронте, где немецкие ВВС не оказали решающего влияния на ее исход» [183].

В напряженных условиях оборонительного сражения советское командование производило перегруппировки при большой загрузке дорог войсками, боевой техникой, транспортом. Уже отмечалось, что неприятель ни разу не атаковал гвардейцев 5-й танковой армии до подхода к району сосредоточения. Тогда разные соединения преодолели расстояние от 330 до 380 км. Приблизительно в то же время, что и объединение генерала П. А. Ротмистрова, еще более длительный марш выполнил 4-й гв. тк, преодолев за 11 суток примерно 450 км, сохраняя постоянную готовность. Несомненно, переправы через многочисленные водные преграды, средства ремонта, снабжения и обеспечения были весьма уязвимы для налетов. Однако летом 1943 г. немцы уже не располагали необходимыми силами и подобных задач перед авиацией 8-го авиакорпуса даже не ставили.

Значительные проблемы имелись у противника и при создании резервов. Ему удавалось восполнять потери при ведении борьбы на относительно локальных участках фронта. Однако по мере его расширения приходилось «латать дыры» путем широкого перебазирования авиационных частей и соединений. Вынужденный отвод с Белгородского направления большинства групп и эскадр корпуса Зайдемана позволил советской авиации, что также отмечалось, в конце оборонительной операции завоевать на данном направлении господство в воздухе. Это обстоятельство обозначило серьезный кризис Верховного командования люфтваффе.

Отражая мощное наступление противника, наши войска выстояли на занимаемых рубежах. Таким образом, тщательно спланированная и, как казалось, всесторонне подготовленная операция «Цитадель» закончилась уже через полмесяца после начала неудачей германского Верховного командования и всего вермахта. Успешной обороной Красная Армия сделала первый, очень важный шаг на пути к Победе. Теперь предстояло, перейдя в контрнаступление, нанести по противнику ответный удар, от которого он не смог бы оправиться, а затем погнать его на Запад.

Приложения к главе 3

ИЗ ВОСПОМИНАНИЙ КОМАНДУЮЩЕГО 2-Й ВА СТЕПАНА АКИМОВИЧА КРАСОВСКОГО

...Враг делал все для того, чтобы восполнить потери и восстановить боеспособность армии. Немало усилий предпринимал он к тому, чтобы увеличить поступление боевой техники на фронт. Были созданы танки «Тигр» и «Пантера», штурмовые орудия типа «Фердинанд». В 1943 году немецкая авиапромышленность дала фронту двадцать пять тысяч машин. Ускоренно готовились и кадры в учебно-летных центрах. С 15 марта по 30 июня на советско-германский фронт было переброшено тридцать пять авиационных групп из Германии, Франции, Норвегии и Польши (документально не подтверждается. — Прим. авт.), и к 1 июля ВВС противника насчитывали три тысячи шестьсот самолетов.

Разумеется, подготовка к активным действиям на Курской дуге проводилась скрытно, поэтому необходимо было организовать разведку по всем каналам. Самолетов-разведчиков у нас было мало, и в связи с этим каждый экипаж, возвращаясь с задания, обязательно докладывал обо всем, что видел на земле и в воздухе во время выполнения боевого задания.

Штаб фронта особенно интересовался данными о вражеских танках, и мы усилили воздушную разведку, стали посылать самолеты в неприятельский тыл на рассвете и во время вечерних сумерек. Убедившись в достоверности данных, мы доложили генералу Ватутину о том, что перед фронтом обнаружено в общей сложности не менее полутысячи танков.

Николай Федорович внимательно выслушал доклад и приказал тщательно следить за всеми перегруппировками немцев.

— Мы должны подготовиться и встретить противника во всеоружии. Для этого у нас есть все возможности, — закончил командующий беседу.

Четыре армии Воронежского фронта оборонялись в первом эшелоне на рубеже Краснополье — Белгород — Волчанск протяженностью около 250 километров. Во втором эшелоне находились две армии — общевойсковая и танковая.

Гитлеровское командование готовило к боям под Курском два воздушных флота — 6-й и 4-й, которые насчитывали в общей сложности более двух тысяч самолетов. Авиационной группировке врага противостояли наши 16-я и 2-я воздушные армии. В оборонительных боях

участвовали и соединения 17-й воздушной армии. Кроме того, в Резерве Ставки была 5-я воздушная армия Степного фронта. Таким образом, по численности самолетов мы превосходили противника в 1,2 раза.

К тому времени истребительные части получили на вооружение превосходный истребитель Ла-5. По маневренности, скорости и вооружению он не уступал лучшим фашистским самолетам ФВ-190 и Ме-109. Неплохо зарекомендовал себя на фронте истребитель Як-7б. Однако с очередной партией этих машин у нас произошла неприятность. Однажды ко мне прибыл заместитель главного инженера армии Николай Данилович Гребенников и доложил:

— В 256-й истребительной дивизии полковника Н. С. Герасимова в полете разрушаются новые «яки». Полотняное покрытие отстает от фанерной обшивки.

«Неужели все истребители Як-7б небоеспособны? — мелькнула тревожная мысль. — Ведь это половина всего нашего парка! На чем же летчики будут воевать?»

— Вот что, Николай Данилович, чтобы люди не потеряли веру в самолет, пока не надо поднимать большого шума. Образцы негодной обшивки срочно пошлите в Москву, пусть там разберутся.

Через несколько дней к нам приехала бригада рабочих с авиационного завода. Они рассказали, что обшивка отстает только на тех самолетах, при изготовлении которых использовался клей-заменитель. Рабочие переклеили полотно, и положение было исправлено.

Подготовка к операции шла полным ходом. К нам прилетел представитель Ставки по авиации генерал-полковник Г. А. Ворожейкин. Он только что побывал в штабе 17-й воздушной армии у генерала В. А. Судца.

— Будем бить противника объединенными усилиями двух воздушных армий. У вас, Степан Акимович, сил больше, а значит, и основную задачу придется решать вам. Но без помощи соседей, конечно, не обойтись...

Ворожейкин подошел к оперативной карте и продолжал:

— Меня интересует, какие варианты действий противника предполагает Ватутин?

— У Ватутина три варианта, — начал я. — Противник может наступать на Обоянь, Корочу и Прохоровку. При действиях по первому варианту Судец вряд ли нам сможет помочь: аэродромы далеко.

— Зато по второму и третьему вариантам, — заметил Ворожейкин, — вы вполне можете действовать со-

вместно. Что для этого требуется? Прежде всего, Степан Акимович, надо поручить вашим операторам тщательно разработать варианты использования сил семнадцатой армии в полосе гвардейской армии М. С. Шумилова, на левом крыле фронта.

— Для уточнения деталей не мешало бы пригласить операторов из семнадцатой.

— Я предусмотрел это, — ответил Ворожейкин. — Владимир Александрович Судец пришлет офицера из своего оперативного отдела.

Несколько позже вместе с Ворожейкиным мы рассмотрели все три варианта использования авиации двух воздушных армий. Докладывал начальник оперативного отдела полковник Г. М. Васильков. Вместе с офицером 17-й воздушной был разработан довольно детальный план взаимодействия.

Григорий Алексеевич внимательно слушал и задавал вопросы:

— А как вы предполагаете действовать, если танки противника прорвутся ко второй полосе обороны северо-западнее Белгорода? Сколько самолетов выделяют соседи? Хватит ли штурмовикам и истребителям из семнадцатой армии горючего, чтобы достигнуть цели и вернуться обратно? Какие меры предприняты для организации четкого наведения истребителей семнадцатой на цели? Ведь работаем на разных радиоволнах.

Ворожейкин предупредил, что вряд ли подготовка к операции пройдет в спокойной обстановке. Противник наверняка будет бомбить наши коммуникации и прежде всего обрушит свои удары по Курску — военному узлу, питающему фронт всем необходимым. Следовательно, надо продумать вопросы взаимодействия с истребителями 16-й воздушной при отражении налетов на город.

Григорий Алексеевич улетел в 16-ю армию только после того, как убедился, что наш штаб уточнил все детали предстоящих боевых действий.

В авиационных корпусах развернулась деятельная подготовка к оборонительной операции. Особое значение имела маскировочная служба, работавшая в тесном контакте с оперативным отделом и отделом аэродромного строительства. Маскировочную службу возглавлял у нас майор Владимир Иванович Лукьянов. Прибыл он к нам год тому назад, и с первых же дней почувствовалось, что сложное дело попало в руки надежного, инициативного и очень изобретательного специалиста, хотя до войны московский архитектор В. И. Лукьянов никакого отношения к маскировке не имел.

Об успехах начальника маскировочной службы было известно еще во время боев за Воронеж. Наши действующие аэродромы, на которых самолеты были тщательно замаскированы, почти не подвергались нападению с воздуха. Удары приходились на ложную площадку Казацкая Степь, на которую сразу налетело 20 бомбардировщиков.

Сейчас нужно было скрытно перебазировать авиачасти в район предполагаемых боевых действий, ввести противника в заблуждение относительно численного состава нашей авиационной группировки, тщательно за-

маскировать самолеты и другую материальную часть, создать сеть ложных аэродромов.

Владимиру Ивановичу Лукьянову приходилось напряженно работать с утра до вечера. Он договаривался с командирами полков, чтобы они выделили самолеты для имитации работы ложных аэродромов, заботился, чтобы плотники и столяры как можно быстрее построили сотни макетов бомбардировщиков, штурмовиков, истребителей, доставал необходимые материалы в инженерном управлении фронта, на местах определял объем маскировочных работ. Много труда, изобретательности вкладывали командиры, инженеры, техники в оборудование ложных аэродромов.

Когда в мае в район Обоянь, Прохоровка полки перелетели с левого крыла Воронежского фронта, на освобожденных аэродромах сразу же «заработала» авиация. Противник незамедлительно нанес удары по аэродромам, с которых только что поднялись наши самолеты. Это еще раз убедило нас в том, что маскировочными средствами пренебрегать не следует.

Экипажи ночных бомбардировщиков из дивизии полковника Л. Н. Юзеева стали замечать, что за ними нередко улавливаются немецкие воздушные разведчики. Как обмануть противника, навести его на ложный аэродром, не раскрыв своего? Летчики имитировали посадку на ложных площадках, затем, погасив огни, уходили на свой аэродром, и вражеские самолеты сбрасывали бомбы впустую.

Мы делали все возможное, чтобы на ложных аэродромах авиация «работала» круглосуточно. И надо сказать, средства оправдывали цель. На Шелково уже на второй день после оборудования движущихся макетов самолетов налетели «юнкеры» и перепахали бомбами все поле. Одиннадцать раз подвергалось нападению Стариково. Чтобы продемонстрировать прекращение работы на этом аэродроме, мы подключали в действие соседнюю площадку Ивица. Однако противник решил проверить, действительно ли аэродром Стариково выведен из строя, и выслал туда свои самолеты. Тут произошел довольно курьезный случай. В одну из ночей два «Юнкера», появившись над Стариково на низкой высоте, зажгли бортовые огни и стали пускать ракеты. Обслуживающая команда прекратила имитацию посадки самолетов, стала выкидать, что будет дальше. Убедившись, что немцы не хотят уходить, кто-то выстрелил из ракетницы, как бы давая разрешение на посадку. Враг немедленно предпринял бомбежку.

Начальник маскировочной службы и солдаты аэродромных команд проявляли столько выдумки, что мы сами диву давались. Помню, мы с летчиком А. А. Пальчиковым едва отыскивали аэродром Грушки, где базировался 27-й истребительный полк. Находился он примерно в десяти километрах от переднего края и мог подвергнуться не только бомбардировке с воздуха, но даже артиллерийскому обстрелу. Тем не менее держать здесь истребители для перехвата воздушных разведчиков было крайне необходимо. Местность вокруг была холмистая, общий фон — пятнистый. Чтобы скрыть от глаз немцев аэродром, бойцы по эскизу Лукьянова замаскировали

взлетно-посадочную площадку так, что она сверху казалась изрезанной оврагами, хорошо вписывающимися в общий рисунок местности. Солдаты скопили клевер. Скошенные участки засыпали соломой и сожгли ее. На обожженных местах имитировали овраги, по летному полю сделали ложную дорогу.

«Где же аэродром?» — подумал я, когда подлетели к Грушкам. Пришлось снизиться до высоты бреющего полета, чтобы увидеть искусно замаскированные самолеты. Встретивший меня командир полка В. И. Бобров сказал:

— Мы установили очень твердую маскировочную дисциплину. Никаких лишних движений! Выруливание на старт и взлет производим в максимально короткие сроки. Стоит самолету зарулить на стоянку, как тут же его маскируем.

О том, насколько умело и искусно трудились маскировщики и личный состав частей, свидетельствуют и такие факты. Во время подготовки к Курской операции наши летчики сбили немало фашистских воздушных разведчиков, полетные карты которых показывали, что большинство наших действующих аэродромов противник так и не обнаружил.

В течение июня 1943 года немецкая авиация совершила на аэродромы двадцать один налет, из них только три пришлось на действующие. В приказе Военного совета ВВС Красной Армии майору В. И. Лукьянову была объявлена благодарность. Позже он был награжден двумя орденами Отечественной войны, орденом Красной Звезды, медалями...

Много внимания мы уделяли вопросам материально-технического и аэродромного обеспечения авиационных частей. В марте 1943 года на должность начальника тыла армии прибыл генерал-майор авиации Виктор Иванович Рябцев. Обладая хорошими организаторскими способностями, он умело преодолевал трудности. Батальоны аэродромного обслуживания имели большой некомплект в личном составе и автотранспорте, а основные базы снабжения находились в ста—ста пятидесяти километрах от аэродромов. Нагрузка на тыл была большая. Так, двадцать семь БАО обслуживали тридцать девять авиаполков на сорока восьми аэродромах, не считая сорока ложных.

Генерал Рябцев сумел спланировать работу автотранспорта так, что даром не пропадала ни одна минута времени. Люди хорошо понимали ответственность возложенных на них задач и работали самоотверженно. Вот два примера. Шофер бензозаправщика ефрейтор А. И. Иванов во время налета бомбардировщиков врага был ранен в правую руку, но не ушел с аэродрома и не покинул своей машины. Наскорю перевязав рану, он продолжал направлять самолеты. Осколком от бомбы был поврежден бензозаправщик ефрейтора В. Н. Горлова. Машина подлежала списанию. Однако Горлов вместе с товарищами восстановил ее и работал на ней до конца войны.

Несмотря на острую нужду в автотранспорте, тыл воздушной армии сумел не только обеспечить текущую боевую работу авиаполков, но и создать запас материаль-

ных средств, которых хватило на период оборонительного сражения и контрнаступления.

Чтобы обеспечить устойчивость и непрерывность управления авиацией, была развернута широкая сеть запасных и вспомогательных пунктов управления. В штабе армии и в соединениях мы проводили специальные занятия по вопросам организации взаимодействия, использования различных средств управления. Большинство командиров, которым предстояло управлять авиацией над полем боя, побывали на тех направлениях, где, по мнению командования фронта, противник мог вести наступательные действия.

Главные силы и средства Воронежский фронт сосредоточивал в центре и на левом крыле, где оборонялись 40, 6 и 7-я общевойсковые гвардейские армии. 6-я гвардейская армия, в полосе которой и был нанесен противником главный удар, занимала полосу обороны на 64-километровом фронте.

Действия авиации намечались в соответствии с вариантами возможных действий неприятеля. Контрподготовку планировалось провести сосредоточенными и эшелонированными ударами бомбардировщиков и штурмовиков. Такой порядок применения авиации требовал большого количества самолетов. Это обеспечивалось действиями 2-й и 17-й воздушных армий. План взаимодействия авиации и артиллерии, участвующих в контрподготовке, был одобрен представителем Ставки маршалом Г. К. Жуковым.

4 июля меня вызвали в штаб фронта. Н. Ф. Ватутин вместе с начальником штаба фронта С. П. Ивановым работали, склонившись над картой. Поздоровавшись, командующий сказал:

— Я только что допрашивал пленного сапера. Он показал, что завтра утром немцы переходят в наступление.

Вскоре в штаб воздушной армии приехал Г. А. Ворожейкин.

— Итак, Степан Акимович, первый удар по аэродромам?

— Бьем вместе с Судцом по Харьковскому аэроузлу.

— Достаточно ли разведанных?

— Вполне.

— Давайте посмотрим их.

Вызвали начальника разведотдела Ф. С. Ларина. Он обстоятельно доложил о группировке вражеских войск, затем перешел к характеристике аэродромов противника. Вооружившись лупой, Ворожейкин начал подсчитывать количество «юнкеров» в Рогани.

Григория Алексеевича я знал еще по службе в Ленинградском военном округе. Высокая штабная культура, глубокое знание летного дела, боевой техники и ее возможностей всегда отличали этого вдумчивого и серьезного командира. У Ворожейкина был за плечами немалый жизненный опыт. Офицер старой русской армии, он всей душой принял революцию и преданно служил ей. В Гражданскую войну он командовал пехотным полком и дивизией под Петроградом. Орден Красного Знамени достойно украсил его грудь. В двадцатых годах Григорий Алексеевич перешел служить в авиацию и самоотверженно отдался

новому делу. Перед Отечественной войной Г. А. Ворожейкин служил в штабе ВВС Приволжского военного округа.

Вечером 4 июля мы еще раз обсудили вопросы предстоящих действий авиации. Разговор закончился за полночь. Григорий Алексеевич встал, прошелся по комнате и сказал:

— А поспать-то нам сегодня и не придется...

Ночью из штаба фронта в части и соединения выехали офицеры связи, полетели кодированные телеграммы: «Быть всем на чеку. На рассвете немцы переходят в наступление. Ваша задача — предупредить врага, нанести ему сокрушительный удар на исходных позициях».

Я представил себе, как сейчас в темноте артиллеристы занимают места у орудий. «Богу войны» предоставлено первое слово в предстоящем сражении. Операция начнется с мощной артиллерийской контрподготовки. Потом подключится и авиация. Еще вечером Н. Ф. Ватутин сказал:

— Вероятнее всего, противник будет наступать на Обоянь. Войска генералов И. М. Чистякова и В. А. Пеньковского примут на себя этот удар. Второе возможное направление удара — корочанское. Там стоят гвардейцы М. С. Шумилова.

Итак, Обоянь и Короча. С ближайших аэродромов я вызвал командиров соединений в штаб армии, а с остальными связался по телефону. На рассвете бомбардировщикам И. С. Полбина, штурмовикам В. Г. Рязанова и А. Н. Витрука совместно с истребителями предстояло нанести удар по восьми аэродромам Харьковского аэроузла. С переходом противника в наступление авиация должна вести борьбу с его танками и подходящими резервами. Надо было еще раз уточнить график вылетов, окончательно утвердить боевые порядки при взаимодействии бомбардировщиков и штурмовиков с истребителями.

Вместе с группой офицеров — майорами Е. А. Гнатиюком, А. А. Исаевым, капитаном Н. И. Юрочкиным (все трое входили в оперативный отдел 2-й ВА и были поощрены в приказе командующего после краха «Цитадели» за «отличное выполнение функциональных обязанностей». — Прим. авт.) — и средствами связи я выехал на командный пункт армии южнее Прохоровки. Средства управления были тщательно замаскированы. Отсюда, с высоты, господствующей над окрестностями, хорошо просматривалась местность и лежащее впереди полотно железной дороги Курск — Белгород. Это позволяло успешно управлять авиацией над полем боя.

Кое-кто в штабе фронта считал возможным нанести первый удар авиации по войскам противника на главном направлении. Но Ватутин заявил, что мы еще сами точно не знаем, где противник применит свои главные силы, а удар по аэродромам намного ослабит группировку врага, где бы она ни наступала.

Едва на востоке обозначилась золотистая полоска зари, как воздух наполнился гулом моторов. Триста пятьдесят самолетов, поднявшись почти одновременно, пошли бомбить и штурмовать аэродромы в Померках, Сокольниках, Микояновке, Томаровке. Конечно, не все

наши летчики застали немцев на земле. Много «юнкерсов» и «мессершмиттов» уже успели взлететь с глубинных аэродромов. Однако из строя было выведено более 60 вражеских самолетов. Особенно эффективной оказалась штурмовка восьмерки «ильюшинных» капитана Дмитриева по аэродрому в Рогани. «Илы» появились над целью, когда «юнкеры» готовились взлететь. Бомбами, пулеметно-пушечным огнем летчики с первого же захода уничтожили несколько самолетов. Воронки на взлетно-посадочной полосе вынудили противника отложить взлет.

Немецкая авиация не смогла в полном составе своевременно подняться в воздух для нанесения массированного удара по нашим войскам. В первом налете приняли участие лишь «Хейнкели-111» и «Юнкерсы-88», взлетевшие с тыловых аэродромов. Результаты нашего удара могли быть еще эффективнее, если бы части 17-й воздушной армии одновременно действовали по аэродромам истребителей противника, как это планировалось. К сожалению, из-за плохой погоды они не смогли подняться в воздух. Именно по этой причине 291-я штурмовая авиадивизия понесла потери, которых можно было бы избежать.

Тем временем на земле разворачивалось гигантское сражение, каких еще не доводилось видеть даже ветеранам.

Приказ Гитлера, обращенный к войскам, сражавшимся на Курской дуге, гласил: «С сегодняшнего дня вы становитесь участниками крупных наступательных боев, исход которых может решить войну... Мощный удар, который будет нанесен советским армиям, должен потрясти их до основания».

Получилось же наоборот. Надо было видеть, в какое замешательство пришел противник, когда наша артиллерия и авиация обрушили мощные удары по пехоте, занявшей исходное положение для атаки, по огневым позициям артиллерии, командным и наблюдательным пунктам. В районе Обояни немцы вынуждены были отсрочить начало своего наступления на полтора-два часа. Лишь в шесть часов утра под прикрытием огня артиллерии, в сопровождении бомбардировщиков враг перешел в наступление.

Сила огневой мощи нарастала. Над раскинувшимся на холмах Белгородом поднялись тучи огня и дыма. Небо стало темным, казалось, что день, не успев начаться, сменился ночью. На участке от Белгорода до Томаровки широким фронтом наступали сотни танков и самоходных орудий. Впереди, если взглянуть в бинокль, можно было различить «тигры», под их прикрытием двигались средние и легкие бронемашины, самоходные орудия. Главные силы немцев устремились на позиции гвардейской армии генерала И. М. Чистякова. Герои Сталинграда и Севастополя, защитники Ленинграда и Москвы составляли боевое ядро этой армии. Железной стеной стояли они на своих рубежах, ожидая схватки с врагом.

По мере приближения к нашим траншеям танков вражеская артиллерия переносила свой огонь в глубину нашей обороны. Наконец раздалась ответные залпы советских противотанковых батарей. Казалось, вся Курская земля занялась огнем, загудела от разрывов снарядов.

Я с нетерпением смотрел на небо: считанные минуты оставались до появления пикирующих бомбардировщиков Полбина и штурмовиков Рязанова. И вот они показались на восточном горизонте. Развернутый строй немецких танков уже приближался к нашим позициям, когда над головой прошли первые девятки «петляковых». В небе сразу же стало тесно. К пикировщикам потянулись трассы зенитных разрывов — били «эрликоны».

— Я — «Береза»! — раздался в наушниках чуть измененный динамиком голос Полбина. — Разрешите работать?

— Я — «Клен», работу разрешаю.

Перевалив наш передний край, «петляковы» устремились вниз. Целей у них было более чем достаточно. Стальной смерч рвал броню «тигров», «пантер» и «фердинандов», сжигал все, что встречалось на пути. А над землей в смертельном поединке бешено крутились истребители. Чада, падали на землю «фокке-вульфы» и «мессершмитты». Оставляя за собой густой шлейф черного дыма, прямо на нас летел подбитый «як». Он успел перетянуть через линию фронта...

Немецкий генерал Форст впоследствии писал: «Началось наше наступление, а через несколько часов появилось большое количество русских самолетов. Над нашими головами разразились воздушные бои. За всю войну никто из нас не видел такого зрелища».

Свыше семисот тяжелых и средних танков противника, поддерживаемых авиацией, артиллерией и мотопехотой, штурмовали нашу оборону на Обоянском направлении. Враг рассчитывал прорваться на узких участках фронта Коровино — Черкасское и Задельнов — Гремучий и в течение двух-трех дней кратчайшим путем выйти к Курску.

Кое-где, например у Черкасского, немцам удалось вклиниться в нашу оборону. На других участках они потеснили наши войска всего лишь на восемь-десять километров. Но какой ценой! Сотни сгоревших танков, самоходок дымилась на поле боя, усеянном вражескими трупами. Фашисты рассчитывали, что под их натиском наши войска дрогнут и беспорядочно побегут. Немецкие разведчики даже получили специальное задание следить за отступлением русской армии. Но вместо победной информации разведчики сообщали: «Отхода русских войск не наблюдаем, наши танки несут большие потери».

Эти доклады оказались бы еще более мрачными, если бы немецкие авиаразведчики смогли прорваться в наш тыл и увидеть колонны мощных резервов, двигавшихся к району сражения. К фронту подходили соединения второго эшелона нашего фронта и трех армий Степного фронта. Днем и ночью шли уральцы и сибиряки — вчерашние рабочие и колхозники, войска 1-й гвардейской танковой армии М. Е. Катукова, армий А. С. Жадова, С. Г. Трофименко, Г. Т. Кулика, танковой армии П. А. Ротмистрова.

Мы приняли меры к тому, чтобы усилить прикрытие поля сражения. Десятки воздушных «этажерок» то возникали, то рассыпались над нашим КП. В 12 часов дня, когда наземные и воздушные схватки достигли предельного на-

пряжения, был введен в бой резерв — 8-я гвардейская истребительная дивизия.

Наше командование видело приближение переломного момента, но пока не распространяло мнения о близости победы: слишком тяжелыми и напряженными были бои. В течение дня мне не раз приходилось бывать на КП фронта и видеть, как в критические минуты Н. Ф. Ватулин, отдавая распоряжения на ввод резервов, говорил: «Используем последние пушки», «Применим последние средства». Но резервы эти не были последними. Войска все подходили и подходили.

Вечером, после некоторого затишья, я докладывал командующему фронтом о результатах воздушных боев и о наших потерях. Действуя группами от пятидесяти до ста бомбардировщиков под прикрытием пятидесяти-шестидесяти истребителей, противник стремился проложить путь своим танкам и мотопехоте, наступавшим на главном направлении. В начале сражения неприятелю удалось сковать боем наших истребителей и тем самым обеспечить свободу действий своей бомбардировочной авиации. Основные усилия нашей истребительной авиации были направлены на борьбу с бомбардировщиками противника. В первый день был проведен восемьдесят один воздушный бой с участием большого количества самолетов с обеих сторон. Особенно успешно сражались летчики 5-го истребительного авиакорпуса, которым командовал генерал-майор авиации И. Д. Климов. Только летчики 8-й гвардейской истребительной авиадивизии (командир дивизии генерал Д. П. Галунов) уничтожили семьдесят шесть вражеских самолетов (Иван Дмитриевич Климов 26 июня 1943 г. получил приказ сдать командование корпусом и убыть в Москву за новым назначением; соединение принял полковник Дмитрий Павлович Галунов. В свою очередь он передал командование 8-й гв. иад полковнику Илье Павловичу Ларюшкину в ночь на 6 июля, когда сражение уже полихало. — Прим. авт.).

Наряду с противодействием авиации противника соединения и части 2-й воздушной армии наносили бомбовые удары по вражеским войскам на поле боя. Большое напряжение выпало на долю частей 1-го бомбардировочного, 1-го штурмового авиакорпусов (командиры гвардии полковник И. С. Полбин и генерал-лейтенант авиации В. Г. Рязанов) и 291-й Воронежской штурмовой авиадивизии под командованием полковника А. Н. Витрука. Части этих соединений группами по шесть-девять самолетов под прикрытием истребителей непрерывно наносили удары по вражеским танкам и мотопехоте на Обоянском направлении — в районах Зыбино, Казацкое, Черкасское, Томаровка и Бутово. По данным воздушного фотографирования, на поле боя насчитывалось до сотни сожженных и поврежденных танков и автомашин противника.

Выслушав доклад о наших потерях, командующий фронтом сказал:

— Завтра придут новые авиачасти.

И действительно, на следующий день мы получили пополнение.

Вследствие тяжелых потерь и возрастающего противодействия наших истребителей активность вражеской авиации резко снизилась. Если в первый день сражения в полосе фронта было отмечено две тысячи самолетов-вылетов, то на второй день только около девяти сот. В чем же причина?

На этот вопрос дал ответ немецкий летчик-истребитель из эскадры «Удет», сбитый 5 июля близ Белгорода (в плен попал унтер-офицер Х. Людтке из 8-го отряда, одержавший утром 6-ю победу в боях с летчиками 1-го шак, но посадивший подбитый «Мессершмитт» у Шебекино, в расположении советских войск. — Прим. авт.). Во время допроса он держался со свойственной фашистам спесью, не хотел указывать место базирования эскадры, ее численный состав.

— Знаете что, — предложил я командиру полка. — Пригласите его на ужин, угостите водкой. Наверняка разговорится...

Так и сделали. Немец рассказал:

— Эскадра «Удет» прилетела с Кубани. Там мы понесли большие потери, но к лету получили на пополнение молодых летчиков, которые не умеют как следует драться. Вот и несем тяжелые потери.

В конце беседы он признался:

— Русские летчики стали драться куда сильнее. Видимо, у вас сохранились старые кадры. Я никогда не думал, что меня так скоро сойдут...

Мы тоже за два года потеряли немало летчиков, их место в строю заняла молодежь. Опыт, приобретенный в боях, стал достоянием всех наших авиаторов. Только за 5 июля летчики В. М. Беликов, Б. В. Панин и А. Д. Булаев уничтожили по четыре самолета. Младший лейтенант К. А. Евстигнеев поделился с товарищами своими впечатлениями:

— Мы вылетали вчера на прикрытие переднего края обороны наших войск. К назначенному району подошли двумя ярусами на высоте пяти сот метров. Внизу под командованием капитана Подгорного шла ударная группа из шести истребителей. Она должна была уничтожить бомбардировщиков противника. Вторая группа из четырех самолетов шла на четыреста-пятьсот метров выше. В случае появления вражеских истребителей она должна была связать их боем и создать благоприятные условия для действий ударной группы.

Как только показались вражеские бомбардировщики, капитан Подгорный повел свою шестерку в атаку. Он умело зашел в хвост «юнкерсам» и вместе со своим ведомым с первой же атаки поджег один самолет. Я шел слева от ведущего и вслед за ним атаковал крайний «Юнкерс» из последней пары. Подойдя к нему слева сверху под углом в сорок пять градусов, с дистанции пятидесяти метров первой очередью сбил его. Но в это время появилась вторая группа «юнкерсов». Имея преимущество над ними, я немедленно устремился в атаку и врезался в их строй. Развернувшись, зашел в хвост «Юнкерсу» и с дистанции пятидесяти-шестидесяти метров зажег его. Строй бомбардировщиков распался, они стали уходить. Я погнался за очередной целью. С резким снижением враг пытался

скрыться, но я, не отставая, преследовал его и бил короткими очередями. То был третий самолет, сбитый мною в этом бою...

На второй день Курской битвы накал боев в воздухе ни на минуту не ослабевал. Уже на рассвете вспыхнули ожесточенные схватки. Порой в них участвовали сотни самолетов с той и другой стороны. Чтобы наносить по противнику упреждающие удары, не допустить «юнкерсы» к нашим оборонительным рубежам и надежно прикрыть места сосредоточения наземных войск, истребители 2-й воздушной встречали врага на дальних подступах к линии фронта...

Источник: Красовский С. А. Жизнь в авиации. Минск, 1976. С. 160–173.

ИЗ ВОСПОМИНАНИЙ КОМАНДУЮЩЕГО 17-Й ВА ВЛАДИМИРА АЛЕКСАНДРОВИЧА СУДЦА

...Тем временем на земле разворачивалось гигантское сражение. День, казалось, померк. Раскинувшийся на холмах Белгород окутался тучами огня и дыма. На всем рубеже Томаровка, Белгород, Безлюдовка почти одновременно при поддержке крупных сил авиации пошли в атаку сотни танков и самоходных установок противника.

Наиболее напряженные бои развернулись на Обоянском направлении, где оборонялась 6-я гвардейская армия генерала И. М. Чистякова. Противник сосредоточил здесь до 700 танков, основные силы пехоты и артиллерии. Введя в бой два танковых и один армейский корпус 4-й танковой армии, враг стремился кратчайшим путем прорваться с юга к Курску и соединиться с 9-й армией, наступавшей с севера.

Юго-восточнее Белгорода на Корочанском направлении противник силами 3-го танкового и 11-го армейского корпусов наносил вспомогательный удар для обеспечения фланга ударной группировки 4-й танковой армии. Здесь вступили в бой с врагом войска 7-й гвардейской армии генерала М. С. Шумилова, их активно поддерживала 17-я воздушная армия. На командном пункте генерала Шумилова был развернут вспомогательный пункт управления воздушной армии во главе с генералом А. Е. Златоцветовым, который успешно осуществлял руководство боевыми действиями авиации в ходе оборонительной операции.

Основные усилия штурмовой и бомбардировочной авиации были направлены на уничтожение танковой группировки противника в районе Зыбина, Мощеного, Томаровки, Стрелецкого, пытавшейся прорвать оборону в полосе 6-й гвардейской армии, а также на противодействие попыткам вражеских войск переправиться через Северский Донец в полосе 7-й гвардейской армии на участке Соломине — Безлюдовка.

Особенно эффективно действовали штурмовики 3-го и 9-го смешанных авиакорпусов и бомбардировщики 244-й бомбардировочной авиационной дивизии. 5 июля

они произвели 200, а 6 июля — 450 самолето-вылетов по танкам, мотопехоте противника и переправам. С утра до позднего вечера одна за другой шли группы «ильюшиных» авиационного корпуса генерала В. И. Аладинского туда, где разгорались ожесточенные бои, где враг пытался навести переправы через водный рубеж. Своими дерзкими атаками летчики помогли пехоте успешно отражать танковые атаки, уничтожать гитлеровцев.

Ведущие групп самолетов И. Морозов, П. Сибиркин, А. Беляков и другие по несколько раз в день вылетали на выполнение боевых заданий. И каждый их вылет был успешным.

Группе штурмовиков под командованием капитана Малышева была поставлена ответственная задача — разрушить переправу противника через Северский Донец. Удар по переправе был нанесен в тот момент, когда на ней находилось несколько цистерн с горючим. Мост был разрушен. Возле него скопились вражеские войска, артиллерия, автомашины. Увидев это, шестерка Ил-2, возглавляемая П. А. Сибиркиным, сделала два захода и сбросила бомбы. Здесь же, у переправы, Сибиркин обнаружил склад с горючим и уничтожил его.

Кроме разрушения переправ и уничтожения живой силы и техники врага на дорогах штурмовики в тесном взаимодействии с гвардейцами генерала М. С. Шумилова вели напряженную борьбу с вражескими танками. «Ильи» засыпали «тигры» и «фердинанды», впервые появившиеся на фронте, кумулятивными противотанковыми авиационными бомбами, обладавшими высокой эффективностью. Только за 6 июля штурмовики уничтожили и повредили до 90 фашистских танков.

Наши летчики проявили в этих боях беспримерную отвагу и высокое боевое мастерство...

Источник: Огненная дуга: Белгород — Курск — Орел. М., 2003. С. 328, 329.

ИЗ ПИСЬМА ЖЕНЕ ВРАЧА НЕМЕЦКОЙ БОМБАРДИРОВОЧНОЙ ГРУППЫ III/KG27 КАПИТАНА МЕДИЦИНСКОЙ СЛУЖБЫ ДОКТОРА КЕЛЛЕРА:

«Закончился первый день нашего наступления, а напряжение до сих пор не спало. Вчера мы выполнили по 5 боевых вылетов, по 60–70 самолетов одновременно находилось в воздухе только из нашей эскадры, кроме этого, действовали группы пикировщиков на «штуках» и «восемьдесят восьмых». В течение всего дня вылеты следовали один за другим, причем из экипажей эскадры за сутки не вернулся только обер-лейтенант Лёве с товарищами. Русские же падали с неба, будто дохлые мухи. Лишь в районе действия нашего авиакорпуса было зафиксировано 226 сбитых врагов. Этого просто невозможно представить! Вчера ранним утром русские осмелились осуществить единственную атаку нашего аэродрома, но вряд ли хоть один из нападавших уцелел и вернулся домой. При этом один отряд нашей истребительной эскадры сбил 25 неприятельских самолетов, после чего в течение

достаточно длительного времени в небе нельзя было увидеть ни одного русского! Вчера в 21 ч мы, усталые, буквально рухнули на кровати. Пребывание на свежем воздухе в течение 19 ч благоприятно повлияло на состояние людей. Еще больше поднимало настроение и то, что после каждого боевого вылета на карте я переносил флажки [в направлении Курска], обозначающие линию фронта».

Источник: Weiss W. Chronik Kampfgeschwader № 27 Boelcke. Bd. 5. Tl. 4. (1943), Aachen, 2007. KG27. S. 159.

ИЗВЛЕЧЕНИЕ ИЗ ОПЕРАТИВНОЙ СВОДКИ ГЕНЕРАЛЬНОГО ШТАБА КРАСНОЙ АРМИИ № 189 (862)

на 8 ч 8.07.1943 г.

Войска Воронежского фронта...

За три дня боев с 5 по 7.7 частями фронта подбито и сожжено 1735 танков, уничтожено 460 самолетов, свыше 25 000 человек пехоты и до 800 автомашин с пехотой и грузами; подавлен огонь 40 артиллерийских и минометных батарей.

Авиация фронта произвела 898 самолето-вылетов. Действиями авиации уничтожено 278 танков и 500 автомашин противника. В 56 воздушных боях за 7.7 сбито 93 и подбито 12 самолетов противника.

Начальник опер. управления
Зам. начальника информ. отдела
Генштаба Красной Армии опер. управления
генерал-лейтенант Генштаба Красной Армии
ШТЕМЕНКО
полковник **ШИШКИН**
№ 12979

ЦАМО РФ. Ф. 28 (16). Оп. 1073. Д. 811 (4 ч.). Л. 219–226.

Источник: Великая Отечественная война — день за днем. Т. 6. Коренной перелом. М., 2010. С. 36, 37.

ИЗ ВОСПОМИНАНИЙ Ф. ДИТРИХА, ЛЕТЧИКА ОТРЯДА 9/KG27

7 июля 1943 г.

«Вылетев с харьковского аэродрома, наша эскадра всеми тремя группами направилась к цели, построившись в боевой порядок. Мы готовились атаковать небольшой лесочек под Белгородом, где скрывалось примерно 100 русских танков. В воздухе экипажи выдерживали режим радиомолчания, разрешались только редкие переговоры между бортами. Перешел на прием и я. Соединение уже готовилось избавиться от авиабомб. Но закралось неприятное чувство: что-то здесь не так. Я запросил информацию с земли и получил по радию две трехкодовые группы. Быстро расшифровал их по кодовой таблице — под нами свои войска! Буквально за мгновение до того, как бомбы

готовились покинуть бомболюки, я по собственной инициативе перешел на передану и сообщил новость своему командиру капитану Майеру, буквально потребовав от него прекратить атаку. Затем я снова перешел на прием, снова получил те же группы кодов. С земли подтвердили — все правильно, под нами действительно немецкие части. Потом по радиотелефону командир установил связь со штабом, и мы получили новое задание. После приземления я сам себя спрашивал: «А что было бы, если бы мы не сделали дополнительного запроса с земли?!» Ответа не было...»

Источник: Weiss W. Chronik Kampfgeschwader № 27 Boelcke. Bd. 5. Tl. 4. (1943) Aachen, 2007. KG27. S. 161.

ОТ СОВЕТСКОГО ИНФОРМБЮРО Оперативная сводка за 9 июля

На Белгородском направлении наши танкисты, артиллеристы и пехотинцы вели бои с танками противника, вклинившимися в нашу оборону. Немцы вводят в бой свежие резервы, пытаются любой ценой добиться успеха. Танкисты Н-ского соединения в упорных боях в течение дня уничтожили более 80 немецких танков, до 200 автомашин, 5 бронетранспортеров, несколько самоходных орудий и не менее 2000 гитлеровцев. На соседнем участке немецкая пехотная дивизия, поддерживаемая 160 танками, с утра перешла в наступление, пытается овладеть одним населенным пунктом. Уже к полудню наши части уничтожили несколько танков и до 1000 немецких солдат и офицеров.

Наши бойцы и командиры всех родов войск самоотверженно отбивают натиск врага. Танковые экипажи лейтенантов тт. Силачева и Димитриева, отражая вражеские атаки, за три дня подбили и сожгли свыше 20 немецких танков. Лейтенант т. Золотаренко меткими очередями из пулемета уничтожил до 200 гитлеровцев. За один день летчик лейтенант т. Гулаев в ожесточенных воздушных схватках сбил 2 бомбардировщика и 2 немецких истребителя. Младший лейтенант т. Шлак уничтожил 4 вражеских самолета. Пятый немецкий самолет т. Шлак в этот же день сбил в паре с другим летчиком. Летчики Н-ского соединения за два дня сбили 77 самолетов противника, потеряв всего лишь одну машину, пилот которой спасся на парашюте. В воздушном бою был подбит самолет младшего лейтенанта т. Колоскова. Летчик совершил посадку в тылу врага. Отряд немецких кавалеристов бросился к месту посадки. Летчик т. Николаев поспешил на выручку товарища и посадил свой самолет рядом с подбитой машиной Колоскова. На глазах у приближающихся гитлеровцев летчики подожгли поврежденный самолет и вдвоем улетели на машине Николаева. Вскоре они благополучно приземлились на своем аэродроме.

Источник: Курская битва. Хроника, факты, люди. Кн. 1. М., 2003. С. 200.

У ШТУРМОВИКОВ

Белгородское направление, 9 июля.
(По телеграфу от нашего корр.)

Небо наполнено гулом и грохотом. Чем ближе к линии фронта, тем теснее становится от самолетов.

Еще очень рано, только рассеялся предрассветный туман, а в воздухе, что называется, полный сбор. Одни самолеты, выполнив задания, возвращаются домой, другие только что взлетели и теперь, пристраиваясь на ходу к ведущему, спешат на штурмовку немецких танков. Под прикрытием истребителей идет большая группа бомбардировщиков. Красиво набирая высоту, летит разведчик. Его путь лежит далеко. Он направляется в глубокий тыл противника — туда, откуда колонна за колонной двигаются немецкие танки.

И как всегда, в мощный гул боевых машин врывается надтреснутый голосок У-2. Он появился с той стороны, где горизонт черен от дыма и пожаров. Вечный труженик, он торопится с боевым донесением из части, которая ведет сейчас ожесточенный бой с танками противника.

Время от времени раздается характерный треск пулеметов. На «третьем этаже» завязался воздушный бой.

На посадку идет шестерка штурмовиков «Ильюшин-2». На аэродроме у белого полотнища их ждет майор Ломовцев. В дни затишья его летчики занимались «охотой». Целыми днями они шныряли по коммуникациям противника в поисках подходящей цели. Теперь много времени на поиски тратить не приходится: все дороги запружены немецкими танками и автомашинами. Надо вовремя подоспеть, вовремя остановить эту лавину.

Младший лейтенант Никита Сморгков вылетел отсюда со своей шестеркой в 5 часов утра. Уже через 10 минут они были над целью. Колонна немецких танков двигалась по направлению к нашей обороне. Сморгков скоординировал, и его шестерка навалилась на колонну. Сначала летчики подожгли первые танки, затем штурмовали машины, замыкающие колонну. На дороге вспыхнула длинная лента огня. Через несколько минут шестерка уже находилась над новой целью. В овраге стояла большая группа «тигров». Младший лейтенант Сморгков сообщил об этом по радио своим товарищам. Тотчас же вся шестерка пошла в атаку. Немцы открыли сильный зенитный огонь. Штурмовики, маневрируя, продолжали атаку. От зенитного огня вылетели стекла у машины Вавилова, был поврежден фюзеляж у машины Шабардина, но летчики продолжали свое дело.

Вылезая теперь из своей машины, младший лейтенант Сморгков с облегчением произносит:

— Отвел душу. — И тут же он добавляет: — Жаль, что нашей пехоты не было, когда мы жгли немецкие танки. Вот бы радовалась!

Пока техники заправляют машины, майор Ломовцев дает шестерке новое задание. Вскоре «илы» снова поднимаются в воздух. Полеты продолжаются до наступления темноты. Вернувшись одним из последних, младший

лейтенант Минченко с сожалением говорит, что он обнаружил на обратном пути новую колонну немецких машин. Говорит с сожалением потому, что сегодня вылететь не удастся, уже поздно.

В этот день «илы» несколько раз встречались с немецкими самолетами. Штурман майор Шапыгин сбил один «Юнкерс-87».

На другом конце аэродрома стоит майор Татулов — командир разведчиков. Его самолеты в течение дня находились в глубоком тылу противника. Майор держит в правой руке свернутые в трубку фотографии, сделанные летчиками. За день они сфотографировали несколько крупных вражеских аэродромов.

Наступает вечер. В воздухе снова стоит гул, который, собственно, почти не прекращался. Сейчас вышли тяжело нагруженные «юнкеры». Они идут на цели, обнаруженные днем воздушными разведчиками.

Источник: «Красная звезда», 10.07.1943 г.

МУЖЕСТВО СОВЕТСКИХ ЛЕТЧИКОВ

Белгородское направление, 11 июля.
(Воен. корр. «Правды»)

Оперативная сводка штаба лаконично и сухо констатирует итоги истекшего дня: сколько сбито самолетов противника, сколько уничтожено вражеских танков, автомашин, орудий, складов, живой силы.

Возьмите любую из цифр сводки, разложите ее на составные элементы, и за каждым из них перед вами встанет отважный советский человек. Сегодня он еще неизвестный труженик войны, а завтра, может быть, слава о нем разнесется по всей родной земле и имя его наш народ увековечит в преданиях.

Поднимаясь с товарищами в воздух, чтобы сопровождать уходящих на выполнение боевой задачи штурмовиков, истребитель старший лейтенант Максимов меньше всего думал о славе, о подвиге. Для него, как и для каждого воздушного бойца, это был обычный боевой вылет, каких он уже много сделал за дни войны и еще немало совершит. Летчик знал одно: глаз его должен быть зорок, чтобы вовремя увидеть в безбрежной синеве неба врага и не подпустить его к штурмовикам.

Немецкие истребители встретились за линией фронта. Их шло двадцать. Почуввав поживу, сознавая свое превосходство в силах, немцы всей стаей кинулись на штурмовиков. Максимов с товарищами рванулся навстречу врагу. Завязался воздушный бой. Максимов был ранен в руку, в ногу и легко в голову. Но свою задачу он выполнил — дал возможность штурмовикам отбомбиться по скоплению живой силы и техники противника, отразил атаку вражеских самолетов и при этом сам лично сбил два из них. Потом он собрал всю свою группу, привел ее на аэродром и, раненный, мастерски произвел посадку своего поврежденного в жаркой схватке самолета. А когда с ним заговорили об отправке в госпиталь, он сказал: «Никуда я не поеду, я еще в состоянии воевать».

Столь же мужественно и находчиво в другом бою вел себя младший лейтенант Токаренко. Также во главе небольшой группы истребителей он сопровождал штурмовиков. В районе цели наши летчики встретили двенадцать немецких истребителей «Фокке-Вульф-190». В разыгравшемся бою Токаренко сбил два вражеских самолета, а израсходовав все боеприпасы, продолжал стремительно, с воинственным видом гоняться за немцами. Без единой потери Токаренко привел подшефных штурмовиков на аэродром, а те еще в воздухе по радио благодарили своего защитника: «Спасибо, Токаренко, за прикрытие».

Группа наших штурмовиков «Ильюшин-2» над целью была внезапно атакована четырьмя «мессершмиттами» и двумя «Фокке-Вульф-190». Выполняя задание по штурмовке танковой колонны противника, наши самолеты вступили с ними в бой, несмотря на превосходство врага. В этой схватке летчик Лебедин был ранен, но продолжал драться и сбил одного «мессера».

Был ранен и младший лейтенант Бунатян, однако и он успел пустить камнем на землю «Фокке-Вульф». На поврежденной машине Бунатян до своей территории сопровождал и защищал молодого летчика Ракова, пока вражеские истребители не отстали от них.

Источник: С. Бессуднов. «Правда», 12.07.1943 г.

ОПЕРАТИВНАЯ СВОДКА ГЕНЕРАЛЬНОГО ШТАБА КРАСНОЙ АРМИИ № 194 (867)

На 08 ч 00 мин 13 июля 1943 г.

9. Войска Воронежского фронта в течение 12.7 вели контрнаступление против группировки противника, наступавшей в направлениях Обоянь, Короча, и одновременно на отдельных участках отражали атаки его пехоты и танков. Противник оказывал упорное сопротивление контрнаступающим частям, а его авиация бомбила боевые порядки наших войск.

38-я армия занимала прежнее положение.

40-я армия. Частями 71-й гв. сд контратакой к 16.30 12.7 овладела Михайловка.

6-я гв. армия с частями 1-й танковой армии в 8.30 12.7 перешла в наступление в общем направлении на Яковлево. Части армии овладели Чапаев, Березовка, ур. Толстов (10 км юго-вост. Ивня) и к 17.00 вели бой на рубеже Раково, Березовка, Западное Верхоненье, Калиновка, южная окраина Курасовка, выс. 244,8 (4 км юго-зап. Орловка). Продвижение составило 6–8 км.

5-я гв. армия к 18.00 12.7 вела бой на рубеже выс. 244,8 ур. Меловое (4 км южнее Орловка), северо-западная и северная окраины Кочетовка, северная окраина Красный Октябрь. Части армии овладели свх. Октябрьский, Михайловка, Андреевка. Части 51, 95 и 52-й гв. сд вели бой с провавшими танками противника в районе Веселый (24 км юго-восточнее Обоянь). Частями армии за день боя уничтожено 44 танка и до 4 тыс. солдат и офицеров противника.

Части 5-й гв. танковой армии в результате наступления овладели Васильевка, свх. «Комсомолец», Виноградовка,

Ивановка, Лески и к 18.30 вели бой на рубеже Козловка, западнее с/х. Комсомовец, Ясная Поляна, (иск.) Лучки.

Группа генерал-майора Трукфанова (10-й гв. мп, 53-й гв. тп, 689-й итап) вела бой с прорвавшимися танками противника в районе Шилы (25 км сев.-зап. Короча) и в результате боя овладела Шилы, Рывдинка.

69-я армия к 14.00 12.7 вела бой на рубеже Калинин (3 км юго-зап. Беленихино), (иск.) Нечаевка, Свиридово, Мазкино, Щейна, Ушаково (16–25 км зап. и юго-зап. Короча), а частью сил вела бой с прорвавшимися танками и пехотой противника в районе Ново-Осколочное, Верх. Олышанец, Казачье.

Части 7-й гв. армии с 10.30 12.7 вели наступательные бой, к 17.00 овладели Ржавец и вышли на рубеж роща, что восточнее Мясоводово, выс. 207,9 (5 км южн. Мясоводово), выс. 191,2, восточная окраина Маслова Пристань, восточная окраина Приютовка.

Авиация фронта произвела 671 самолето-вылет, уничтожено 85 танков, 207 автомашин и сбито 18 самолетов противника.

13. По данным штабов ВВС Красной Армии, ВМФ и АДД воздушные силы 12.7 уничтожали живую силу и боевую технику противника в районах Панево, Обухово, Мценск, Евтихово, Бол. Малиновец, Щербатово, Глазуново, Сабуровка, Бол. Маячки, Покровка, Яковлево, Крутой Лог, Разумное, Лески, Дудино; вели разведку и прикрывали свои войска на поле боя.

Произведено 3747 самолето-вылетов, из них по войскам противника — 2517, на прикрытие своих войск — 980, на разведку — 250.

В воздушных боях сбито 75 самолетов противника, огнем ЗА и войск сбито 64 самолета, а всего сбито 139 самолетов противника, из них 68 на Брянском, 29 на Центральном и 18 на Воронежском фронтах. Наши потери — сбито 15 самолетов и 55 самолетов не вернулись на свои аэродромы.

На всех фронтах за 12.7 учтено 1787 самолето-пролетов авиации противника.

*Начальник Оперативного управления
Генерального штаба Красной Армии
генерал-лейтенант Штеменко*

*Начальник информационного отдела
Оперативного управления
Генерального штаба Красной Армии
генерал-майор Платонов*

ЦАМО РФ. Ф. 28 (16). Оп. 1073. Д. 811 (4 ч.). Л. 277–279.

Источник: Великая Отечественная война — день за днем, Т. 6. Коренной перелом, М., 2010. С. 53, 54.

ИЗ ЖУРНАЛА БОЕВЫХ ДЕЙСТВИЙ 27-Й БОМБАРДИРОВОЧНОЙ ЭСКАДРЫ

О том, как немцы отслеживали судьбы своих авиаторов, видно из следующего примера. 14 июля 1943 г.

экипаж бомбардировщика He-111 H-16 № 160445 из 4/KG27 был сбит в квадрате 6181 или 6112 (по немецким данным, на высоте 3000 м зенитным огнем).

Бортстрелок унтер-офицер А. Кёлер, несмотря на ранение, смог перейти линию фронта и вернулся к своим. Штурман унтер-офицер Г. Кульман (по наблюдению членов экипажа, он смог воспользоваться парашютом) не вышел к своим и в плен не попал — он считался пропавшим без вести.

Бортмеханик унтер-офицер К. Франк получил ранение, попал в лазарет Тамбова, а после выздоровления содержался в лагере № 8 Тамбова, затем в лагерях Гиссель Куклов (?), Солекамске, Нижнем Тагиле, работал на свердловском радиозаводе, а затем содержался в лагере № 8 в Москве (Красногорске). 18 ноября 1949 г. был отпущен на родину.

Пилот и командир экипажа обер-лейтенант Р. Маркграф был после пленения направлен в Суздаль, содержался в лагере № 97 в Елабуге, затем в лагере № 7119 и 18 июня 1948 г. был отпущен на родину.

Бортрадист унтер-офицер Э. Руофф был направлен в лагерь Ульсмана (?), Нижнетагильский лагерь № 1, лагерь № 7099 в Караганде; вернулся домой 25 ноября 1949 г.

Источник: Weiss W. Chronik Kampfgeschwader № 27 Boelcke. Bd. 5. Tl. 4. (1943). Aachen, 2007. KG27. S. 168.

РАСПОРЯЖЕНИЕ НАЧАЛЬНИКА ШТАБА ВВС КРАСНОЙ АРМИИ № 502829 КОМАНДУЮЩИМ ВОЗДУШНЫМИ АРМИЯМИ ОБ УСТРАНЕНИИ НЕДОСТАТКОВ В ИСПОЛЬЗОВАНИИ ИСТРЕБИТЕЛЬНОЙ АВИАЦИИ

29 июля 1943 г.

В период своего наступления на белгородском направлении с 5 июля 1943 года противник ввел в бой крупные силы бомбардировочной и истребительной авиации; особенностью в применении авиации противника в этот период являлось то обстоятельство, что вся ее деятельность протекала исключительно на поле боя, в интересах пехоты и танков, которые противник всеми способами стремился протолкнуть через нашу оборону.

В этих целях противник, широко маневрируя по фронту, часто менял тактику и способы действий истребительной и бомбардировочной авиации. Например, в первый день наступления его бомбардировочная авиация появилась над полем боя в группах до 100 самолетов с незначительным прикрытием истребителей, но, понеся большие потери, на второй же день противник выслал крупные эшелоны своих истребителей с задачей расчистки воздуха от наших патрулей перед приходом бомбардировщиков; на третий день бомбардировочные группы уже появились как с непосредственным прикрытием, так и с впереди идущими эшелонами истребителей, имеющих целью связывание боем наших истребителей, и т. д. Все эти тактические маневры противника преследовали одну цель — обеспе-

чить выполнение задач бомбардировщиками по расчистке пути пехоте и танкам.

В этот период ожесточенной борьбы за господство над полем боя наряду с хорошими сторонами в использовании нашей истребительной авиации был выявлен ряд серьезных недочетов, приводивших к такому положению, когда отдельные группы бомбардировщиков противника получали возможность безнаказанно бомбить наши наземные войска.

Так, например, прикрытие поля боя было организовано по принципу патрулирования в определенных зонах, со сменой патрулей по времени. Но ввиду того, что очередная смена патрулей иногда запаздывала с приходом в зону, а дежурная смена из-за выработки горючего уходила на аэродромы, в прикрытие создавались разрывы, которые и использовались противником для бомбежки.

Кроме того, наши патрули в 6–12 самолетов нередко оказывались недостаточными для серьезного противодействия крупным группам бомбардировщиков, приходивших под сильным истребительным прикрытием, так как связывались воздушным боем, а подкрепление в этих случаях запаздывало и приходило на поле боя к шапочному разбору, когда бомбардировщики уже уходили на свою территорию (в документе: приходило на поле боя к шапчному разбору. — *Прим. авт.*).

В ходе боев имелись случаи, когда наши истребители находились не в тех зонах, где требовалась обстановка, не искали противника, действовали пассивно или попросту упустили воздух.

Неоднократно наблюдались случаи, когда радиостанции наведения не выполняли своих задач, так как командиры, руководившие их работой, по своей оперативно-тактической подготовке и опыту не могли правильно и быстро оценивать воздушную обстановку и управлять воздушным боем согласно с изменением тактики воздушного противника.

Все это нередко позволяло немцам безнаказанно бомбить наши наземные войска и вызывало справедливые нарекания со стороны наземного командования на плохую работу нашей авиации.

Выездами непосредственно на поле боя установлено, что недостаточное противодействие бомбардировочной авиации противника нашими истребителями в отдельные периоды имело место не потому, что противник имел общее превосходство в силах, а потому, что управление боевыми действиями истребителей было нечетким и зачастую не соответствовало обстановке: не учитывалась тактика противника и несвоевременно наращивались силы истребителей обороны, а это позволяло противнику в отдельные периоды создавать временный перевес в силах на участках главного удара.

А происходит все это потому, что командиры [авиационных] корпусов и дивизий не стремятся лично управлять авиацией с земли, находятся далеко от районов действий, не видят, что делается в воздухе и на поле боя, а штабы не анализируют обстановку, слабо учитывают тактику противника и не всегда добиваются быстрой и правдивой информации, вследствие чего не всегда являются подлинными органами управления.

Командующий ВВС Красной Армии приказал учесть недочеты в использовании истребительной авиации в боях на Белгородском направлении, для чего тщательно изучить их с командирами авиакорпусов и дивизий с тем, чтобы не допускать их в будущем.

Особое внимание обратить на работу радиостанций наведения и управления боем истребителей, обеспечивая руководство ими опытных командиров, могущим правильно и быстро оценивать воздушную обстановку и принимать решения.

Решительно улучшить управление авиацией на поле боя, для чего командирам корпусов и дивизий чаще производить личные выезды на передний край, откуда организовывать управление и руководство боем, т. е. приблизить управление непосредственно к районам боевых действий.

Шире использовать авиационные отделы наземных армий, добываясь от них правдивой и своевременной информации о воздушной и наземной обстановке. В этих же целях в наземных частях обязательно иметь представителей взаимодействующего авиационного соединения.

ВРИД НАЧАЛЬНИКА ШТАБА ВВС КРАСНОЙ АРМИИ
ГЕНЕРАЛ-ЛЕЙТЕНАНТ АВИАЦИИ КРОЛЕНКО
НАЧАЛЬНИК ОПЕРАТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ
ШТАБА ВВС КРАСНОЙ АРМИИ
ГЕНЕРАЛ-МАЙОР АВИАЦИИ ЖУРАВЛЕВ

ЦАМО РФ. Ф. 346. Оп. 5755. Д. 52. Л. 128–131.

Источник: Советские Военно-воздушные силы в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.: Сб. документов. № 3. М., 1959. С. 284–286.

ИЗ СПРАВКИ ШТАБА ВВС КА О ДЕЙСТВИЯХ ВОЗДУШНЫХ АРМИЙ КРАТКИЙ ОПЕРАТИВНЫЙ ОБЗОР БОЕВЫХ ДЕЙСТВИЙ 2-Й ВА ЗА ИЮЛЬ МЕСЯЦ 1943 ГОДА.

*Командующий Генерал-лейтенант С. А. Красовский
Начальник штаба Генерал-майор Ф. И. Качев*

Обстановка на Воронежском фронте в июле месяце характеризовалась ожесточенными боями на земле и в воздухе на Белгородском направлении.

Противник после многомесячной подготовки с рассветом 5 июля силами четырех-пяти танковых и шести-семи пехотных дивизий при поддержке крупных сил авиации перешел в наступление на участке Трефиловка, Драгунское, причем наш фронт был прорван вначале в районе Бутово и Драгунское. На свое наступление немцы возлагали большие надежды, судя по приказу, изданному Гитлером накануне, видно, что немцы пытались провести генеральное наступление на Восточном фронте и что «это последнее сражение за победу Германии». На Белгородском направлении противником было [впоследствии] сосредоточено 9 танковых дивизий и 7 пехотных дивизий.

Немецким войскам в первое время удалось добиться незначительных успехов, не имеющих ни оперативного и даже тактического значения.

К 16 июля противник продвинулся на 15–30 км и в дальнейшем, встретив сильное противодействие наших войск, понеся при этом большие потери, вынужден был прекратить дальнейшее продвижение и остановиться на достигнутом рубеже.

18 июля наши войска при поддержке авиации перешли в контрнаступление.

20 июля был введен в бой Степной фронт, который только в течение одного дня продвинулся на 8–12 км.

К 23 июля войска Воронежского и Степного фронтов полностью восстановили положение, занимаемое до 5 июля. В дальнейшем до конца месяца обе стороны оставались на прежних рубежах.

В соответствии с наземной обстановкой, сложившейся в Белгородской операции, действия нашей авиации в июле месяце разделяются на два периода.

Первый: с 5.7 по 18.7 — в период наступления немецких войск — авиация 2-й ВА выполняла следующие задачи:

1. Содействовала наземным войскам в сдерживающих противника оборонительных боях: штурмовыми и бомбардировочными действиями уничтожала наступающие вражеские войска на поле боя в районах северо-западнее, северо-восточнее и восточнее Белгорода.

2. Уничтожала вражескую авиацию на аэродромах Микояновка, Пушкарное, Соколыники. Причем массированный удар был проведен только один в составе 201 самолета в период 4.00–5.30 5 июля. Мелкие удары по аэродромам в дальнейшем были произведены 10 и 15.7.1943 г.

3. Прикрывала аэродромы и боевые порядки своих войск на поле боя.

4. Вела разведку поля боя и тылов противника.

Второй с 18 по 23.7 — в период контрнаступления своих войск — авиация армии выполняла следующие задачи:

1. Поддерживала контрнаступление наземных войск. Штурмовыми и бомбардировочными действиями уничтожала вражеские войска на поле боя и отходящие колонны в юго-западном и западном направлениях.

2. Прикрывала свои войска на поле боя.

3. Вела разведку всех перегруппировок, коммуникаций и тылов противника.

К началу Белгородской операции противник стянул в район Харькова из Крыма, юго-запада и перебросил из глубины своего тыла большое количество авиации. Общее соотношение сил на 5.7.1943 г. составляло:

Таблица 14

Виды авиации	Наши ВВС	ВВС противника	Соотношение
Истребители	389	405	1:1
Штурмовики	276	60	4:1
Бомбардировщики	172	460	1:2,5
Ночн. бомбардир.	34	—	—
Итого	881	957	1:1

В первые дни своих действий наша авиация встретила сильное противодействие воздушного противника и земных средств его танковых и пехотных частей.

Основной целью действий ВВС армий в Белгородской операции явилось препятствие распространению наземного противника в северном и северо-восточном направлениях от Белгорода и затем содействие контрнаступлению своих войск.

Боевые действия проходили в благоприятных метеорологических условиях. В июле месяце было летных дней — 21, ограниченно летных — 8, нелетных — 2.

Связь по-прежнему работала слабо. Недочеты, бывшие в прошлых месяцах, не были устранены. С самого начала операции плохо организованная связь резко отрицательно сказалась на управлении авиацией. Штурмовой корпус не имел надежной связи с взаимодействующими авиационными соединениями и наземными войсками.

Радиосеть наведения была организована слабо. В большинстве авиационных частей ее вообще не существовало. Так, например, в 205-й иад из состава 5-го иак не имелось радиостанций наведения. 8-я гв. иад хотя и имела радиостанцию, но последняя работала с большими перебоями.

Управление частями штабом 2-й ВА осуществлялось через узел связи, организованный при ВПУ, причем использовалась как проводная, так и радиосвязь; дополнительным средством [связи] являлись самолеты связи. Постановка задач соединениями в условиях быстро изменяющейся обстановки производилась на сутки и в ряде случаев на каждый вылет. Задачи доводились до частей в форме боевых приказов и распоряжений.

Вся эта система штабом 2-й ВА организована была плохо, с началом операции выявилось, что штаб армии к организации боевых действий оказался не подготовленным.

Недостатки в работе связи, выявленные ранее, устранены не были. Задачи до корпусов и наземная обстановка в условиях быстрого изменения доводились медленно. Отсутствовала оперативность в постановке задач. Штабом не было обращено серьезное внимание частей и соединений на борьбу с вражеской авиацией, которая зачастую безнаказанно бомбардировала наши наземные войска. Командиры корпусов и дивизий не стремились лично управлять авиацией с земли, находились далеко от районов действий, не видя, что делается в воздухе на поле боя. А их штабы не анализировали обстановку, слабо учитывали тактику противника и не всегда добивались быстрой и правдивой

информации. На радиостанции, расположенные вблизи линии фронта, посылались в большинстве второстепенные лица, не могущие влиять на ход действий наших ВВС.

Взаимодействие с наземными войсками осуществлялось совместным составлением планов взаимодействия, в присутствии ответственных командиров в наземных соединениях, которые на месте разрешали все вопросы.

Необходимо отметить, что совместные действия с войсками были организованы слабо. В ряде наземных соединений авиационные командиры вообще отсутствовали, а если и посылались, то малоавторитетные офицеры, которые не могли влиять на ход боевых действий своей авиации. Слабо была организована взаимная информация.

В результате отрицательных фактов в организации взаимодействия имели место случаи удара штурмовиками по своим войскам.

Так, 9.7 группа Ил-2 бомбардировала свои войска в районе свх. «Комсомолец».

В период операции основными объектами действий нашей авиации явились главным образом танки, автомашины и живая сила противника на поле боя. Для выполнения задач на поле боя в основном были привлечены штурмовики под прикрытием истребителей. Самолетам при каждом боевом вылете приходилось встречать яростные атаки истребителей противника и плотную завесу огня зенитной артиллерии. Ввиду этого в процессе операции нашим штурмовикам и истребителям приходилось менять свои тактические приемы и способы действий.

Противник в ряде случаев, не создавая специального авиационного прикрытия, привязанного к своим танкам, защищал их методом «свободной охоты» над полем боя; обычно барражировали усиленные патрули истребителей по 15–25 самолетов. При появлении наших штурмовиков вражеские истребители, по сигналу с земли, им переданного по радио со специально выделенного самолета (типа ФВ-189) для наблюдения за воздушной обстановкой, появлялись в угрожаемом районе.

Новым [в тактике противника] является тот факт, что над передним краем барражировала пара Ме-109, которая, заметив приближение наших «илов», давала цветные ракеты, предупреждая этим самым об опасности танкистов, и в то же время вызывала группы истребителей.

Для борьбы с нашими штурмовиками и прикрывающими их истребителями немцы использовали комбинированные группы истребителей, состоящие из ФВ-190 и Ме-109. Эта комбинация обладала большой скоростью и мощным вооружением. ФВ-190 (речь идет о применении штурмовиков в роли истребителей. — Прим. авт.) на малой высоте выжидали выхода штурмовиков из атаки, когда обычно рассыпается их строй, после этого, проскочив на большой скорости, атаковывали наши самолеты снизу. В то же время Ме-109 ввязывались в бой с нашими истребителями прикрытия.

Все эти приемы противника учитывались при организации взаимодействия между штурмовиками и истребителями. Для обеспечения действий своих «илов» обычно в район их действий высылались группы истребителей для предварительной расчистки воздуха и затем приходили «илы», имея сильное непосредственное прикрытие.

В начале операции штурмовики действовали по танкам мелкими группами почти непрерывно в течение всего светлого времени суток. В дальнейшем это оказалось невыгодным, так как приводило к распылению сил, мало принося эффект, и наша авиация была переключена на массированные удары по танковым и моторизованным частям противника. При этих ударах с наличием большого количества самолетов легче было организовать борьбу с зенитными средствами. Для этого выделялись специальные группы самолетов.

В Белгородской операции противник ввел крупные силы бомбардировочной и истребительной авиации. Вся деятельность его авиации протекала исключительно на поле боя в интересах пехоты и танков, которые противник стремился всеми способами протолкнуть через нашу оборону. В этих целях он часто менял тактику и способы действий истребительной и бомбардировочной авиации.

Так, в первый день наступления его бомбардировочная авиация приходила на поле боя в группах до 100 самолетов с незначительным прикрытием истребителей, но, понеся большие потери, на второй день противник выслал крупные эшелоны истребителей с задачей расчистки воздуха от наших патрулей перед приходом бомбардировщиков; на третий день бомбардировочные группы уже появлялись как с непосредственным прикрытием, так и впереди идущими эшелонами истребителей.

В этот период ожесточенных воздушных боев наряду с хорошими сторонами в использовании нашей истребительной авиации был выявлен и ряд серьезных недостатков:

а) Прикрытие поля боя было организовано по принципу патрулирования в определенных зонах, со сменой патрулей в воздухе. Но так как очередная смена иногда запаздывала с приходом в зону, а дежурная смена из-за выработки горючего уходила на свои аэродромы, то в прикрытии создавались разрывы, которые использовались противником для бомбежки. Кроме того, этот способ прикрытия приводил к чрезмерно большому расходу сил истребителей.

б) Патрули в 6–12 самолетов нередко оказывались недостаточными для серьезного противодействия крупным группам бомбардировщиков с сильным прикрытием, а подкрепление в этих случаях приходило с большим запозданием, так как радиостанции работали с большими перебоями, а проводная связь вообще не работала.

в) Слабо была организована служба радионаведения, действиями авиации на поле боя фактически никто не управлял.

Недостаточное противодействие бомбардировочной авиации противника наших истребителей в отдельные периоды имело место не потому, что противник имел общее превосходство в силах, а потому, что управление боевыми действиями истребителей было нечетким и зачастую не соответствовало обстановке.

В течение операции с 5 по 16.7 было проведено 560 воздушных боев, в которых сбито 818 самолетов противника, из них 354 бомбардировщика.

Наши потери за этот же период составили 371 самолет. В воздушных боях наши летчики неоднократно показывали высокие примеры героизма.

Так, например, ст. лейтенант Горовец (8-я гв. иад) в одном воздушном бою сбил 9 самолетов противника, при этом погиб сам.

11.7.1943 г. в период 7.17–8.35 группа 10 Як-1 под командованием ст. лейтенанта Юдина прикрывала войска на поле боя в районе Беленихино. К району прикryтия подошла группа 9 Ю-87 под прикryтием 15 Ме-109. В результате воздушного боя сбито 9 Ю-87 и 2 Ме-109, причем девятый Ю-87 был сбит тараном летчиком Агданцевым, который благополучно вернулся на свой аэродром. Наши потери составили 2 самолета Як-1, которые не вернулись с боевого задания.

В операции впервые были применены нашими ВВС противотанковые бомбы — ПТАБ 2,5–1,5, которые показали высокую эффективность действий по танкам и автомашинам противника. Достаточно было одного попадания, чтобы вывести танк из строя. Характерными примерами в этом отношении являются показания военнопленных танковых и мотомехчастей противника.

Так, например, немецкий военнопленный обер-ефрейтор 394-го мотополка 3-й танковой дивизии Эрнст Пфенниг на допросе показал, что первый раз русские штурмовики атаковали колонну танков в 100 единиц, в которой находился он сам, в 5.00 6.7.1943 г. Русские при атаках начали применять какой-то новый тип бомб с большой эффективностью. Во время этого налета 15–20 русских штурмовиков с бреющей высоты сбросили бомбы малого калибра. В результате атаки было сожжено 18 танков и 2 подбито. В это же время группа штурмовиков обрушилась на отдыхающий в автомашинах мотострелковый батальон, в результате атаки батальон потерял 90 автомашин и 120 человек.

Авиация армии приступила к боевым действиям, имея около 900 самолетов. Потери, понесенные за первые 5 дней в количестве 266 самолетов, отрицательно повлияли на ход боевых действий.

К 15 июля было получено пополнение 183 самолета. Но, несмотря на это, ощущался недостаток в штурмовиках и истребителях, ибо пополнение не покрывало понесенных потерь.

Среднее количество исправных самолетов в июле месяце составило:

Истребителей	– 283
Штурмовиков	– 148
Бомбардировщиков	– 147
Ночных бомбардировщиков	– 100
Всего	– 678 самолетов.

В период Белгородской операции ВВС армии произвели 11 456 самолето-вылетов, из них 5066 по войскам. В результате действий было повреждено и уничтожено свыше 1300 танков, 3500 автомашин. Рассеяно и частично истреблено свыше полка пехоты противника.

Всего в течение месяца летало 7900 самолетов, произведено 14 415 самолето-вылетов (пролетов противника за это время отмечено 12 590), из них ночью 2922 с/вылетов.

По видам авиации:

3929 истребителей произвели	6840
	самолето-вылетов
1747 штурмовиков	3233
890 бомбардировщиков	1150
1334 ночных бомбардировщиков	2922

По задачам самолето-вылеты распределяются:

По войскам	6712 с/вылетов
На сопровождение	2604
На прикрытие	4023
По аэродромам	220
На разведку	586

Напряжение на один исправный самолет составило:	Средне-суточное	Средне-месячное
Для истребителей	1,0 с/в	24
Для штурмовиков	0,9	21,8
Для бомбардировщиков	0,32	7,8
Для ночных бомбардировщиков	1,2	29,2

На выполнение задач израсходовано: 1352 тонн бомб, из них 96 625 штук ПТАБ, 9546 РС, 490 460 ШВАК и ВЯ, 877 100 патронов ШКАС и БС.

В результате действий повреждено и уничтожено: 1380 танков, около 4000 автомашин, подавлен огонь 95 арт-батарей, свыше 400 точек ЗА, взорвано 60 разных складов, рассеяно и частично истреблено около двух полков пехоты.

Всего в июле месяце проведено 590 воздушных боев, в которых сбит 851 самолет противника (83 Ю-88, 226 Ю-87, 7 До-215, 47 Хе-111, 5 Ме-110, 359 Ме-109, 75 ФВ-190, 5 ФВ-189, 5 Хш-123, 34 Хш-126, 5 «Фиат»). Уничтожено на аэродромах противника 42 самолета. Общие потери противника составляют 893 самолета.

Наши потери (безвозвратные) — 398 самолетов.

Таблица 15

Типы	Сбито в боях	Сбито ЗА противника	Не вернулись с задания	Уничтожено на земле	Небоевые потери	ИТОГО
Истребители	29	14	141	—	—	184
Штурмовики	12	21	139	—	2	174
Бомбардировщики	5	7	20	—	1	33
У-2 и Р-5	—	—	7	—	—	7
ВСЕГО	46	42	307	—	3	398

ВЫВОДЫ:

1. Использование авиации 2-й ВА в Белгородской операции в принципе было правильным и соответствовало общим задачам наземных войск, но организация боевых действий штабом армии являлась слабой, Штаб не был сколочен и к действиям приступил неподготовленным.

2. Служба радионаведения была организована плохо. Командиры соединений и частей не уделяли этому вопросу серьезного внимания и, по существу, оставались в стороне его.

3. Взаимодействие с наземными войсками стояло на низком уровне. Не было тесного общения авиационных командиров с наземными.

В условиях быстроизменяющейся обстановки взаимная информация была поставлена слабо, что приводило иногда к не своевременным ударам и к ударам по второстепенным целям.

4. Необходимо отметить, что наряду с недостатками в организации боевых действий летный состав в воздушных боях и при действии по наземным войскам показывал образцы героизма, зачастую вступая в бой с превосходящими силами противника, выходил победителем. Ярким примером в этом отношении является сбитие в одном бою 9 самолетов летчиком Горовец.

Ст. пом. нач. Оперотдела Оперуправления
Штаба ВВС Красной Армии
майор Горегляд

12 августа 1943 г.

Источник: ЦАМО РФ. Ф. 35. Оп. 11285. Д. 926. Л. 338-341.

ИЗ ДОКЛАДА СТАРШЕГО ОФИЦЕРА ГЕНЕРАЛЬНОГО ШТАБА ПРИ ВОРОНЕЖСКОМ ФРОНТЕ НАЧАЛЬНИКУ ГЕНЕРАЛЬНОГО ШТАБА ОБ ОБОРОНИТЕЛЬНОЙ ОПЕРАЦИИ ВОЙСК ФРОНТА С 4 ПО 23 ИЮЛЯ 1943 г.

23 августа 1943 г.

ДЕЙСТВИЯ ВВС ФРОНТА

До начала операции, за три-четыре дня, действия авиации обеих сторон были почти прекращены, лишь отдельными самолетами велась тактическая и реже оперативная разведка на глубину 50-60 км. Противник в это время про-

изводил сосредоточение своей авиации на Харьковском аэроузле.

Противник имел 2,5-е превосходство в бомбардировочной авиации. Бомбовый залп его авиации был в 3 раза больше бомбового залпа нашей авиации, следовательно, пробивная сила авиации противника значительно превосходила пробивную силу нашей авиации.

С 16.00 4.7 массированными действиями авиация противника, группами по 40 и до 120 самолетов, начала обрабатывать передний край и боевое охранение на участке 6-й гвардейской армии.

2-я ВА за время операции произвела 11 420 самолето-вылетов. Противник за это же время произвел 10 626 самолето-вылетов. Кроме 2-й ВА для действия на Воронежском фронте была привлечена 17-я ВА ЮЗФ, которая произвела 4500 самолето-вылетов, и, кроме того, использовалась авиация ДД Ставки Верховного главнокомандования, количество вылетов которой не установлено. Итого нашей авиацией, без авиации ДД, произведено до 18.7.1943 г. 15 920 самолето-вылетов. В среднем количественный перевес был на стороне нашей авиации как 1:0,7.

Воздушная борьба носила исключительно ожесточенный характер. Авиация обеих сторон несла большие потери. За период всей операции нашей авиацией было уничтожено следующее количество самолетов противника.

По всей вероятности, данные о 811 сбитых самолетах противника преувеличены, так как сведения получались по докладом летчиков, не контролировались ни командирами соединений и частей, ни штабами.

Наша авиация понесла также значительные потери. Это видно из следующей таблицы.

В этих боях наша истребительная авиация при наличии численного и качественного превосходства не сумела завоевать господство в воздухе. Она позволяла бомбардировочной авиации противника организовывать бомбардировать наши боевые порядки войск. Причина заключается в том, что наши истребители выполняли чисто пассивные задачи — прикрытие района расположения своих войск, патрулирование и непосредственное сопровождение штурмовиков, а активных боевых задач истребительная авиация не выполняла.

Значительно лучше действовала наша штурмовая авиация. Она наносила мощные удары по танкам, артиллерии, автотранспорту и живой силе врага. Непрерывными действиями наши штурмовики изматывали противника и наносили ему тяжелые потери.

В течение всей операции штурмовики произвели 2644 боевых самолето-вылетов. Особенный эффект

Таблица 16

Наименование соединений	4-й иак	5-й иак	1-й шак	1-й бак	291-я шад	Всего
Проведено воздушных боев	111	251	131	8	68	589
Сбито самолетов противника	175	451	121	16	48	811

Таблица 17

Наименование	Сбито самолетов		Не вернулись с задания	Найдено на своей территории	Безвозврат- ные потери	% безвозвратных потерь
	в воздушных боях	огнем зенитной артиллерии				
Истребители	26	8	254	117	171	44
Штурмовики	11	20	215	76	170	62
Бомбардировщики	4	3	46	22	31	16
Всего	41	31	515	215	372	42

показали в действии по танкам противника вновь применяемые кумулятивные противотанковые бомбы (ПТАБ — 1,5 кг), которые при прямом попадании в танк прожигали у танка насквозь броню, разрывались в танке и сжигали его.

Бомбардировочная авиация за период операции в бой введена была весьма ограниченно. На каждый исправный самолет было сделано в среднем всего лишь 6 боевых вылетов. Ограниченность в использовании бомбардировочной авиации объясняется якобы отсутствием истребителей сопровождения. Мотивы не веские, т. к. при хорошем планировании и правильном использовании истребителей из двух истребительных корпусов, без ущерба для дела, вполне можно было бы выделить одну истребительную дивизию для сопровождения бомбардировщиков. Этот недочет необходимо учесть в будущем и значительно смелее и решительнее использовать такое мощное средство, как бомбардировочная авиация.

Итоги операции:

1. Благодаря героической обороне наших войск и нанесению мощного контрудара по главной группировке противника во взаимодействии всех родов войск план противника был сорван.

Нигде противнику не удалось прорвать наш фронт на всю глубину обороны и выйти на широкий оперативный простор.

2. Мощная огневая система во взаимодействии с инженерными сооружениями на всех оборонительных рубежах в сочетании со стойкостью войск и мощными контрударами превратили наступление противника из предполагаемого форсированного марша в медленное, с переменным успехом, продвижение в глубину, достигнутое ценой колоссальных потерь, до тех пор, пока оно окончательно не захлебнулось на тыловой армейской оборонительной полосе.

3. Противник, идя на риск, втянул в эту операцию свои резервы с других фронтов, и это дало возможность Красной Армии начать решительные наступательные операции против Орловской группировки противника.

4. Сосредоточив громадные силы на нашем участке фронта, противник не добился успеха и понес колоссальные потери в живой силе и технике, которые сыграли решающую роль в последующих боях.

В боях с 4 по 22 июля 1943 г. противник понес следующие потери:

Убитыми и ранеными 135 000 чел., из них до 45% безвозвратные потери.

Подбито и уничтожено танков	— до 3000
Автомашин с войсками и грузами	— 4760
Самолетов	— 917
Орудий всех систем	— 606
Минометов	— 444
Пулеметов	— 367

Необходимо отметить, что часть подбитых танков противником быстро эвакуировалась с поля боя и восстанавливалась.

Приведенные цифры потерь противника являются ориентировочными, но близкими к истине. Это подтверждается показаниями пленных солдат и офицеров. Так, например, пленный 3-й тд показал, что перед наступлением 3-й тд имела в строю до 300 танков, а в пехотных ротах мотополка было по 180 человек, к концу операции в 3-й тд осталось лишь 30 исправных танков, а в пехотных ротах — не более как по 40 человек, а некоторые подразделения совершенно не существуют. Примерно такие же показания дают пленные и других соединений.

5. В результате ожесточенных боев войска фронта также понесли значительные потери, главным образом от огня танков и авиации противника. Это видно из следующей таблицы:

Убито, ранено и без вести пропало	— 74 500 чел.
Подбито и уничтожено танков	— 1397
Автомашин	—
Самолетов, безвозвратные потери	— 387
Орудий всех систем	— 672
Минометов всех калибров	— 622
Пулеметов станковых	— 588
Пулеметов ручных	— 2152
Автоматов	— 12 434
Винтовок	— 27 800

Несмотря на понесенные потери, войска фронта оставались вполне боеспособными и начали быстро восстанавливать наиболее пострадавшие свои соединения и части. К 25 июля в наиболее пострадавших стрелковых дивизиях 6-й гв. армии было уже до 5500 бойцов и командиров личного состава, и [они] значительно пополнены вооружением и транспортом.

Танковые соединения получили для восполнения потерь новые танки из глубокого тыла страны, а также вооружение и транспорт.

Авиационные соединения и другие рода войск также пополнились и в значительной мере восстановили свою боевую технику и транспорт.

В итоге к концу июльской оборонительной операции войска Воронежского фронта были в полной боевой готовности к выполнению активных наступательных

задач по разгрому потрепанного в предыдущих боях противника...

Старший офицер Генерального штаба при Воронежском фронте полковник М. Н. Костин

ЦАМО РФ. Ф. 203. Оп. 2843. Д. 515 а. Л. 1–57.

Источник: Русский архив: Великая Отечественная: Курская битва, Т. 15 (4–4). М., 1997. С. 385–387.

ГЛАВА 1

1. Роковые решения; Пер. с англ. М., 1958. С. 210.
2. Манштейн Э. Утерянные победы: Пер. с нем. М., 1999. С. 517, 518.
3. Русский архив. Великая Отечественная. Т. 15 (4-4). М., 1997. С. 431.
4. Манштейн Э. Указ. соч. С. 525.
5. От «Барбароссы» до «Терминала». Взгляд с Запада. М., 1988. С. 274.
6. Русский архив. Указ. соч. С. 17.
7. Там же. С. 18.
8. Соловьев Б. Г. Вермахт на пути к гибели. М., 1973. С. 96, 97.
9. Курская битва. М., 1970. С. 500.
10. Российский государственный архив экономики (РГАЭ). Ф. 8044. Оп. 1. Д. 3229. Л. 16, 17.
11. Сборник материалов по изучению опыта войны. № 11. М., 1944. С. 162.
12. Боевой состав Советской Армии. Ч. 3. М., 1972. С. 170.
13. Центральный архив Министерства обороны Российской Федерации (ЦАМО РФ). Ф. 35. Оп. 74313. Д. 16. Л. 145-159.
14. Там же. Оп. 11333. Д. 23. Л. 170.
15. Deutschland im Zweiten Weltkrieg. Bd. 3. Berlin, 1979. S. 154; Bundesarchiv/Militärarchiv (BA/MA) RL 2 III/622. «Generalquartiermeister 6. Abt. Frontflugzeuge, Monatsmeldungen. Januar bis Juni 1943».
16. Краткий обзор деятельности ВВС противника в июне 1943 г. № 19. М., 1943. С. 9.
17. Составлено по: Groehler O. Geschichte des Luftkriegs. Berlin, 1981. S. 354; BA/MA RL 2 III/878. «Flugzeugbestand und bewegungsmeldungen».
18. Klink E. Das gesetz des Handels. Die operation «Zitadele» 1943. Stuttgart, 1966. S. 191, 193.
19. Составлено по: BA/MA RL 2 III/878. «Flugzeugbestand und bewegungsmeldungen».
20. Дашинев В. И. Банкротство стратегии германского фашизма. Т. 2. М., 1973. С. 409.
21. Там же.
22. Klink E. Указ. соч. С. 192.
23. Там же. С. 191, 192.
24. Советские Военно-воздушные силы в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.: Сб. документов. № 3. М., 1959. С. 54-59.
25. ЦАМО РФ. Ф. 302. Оп. 4196. Д. 24. Л. 74.
26. Там же. Ф. 368. Оп. 15035. Д. 1. Л. 189.
27. Советские Военно-воздушные силы в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг. М., 1968. С. 177.
28. Кожевников М. Н. Командование и штаб Советской Армии в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг. М., 1975. С. 132.
29. Rear Area Security in Russia. The Soviet Second Front Behind the German Lines. Washington, 1951. P. 27.
30. Мазуров. Е. Т. Незабываемое. Минск, 1987. С. 271.
31. Rear Area Security in Russia. P. 28, 29.
32. Цыкин А. Д. Дальняя авиация в битве под Курском. М., 1953. С. 38. Дисс. на соиск. учен. степ. канд. ист. наук.
33. ЦАМО РФ. Ф. 3-го гв. ак ДД. Оп. 1. Д. 12. Л. 9.
34. Klink E. Указ. соч. S. 193; BA/MA RL 2 III/878. «Flugzeugbestand und bewegungsmeldungen».
35. Войска Противовоздушной обороны страны в Великой Отечественной войне. Т. 2. М., 1955. С. 54.
36. Курская битва. Указ. соч. С. 268.
37. ЦАМО РФ. Ф. 368. Оп. 11538. Д. 3. Л. 114.
38. Войска Противовоздушной обороны страны в Великой Отечественной войне. Т. 1. М., 1954. С. 135.
39. Deutschland im Zweiten Weltkrieg. S. 533-537.
40. Kriegstagebuch des Oberkommandos der Wehrmacht 1940-1945. Bd. 3. Teil 1. Frankfurt am Main, 1963. S. 715.
41. Kurowski F. Luftwaffe über Russland. Rastadt, 1987. S. 244, 245.
42. BA/MA RL 2 III/878. «Flugzeugbestand und bewegungsmeldungen».
43. ЦАМО РФ. Ф. 35. Оп. 11280. Д. 491. Л. 65.
44. Там же. Ф. 368. Оп. 6476. Д. 61. Л. 53.
45. Вернидуб И. И. На передовой линии тыла. М., 1994. С. 542, 543.
46. Пырьев Е. В., Резниченко С. Н. Бомбардировочное вооружение авиации России 1912-1945 гг. М., 2001. С. 365, 366.
47. Яковлев А. С. Цель жизни. (Записки авиаконструктора.) М., 1967. С. 329-331.
48. РГАЭ. Ф. 8044. Оп. 1. Д. 998. Л. 260.
49. ЦАМО РФ. Ф. 368. Оп. 6476. Д. 87. Л. 371.
50. РГАЭ. Ф. 8044. Оп. 1. Д. 997. Л. 287.
51. ЦАМО РФ. Ф. 302. Оп. 4196. Д. 29. Т. 1. Л. 343; РГАЭ. Ф. 8044. Оп. 1. Д. 997. Л. 212.
52. Яковлев А. С. Указ. соч. С. 332.
53. Newton S. Kursk. The German View. New York: 2003. P. 183.
54. ЦАМО РФ. Ф. 368. Оп. 6476. Д. 87. Л. 371.

55. Там же. Д. 61. Л. 43–45.
56. РГАЭ. Ф. 8044. Оп. 1. Д. 997. Л. 271.
57. ЦАМО РФ. Ф. 1-й забр. Оп. 1. Д. 24. Л. 55.
58. Там же. Ф. 35. Оп. 11321. Д. 447. Л. 57, 58.
59. Кожеников М. Н. Указ. соч. С. 138.
60. ЦАМО. 1-й забр. Оп. 1. Д. 5. Л. 1.
61. Там же.
62. Там же. Д. 24. Л. 52.
63. Смирнов Б. А. Небомоей молодости. М., 1990. С. 227.
64. Kiehl H. Kampfgeschwader «Legion Condor» 53. Stuttgart: 1983. S. 261.
65. BA/MA RL 2 III/1185. «Flugzeugunfaelle und Verluste den (fliegende) Verbaenden».
66. Murray W. Luftwaffe. Baltimore, 1985. P. 292.
67. ЦАМО РФ. Ф. 319. Оп. 4800. Д. 89. Л. 101.
68. Там же. Ф. 322-й иад. Оп. 1. Д. 7. Л. 26.
69. Там же. Ф. 366. Оп. 6469. Д. 56. Л. 100, 101.
70. Там же. Ф. 35. Оп. 11333. Д. 23. Л. 170.
71. Там же. Ф. 8-й гв. бад. Оп. 1. Д. 8 Г. Л. 2.
72. Там же. Ф. 368. Оп. 6476. Д. 61. Л. 43.
73. Там же. Л. 45.
74. Rado S. Dora Meldet. Berlin, 1974. S. 344.
75. Deutschland im Zweiten Weltkrieg. S. 546, 547.
76. ЦАМО РФ. Ф. 16-го одрап. Оп. 49449. Д. 1. Л. 21, 22.
77. Меллентин Ф. Танковые сражения: Пер. с нем. М., 2000. С. 272.
78. ЦАМО РФ. Ф. 3-й гв. иад. Оп. 1. Д. 13. Л. 93.
79. Меллентин Ф. Указ. соч. С. 273.
80. ЦАМО РФ. Ф. 69. Оп. 260662. Д. 4. Л. 5, 6.
81. Красовский С. А. Жизнь в авиации. Минск, 1976. С. 163, 164.
82. ЦАМО РФ. Ф. 302. Оп. 4196. Д. 48. Л. 74 об.
83. Там же. Ф. 3-й гв. иад. Оп. 1. Д. 13. Л. 97.
84. Там же. Л. 105.
85. Там же. Ф. 35. Оп. 11280. Д. 491. Л. 97.
86. Там же. Ф. 244-й бад. Оп. 1. Д. 14. Л. 435.
87. Там же. Ф. 8-й гв. иад. Оп. 1. Д. 30. Л. 143.
88. Битва под Курском. Кн. 1. Оборонительное сражение. М., 1946. С. 83.
10. Klink E. Указ. соч. S. 191.
11. ЦАМО РФ. Ф. 368. Оп. 6476. Д. 70. Л. 67.
12. Там же. Ф. 273-й иад. Оп. 1. Д. 3. Л. 34.
13. Там же. Ф. 6-го иак. Оп. 1. Д. 6. Л. 4.
14. Bruetting G. Das Waren die deutschen Kampflieger Asse 1939–1945. Stuttgart, 1992. S. 230.
15. ЦАМО РФ. Ф. 347-го иап. Оп. 239656. Д. 1. Л. 30.
16. BA/MA RL 2 III/1185. «Flugzeugunfaelle und Verluste den (fliegende) Verbaenden».
17. ЦАМО РФ. Ф. 163-го иап. Оп. 558029. Д. 1. Л. 21.
18. Там же. Ф. 53-го гв. иап. Оп. 288562. Д. 2. Л. 51.
19. Журнал боевых действий группы армий «Центр». Июль–октябрь 1943 г.: Пер. с нем. М., С. 4, 5.
20. Сборник материалов по изучению опыта войны. № 11. М., 1944. С. 175.
21. Информационный сборник. Управление ВВС КА. № 14. М., 1944. С. 38.
22. Grossmann H. Geschichte Rheinisch-Westfaulen Infanterien-Division 1939–1945. Podzum, 1958. S. 164.
23. ЦАМО РФ. Ф. 299-й шад. Оп. 1. Д. 48. Л. 40.
24. Там же. Ф. 20256. Оп. 1. Д. 6. Л. 326; Ф. 486-го иап. Оп. 211987. Д. 3. Л. 16.
25. Руденко С. И. Крылья победы. М., 1976. С. 168.
26. ЦАМО РФ. Ф. 1-й гв. иад. Оп. 1. Д. 28. Л. 113.
27. Там же. Ф. 35. Оп. 11280. Д. 478. Л. 167 об., 171.
28. Aders G., Held W. Jagdgeschwader 51 «Moelders». Stuttgart, 1973. S. 135.
29. Составлено по: ЦАМО РФ. Ф. 368. Оп. 6476. Д. 54. Л. 9; BA/MA RL 2 III/878. «Flugzeugbestand und bewegungsmeldungen».
30. Курская битва. Хроника, факты, люди. Кн. 1. М., 2003. С. 174.
31. Составлено по: BA/MARL 2 III/1185. «Flugzeugunfaelle und Verluste den (fliegende) Verbaenden»; Mikrof. Aleks. T-312/1253 «Auszugsweise Luftwaffeneuebersicht 4.7–24.8.1943». Teil 2. «Einsatz der Luftflotte 6».
32. ЦАМО РФ. Ф. 6-го иак. Оп. 1. Д. 6. Л. 6.
33. Курская битва. Хроника, факты, люди. С. 174.
34. Журнал боевых действий группы армий «Центр». С. 9.
35. ЦАМО РФ. Ф. 70-й А. Оп. 111059. Д. 42. Л. 155.
36. Руденко С. И. Указ. соч. С. 170.
37. Курская битва. М., 1970. С. 192, 193.
38. Соловьев Б. Г. Вермахт на пути к гибели. М., 1973. С. 107.
39. ЦАМО РФ. Ф. 347-го иап. Оп. 239656. Д. 1. Л. 36; Ф. 519-го иап. Оп. 143518. Д. 1. Л. 4.
40. Там же. Ф. 221-й бад. Оп. 1. Д. 28. Л. 84.
41. Там же. Ф. 1-й гв. иад. Оп. 1. Д. 7. Л. 10.
42. Там же. Ф. 92-го иап. Оп. 518894. Д. 1. Л. 29, 30.
43. Там же. Ф. 226. Оп. 321. Д. 143. Л. 147.
44. Там же. Ф. 2-й гв. шад. Оп. 1. Д. 38. Л. 127.
45. Там же. Ф. 2-й гв. ТА. Оп. 4148. Д. 145. Л. 19.
46. Сообщения Советского информбюро. С. 23, 24.
47. Военно-исторический журнал. № 6. М., 1968. С. 75.
48. Правда. 1943 г. 12 июля.
49. ЦАМО РФ. Ф. 62. Оп. 321. Д. 104. Л. 189.
50. Противовоздушная оборона войск в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. Кн. 2. М., 1973. С. 144–147.
51. ЦАМО РФ. Ф. 20253. Оп. 1. Д. 8. Л. 112, 113.

ГЛАВА 2

1. Жуков Г. К. Воспоминания и размышления. Т. 2. М., 1978. С. 149.
2. Голованов А. Е. Записки командующего АДД. М., 1997. С. 211.
3. Klink E. Das gesetz des Handeles. Die operation «Zitadele» 1943. Stuttgart, 1966. S. 191.
4. Gundelach K. Kampfgeschwader «General Wever» 4. Stuttgart, 1978. S. 240.
5. Сообщения Советского Информбюро. Т. 5. М., 1944. С. 14.
6. Mahlke H. Stuka: Angriff; Sturzflug. Bonn, 1993. S. 173.
7. Bruetting G. Das Waren die deutschen Stuka-Asse. Stuttgart, 1992. S. 117–119.
8. Красная звезда. 1943 г. 7 июля.
9. Бочкарев П. П., Парыгин Н. И. Годы в огненном небе. М., 1991. С. 153.

52. Там же. Ф. 368. Оп. 6476. Д. 101. Л. 2.
53. Ефимьев А. В., Манжосов А. Н., Сидоров Л. Ф. Бронепоезда в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. М., 1992. С. 200, 201.
54. 16-я воздушная. М., 1973. С. 99.
55. Курская битва. Хроника, факты, люди. С. 185, 193.
56. Советские Военно-воздушные силы в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. Сб. документов, № 3. М., 1959. С. 190–195.
57. Сборник материалов по изучению опыта войны. С. 176.
58. 16-я воздушная. С. 98, 99.
59. Сборник материалов по изучению опыта войны. С. 187.
60. Там же. С. 176.
61. Там же.
62. Там же. С. 177.
63. ЦАМО РФ. Ф. 721-го иап. Оп. 318639. Д. 1. Л. 53.
64. Там же. Ф. 347-го иап. Оп. 239656. Д. 1. Л. 40; Obermaier E. Die Ritterkreuzträger der Luftwaffe. Bd. 1. Mainz, 1966. S. 216.
65. ЦАМО РФ. Ф. 226. Оп. 321. Д. 104. Л. 204.
66. Там же. Ф. 517-го иап. Оп. 211620. Д. 3. Л. 28, 29.
67. Правда. 1943 г. 12 июля.
68. ЦАМО РФ. Ф. 517-го иап. Оп. 211620. Д. 3. Л. 29.
69. Там же. Ф. 53-го гв. иап. Оп. 288562. Д. 2. Л. 54.
70. Там же. Ф. 163-го иап. Оп. 558028. Д. 1. Л. 8.
71. Курская битва. Хроника, факты, люди. С. 217, 219.
72. ЦАМО РФ. Ф. 6-го иак. Оп. 1. Д. 6. Л. 15.
73. Там же. Ф. 299-й шад. Оп. 1. Д. 48. Л. 88.
74. Там же. Ф. 368. Оп. 6476. Д. 56. Л. 121–128.
75. Лустовалов Б. М. Тетристаросветов... М., 1990. С. 55.
76. ЦАМО РФ. Ф. 9-й гв. бад. Оп. 1. Д. 61. Л. 54.
77. Там же. Л. 60.
78. BA/MA RL 2 III/1185. «Flugzeugunfaelle und Verluste den (fliegende) Verbaenden».
79. ЦАМО РФ. Ф. 39. Оп. 11519. Д. 461. Л. 31.
80. Скрипко Н. С. По целям ближним и дальним. М., 1981. С. 296.
81. Горюстаев Н. М. Мы воевали на Ли-2. М., 1990. С. 83.
82. ЦАМО РФ. Ф. 5-го ак ДД. Оп. 1. Д. 9. Л. 57.
83. Там же. Ф. 98-го гв. одрап. Оп. 383399. Д. 1. Л. 2.
84. Там же. Оп. 383395. Д. 8. Л. 57.
85. Военно-воздушные силы в разгроме Орловской группировки немцев. М., 1949. С. 205–207.
86. Журнал боевых действий группы армий «Центр». С. 23.
87. JSMS № 4. Dec. 1993. «The Defense Battle for Kursk Bridgehead, 5–15 July 1943». P. 660.
88. Составлено по: Курская битва. С. 480, 494; ЦАМО РФ. Ф. 35. Оп. 74313. Д. 6. Л. 299–305.
89. Kriegstagebuch des Oberkommandos der Wehrmacht 1940–1945. Bd. 3. Teil 1. Frankfurt am Main, 1963. S. 730.
90. ЦАМО РФ. Ф. 282-й иад. Оп. 1. Д. 8. Л. 117.
91. Там же. Ф. 3-го бак. Оп. 1. Д. 6. Л. 101–104.
92. Каравачкий А. З. Маршрутами мужества. Минск, 1978. С. 126, 127.
93. ЦАМО РФ. Ф. 35. Оп. 11333. Д. 35. Л. 388.
94. Там же. Ф. 368. Оп. 6476. Д. 101. Л. 6.
95. Там же. Ф. 35. Оп. 11333. Д. 35. Л. 388.
96. Там же. Ф. 486-го иап. Оп. 21198. Д. 3. Л. 131.
97. Там же.
98. Там же. Л. 127.
99. Там же. Л. 130.
100. Советские Военно-воздушные силы в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. С. 159.
101. Gundelach K. Указ. соч. S. 241.
102. Obermaier E. Указ. соч. S. 190; ЦАМО РФ. Ф. 234-й иад. Оп. 1. Д. 14. Л. 47.
103. ЦАМО РФ. Ф. 133-го иап. Оп. 33565. Д. 1. Л. 110.
104. Курская битва. С. 143, 144.
105. ЦАМО РФ. Ф. 368. Оп. 6476. Д. 54. Л. 9, 10.
106. Там же. Ф. НИИ ВВС. Оп. 645266. Д. 502. Л. 14, 23 об., 30.
107. Сборник материалов по изучению опыта войны. С. 180.
108. Авиация и космонавтика. № 8. М., 1993. С. 34.
109. ЦАМО РФ. Ф. 233-го иап. Оп. 214627. Д. 1. Л. 198.
110. Gundelach K. Указ. соч. S. 241, 242.
111. Mikrof. Aleks. T-312/1253 «Auszugsweise Luftwaffenuebersicht 4.7–24.8.1943». Teil 2. «Einsatz der Luftflotte 6».
112. ЦАМО РФ. Ф. 721-го иап. Оп. 523745. Д. 1. Л. 159.

ГЛАВА 3

1. Красовский С. А. Жизнь в авиации. Минск, 1968. С. 166–168.
2. Plocher H. The German Air Force versus Russia, 1943. New York, 1967. P. 84.
3. Там же. P. 84, 85.
4. ЦАМО РФ. Ф. 8-й гв. иад. Оп. 1. Д. 9. Л. 184.
5. Там же. Л. 183.
6. Там же. Ф. 241-го шап. Оп. 213814. Д. 1. Л. 114.
7. Там же.
8. Там же. Ф. 9-й гв. шад. Оп. 1. Д. 15. Л. 99.
9. Там же. Ф. 31-го иап. Оп. 223396. Д. 2. Л. 60.
10. Там же. Ф. 295-й иад. Оп. 1. Д. 17. Л. 280, Л. 291.
11. Там же. Ф. 305-й шад. Оп. 1. Д. 8. Л. 1–3, 27, 47, 48.
12. Там же. Ф. 302. Оп. 4196. Д. 39. Л. 5.
13. Mikrof. Aleks. T-314/197 «Kriegstagebuch Gen. Kdo. III Pz. Korps. Gen. Kdo. VIII Fl. Korps. Ia Nr. 977/43».
14. Красовский С. А. Указ. соч. С. 198.
15. Русский архив. Великая Отечественная. Т. 15. (4–4) М., 1997. С. 381.
16. Там же. Ф. 302. Оп. 4196. Д. 39. Л. 2.
17. Замулин В. Н. Прохоровка — взгляд через десятилетия. М., 2002. С. 93.
18. Противовоздушная оборона войск в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. Кн. 2. М., 1973. С. 152.
19. Меллентин Ф. Танковые сражения: Пер. с нем. СПб., 2000. С. 274.
20. ЦАМО РФ. Ф. 1-й гв. бад. Оп. 1. Д. 33. Л. 93.
21. Там же. Л. 120.
22. Гапеев Н. И. Дороги победы. Щелково, 2002. С. 56, 57.
23. ЦАМО РФ. Ф. 302. Оп. 4196. Д. 29. (Т. 2) Л. 386, 387.

24. Меллентин Ф. Бронированный кулак вермахта. Смоленск, 1999. С. 340.
25. ЦАМО РФ. Ф. 288-й иад. Оп. 1. Д. 29. Л. 91.
26. Там же. Ф. 302. Оп. 4196. Д. 29. (Т. 1) Л. 388.
27. Там же.
28. Balke U. Kampfgeschwader 100 «Wiking». Stuttgart, 1981. S. 115.
29. ЦАМО РФ. Ф. 8-й гв. иад. Оп. 1. Д. 6. Л. 77.
30. Там же. Ф. 151-го гв. иад. Оп. 518983. Д. 1. Л. 40.
31. Mikrof. Aleks. T-312/1253 «Auszugsweise Luftwaffenuebersicht 4.7–24.8.1943», Teil 1. «Einsatz des VIII Fl. Korps».
32. Составлено по: Prien J., Stemmer G. Messerschmitt Bf109 im Einsatz bei der II/Jagdgeschwader 3. Eutin, 1997. S. 188; Вольф К. Легенды неба. Хартман: Пер. с нем. Черкассы, 1998. С. 14.
33. Prien J., Stemmer G. Указ. соч. С. 188, 448, 449.
34. Prien J., Stemmer G. Messerschmitt Bf109 im Einsatz bei der III/Jagdgeschwader 3. Eutin, 1996. S. 211.
35. Mikrof. Aleks. T-312/1253 «Auszugsweise Luftwaffenuebersicht 4.7–24.8.1943», Teil 1. «Einsatz des VIII Fl. Korps».
36. Muller R. The German Air War in Russia. Baltimore, 1992. P. 143.
37. Действия авиации в Белгородской оборонительной операции. М., 1945. С. 31.
38. Weal J. Fokke-Wulf FW 190. Aces of the Russian Front. London, 1995. S. 38.
39. Там же. С. 38, 39.
40. Сборник материалов по изучению опыта войны. № 11. М., 1944. С. 121.
41. Битва под Курском. Кн. 1. Оборонительное сражение. М., 1946. С. 164.
42. Там же. С. 163.
43. Замулин В. Н. Указ. соч. С. 97.
44. ЦАМО РФ. Ф. 302. Оп. 4196. Д. 48. Л. 82.
45. Действия авиации в Белгородской оборонительной операции. С. 35.
46. Там же. Ф. 35. Оп. 226133. Д. 1. Л. 98.
47. Там же. Ф. 35. Оп. 11280. Д. 491. Л. 142.
48. Шелчук В. М. Командир атакует первым. М., 1980. С. 124.
49. Там же.
50. Кожевников М. Н. Командование и штаб Советской Армии в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. М., 1975. С. 146.
51. Newton S. Kursk. The German View. Cambridge, 2002. P. 190.
52. ЦАМО РФ. 5-й иак. Оп. 1. Д. 6. Л. 3.
53. Там же. Ф. 302. Оп. 4196. Д. 39. Л. 7.
54. Там же. Ф. 346. Оп. 138741. Д. 2. Л. 129, 130.
55. Действия авиации в Белгородской оборонительной операции. С. 36, 37.
56. Сборник материалов по изучению опыта войны. С. 182.
57. Schreier H. JG52. Das erfolgreichste Jagdgeschwader des Zweiten Weltkrieges. Berg, 1993. S. 105.
58. ЦАМО РФ. Ф. 302. Оп. 20671. Д. 2. Л. 110.
59. Muller R. Указ. соч. Р. 143.
60. Dierich W. Kampfgeschwader 55 «Greif». Stuttgart, 1994. S. 309.
61. Newton S. Указ. соч. Р. 190.
62. ЦАМО РФ. Ф. 14-й гв. иад. Оп. 1. Д. 17. Л. 154.
63. Архипенко Ф. Ф. Записки летчика-истребителя. М., 1999. С. 66, 67.
64. ЦАМО РФ. Ф. 302. Оп. 4207. Д. 31. Л. 124.
65. Митрофанов А. И. Огненный подвиг. Ижевск, 1974. С. 33, 34.
66. Zetterling N., Frankson A. Kursk 1943. A Statistical Analysis. London, 2000. P. 199.
67. ЦАМО РФ. Ф. 203. Оп. 2843. Д. 431. Л. 21.
68. Там же. Ф. 370. Оп. 6518. Д. 87. Л. 17.
69. 17-я воздушная в боях от Сталинграда до Вены. М., 1977. С. 57.
70. Сборник материалов по изучению опыта войны. С. 170.
71. Красовский С. А. Указ. соч. С. 199.
72. ЦАМО РФ. Ф. 288-й иад. Оп. 1. Д. 18. Л. 48.
73. Там же. Ф. 370. Оп. 46569. Д. 4. Л. 38.
74. Там же. Ф. 306-й шад. Оп. 1. Д. 14. Л. 33.
75. Там же. Ф. 5-й гв. шад. Оп. 1. Д. 11. Л. 9.
76. Составлено по: ЦАМО РФ. Ф. 306-й шад. Оп. 1. Д. 14. Л. 22.
77. Там же.
78. Там же. Л. 25.
79. Там же. Ф. 288-й иад. Оп. 1. Д. 18. Л. 50.
80. Newton S. Указ. соч. Р. 47.
81. ЦАМО РФ. Ф. 291-й шад. Оп. 1. Д. 17. Л. 4.
82. Там же. Ф. 203. Оп. 2843. Д. 431. Л. 21.
83. Там же. Ф. 302. Оп. 4196. Д. 39. Л. 8.
84. Соколов В. Д. В небе над Курской дугой. Воронеж, 1985. С. 105.
85. ЦАМО РФ. Ф. 302. Оп. 4196. Д. 39. Л. 9.
86. В огне Курской битвы. Курск, 1963. С. 333.
87. ЦАМО РФ. Ф. 302. Оп. 4196. Д. 39. Л. 9.
88. Там же. Ф. 5-й гв. шад. Оп. 1. Д. 11. Л. 10.
89. Там же. Ф. 8-й гв. шад. Оп. 1. Д. 11. Л. 169.
90. Там же. Ф. НИИ ВВС. Оп. 645266. Д. 502. Л. 31.
91. Из истории советской авиации. Самолеты ОКБ имени С. В. Ильюшина. М., 1985. С. 110, 111.
92. Коломиец М. В. «Пантеры» на Курской дуге. Танко-Мастер № 5. 1999. С. 38, 39.
93. ЦАМО РФ. Ф. НИИ ВВС. Оп. 540561. Д. 167. Л. 6.
94. Рудель Г.-У. Бомбы сброшены! Пилот пикировщика: Пер. с англ. М., 2002. С. 118, 119.
95. Замулин В. Н. Указ. соч. С. 102, 103.
96. Plocher H. Указ. соч. Р. 96.
97. ЦАМО РФ. Ф. 59-й гв. тбр. Оп. 1. Д. 6. Л. 21.
98. Plocher H. Указ. соч. Р. 94, 95.
99. ЦАМО РФ. Ф. 5-го гв. тк. Оп. 1. Д. 8. Л. 136.
100. Ходаренок М. Первая Прохоровка//Независимое военное обозрение, 2003. № 16.
101. ЦАМО РФ. Ф. 299. Оп. 3070. Д. 208. Л. 3.
102. Меллентин Ф. Танковые сражения. С. 280.
103. ЦАМО РФ. Ф. 299. Оп. 3070. Д. 164. Л. 50.
104. Там же. Д. 188. Л. 99.

105. Сборник материалов по изучению опыта войны. С. 157.
106. ЦАМО РФ. Ф. 299. Оп. 3070. Д. 188. Л. 99.
107. Там же. Ф. 8-й гв. иад. Оп. 1. Д. 7. Л. 145.
108. Там же. Ф. 302. Оп. 4207. Д. 31. Л. 127.
109. Там же. Оп. 4196. Д. 29. (Т. 2) Л. 400.
110. Еастигнев К. А. Крылатая гвардия. М., 1982. С. 92.
111. ЦАМО РФ. Ф. 35. Оп. 11250. Д. 68. Л. 7, 8.
112. Составлено по: ЦАМО РФ. Ф. 35. Оп. 3084. Д. 6. Л. 264–266; Ф. 302. Оп. 4211. Д. 2. Л. 81, 83; Ф. 370. Оп. 6540. Д. 11. Л. 21; Ф. 370. Оп. 455232. Д. 3. Л. 168.
113. Зайцев А. Д. Оружие сильных духом. Ч. 2. Монию, 1985. С. 136.
114. Митрофанов А. И. Огненный подавиг. С. 39.
115. Сообщения Советского информбюро. Т. 5. М., 1944. С. 18.
116. ЦАМО РФ. Ф. 8-й гв. иад. Оп. 1. Д. 7. Л. 140.
117. Тимохович И. В. Советская авиация в битве под Курском. М., 1959. С. 62.
118. Медведь А. Н., Хазанов Д. Б., Маслов М. А. Истребитель МиГ-3. М., 2003. С. 66.
119. Fast N. Das Jagdgeschwader 52. Bd. 2. Bensberg, 1988. S. 54.
120. Ильин Н. Г., Рулин В. П. Гвардейцы в воздухе. М., 1973. С. 132, 133.
121. Сообщения Советского информбюро. С. 97.
122. ЦАМО РФ. Ф. 35. Оп. 11280. Д. 488. Л. 102.
123. Там же. Ф. 11-го сак. Оп. 1. Д. 4. Л. 92.
124. Составлено по: Сборник материалов по изучению опыта войны. Л. 170, 177; Скрипко Н. С. По целям ближним и дальним. М., 1981. С. 295; Цыкин А. Д. Дальняя авиация в битве под Курском. М., 1953. Дисс. на соиск. учен. степ. канд. ист. наук. С. 71–77.
125. Перемот Д. К. На дальних маршрутах. Минск, 1982. С. 89.
126. Скрипко Н. С. Указ. соч. С. 295.
127. ЦАМО РФ. Ф. 22-й ад ДД. Оп. 1. Д. 3. Л. 47.
128. Скоморохов Н. М., Чернецкий В. Н. Тактика в боевых примерах. М., 1985. С. 25.
129. Цыкин А. Д. Указ. соч. С. 78.
130. ЦАМО РФ. Ф. 6-го гв. бак. Оп. 1. Д. 18. Л. 44.
131. Летчики. М., 1978. С. 44. (ЖЗЛ).
132. Newton S. Указ. соч. Р. 429.
133. Ротмистров П. А. Стальная гвардия. М., 1984. С. 177.
134. Замулин В. Н. Указ. соч. С. 141.
135. ЦАМО РФ. Ф. 8-й гв. иад. Оп. 1. Д. 6. Л. 50.
136. Там же. Ф. 13-й гв. иад. Оп. 1. Д. 6. Л. 56.
137. Ziemke E. Stalingrad to Berlin: The German Defeat in the East. Washington, 1968. P. 137.
138. ЦАМО РФ. Ф. 256-й иад. Оп. 1. Д. 9. Л. 102.
139. Там же. Ф. 13-й гв. иад. Оп. 1. Д. 5. Л. 41.
140. Там же. Ф. 20511. Оп. 1. Д. 8. Л. 20.
141. Stadler S. Die Offensive gegen Kursk 1943. II. SS Pz. Korps als Stosskeil im Grosskampf. Coburg, 1980. S. 102.
142. ЦАМО РФ. Ф. 332. Оп. 4948. Д. 70. Л. 146.
143. Там же. Д. 1. Л. 10.
144. Там же. Д. 46.
145. Хрущев Н. С. Время. Люди. Власть. Кн. 1. М., 1999. С. 497.
146. Манштейн Э. Утерянные победы. Пер. с нем. М., 1999. С. 539, 540.
147. Schreier H. Указ. соч. S. 109.
148. Mikrof. Aleks. T-312/1253 «Auszugsweise Luftwaffenuebersicht 4.7–24.8.1943». Teil 1. «Einsatz des VIII Fl. Korps».
149. Mikrof. Aleks. T-314/197 «Kriegstagebuch Gen. Kdo. III Pz. Korps. Gen. Kdo. VIII Fl. Korps. la Nr. 977/43».
150. Muller R. Указ. соч. P. 143.
151. Stadler S. Указ. соч. S. 104, 105.
152. ЦАМО РФ. Ф. 6-го гв. бак. Оп. 1. Д. 18. Л. 68.
153. Там же. Ф. 35. Оп. 11280. Д. 478. Л. 160, 198.
154. Там же. Ф. 2-го гв. тк. Оп. 1. Д. 23. Л. 47.
155. Составлено по: Действия авиации в Белгородской оборонительной операции. С. 162, 163.
156. Kurowski F. Luftwaffe am Feind 1939–1945: als Kampfflieger und Fallschirmspringer. Laumann, 1988. S. 293, 294.
157. Соколов В. Д. Указ. соч. С. 116.
158. Куманичкин А. С. Чтобы жить... М., 1987. С. 29.
159. Замулин В. Н., Лопуховский Л. Н. Прохоровское сражение. Мифы и реальность // Военно-исторический архив. 2003. № 2. С. 46.
160. Goerlitz W. Der Zweite Weltkrieg 1939–1945. Bd. 2. Stuttgart, 1952. S. 208.
161. Манштейн Э. Указ. соч. С. 541.
162. Prien J., Stemmer G. Messerschmitt Bf109 im Einsatz bei der II/Jagdgeschwader 3. Eutin, 1997. S. 408, 450.
163. ЦАМО РФ. Ф. 302. Оп. 4196. Д. 29. (Т. 2) Л. 429.
164. Там же. Ф. НИИ ВВС. Оп. 645266. Д. 502. Л. 25.
165. Гапеев Н. И. Указ. соч. С. 45, 59.
166. ЦАМО РФ. Ф. 291-й шад. Оп. 1. Д. 17. Л. 5.
167. Составлено по: ЦАМО РФ. Ф. 302. Оп. 4196. Д. 39. Л. 20.
168. Там же. Ф. 302. Оп. 4196. Д. 29. (Т. 2) Л. 439.
169. Heinrici G., Hauk F.-W. «Zitadelle». Der Angriff auf den russischen Stellungsvorsprung bei Kursk // Wehrwissenschaftliche Rundschau. 1965. № 1. S. 597.
170. Манштейн Э. Указ. соч. С. 544.
171. Сборник материалов по изучению опыта войны. С. 180.
172. Русский архив. Великая Отечественная. С. 386.
173. Составлено по: ЦАМО РФ. Ф. 368. Оп. 6476. Д. 54. Л. 9, 10; Ф. 370. Оп. 6518. Д. 87. Л. 65; Ф. 302. Оп. 4196. Д. 39. Л. 10; BA/MA RL 2 III/874–878. «Flugzeugbestand und bewegungsmeldungen»; BA/MA RL 2 III/1184, 1185. «Flugzeugunfaelle und Verluste den (fliegende) Verbaenden».
174. Klink E. Das gesetz des Handeles. Die operation «Zitadele» 1943. Stuttgart, 1966. S. 337, 338.
175. Murray W. Luftwaffe. Baltimore, 1985. P. 138.
176. Русский архив. Великая Отечественная. С. 385.
177. ЦАМО РФ. Ф. 5-го иак. Оп. 1. Д. 6. Л. 5.
178. Там же. Ф. 8-й гв. иад. Оп. 1. Д. 6. Л. 50.
179. Там же. Ф. 302. Оп. 4196. Д. 39. Л. 10.
180. Русский архив. Великая Отечественная. С. 386.
181. ЦАМО РФ. Ф. 208-й нбад. Оп. 1. Д. 15. Л. 136.
182. Там же. Л. 133.
183. Das Deutsche Reich und der Zweit Weltkrieg. Bd. 8. Muenchen, 2007. S. 183, 184.

Приложения

Приложение I

Сведения о составе и распределении зенитных средств к началу битвы на Орловско-Курской дуге

РАСПРЕДЕЛЕНИЕ ЗЕНИТНОЙ АРТИЛЛЕРИИ НА ЦЕНТРАЛЬНОМ И ВОРОНЕЖСКОМ ФРОНТАХ ПО АРМИЯМ И НАПРАВЛЕНИЯМ К НАЧАЛУ ОБОРОНИТЕЛЬНЫХ БОЕВ (5 ИЮЛЯ 1943 Г.)¹

Фронт	Армия и направление ожидаемых ударов противника	Зенитные артиллерийские дивизионы РВГК	Отдельные полки МЗА	Отдельные дивизионы РВГК	Пушки СЗА	Пушки МЗА	Всего пушек	Зенитные пулеметы	Ширина полосы обороны, км	Плотность на 1 км фронта ²	
										орудия СЗА	орудия МЗА
Центральный фронт (орловско-курское направление)	Главное направление										
	48-я	1 (16-я)	1	1	28	60	88	93	38	0,7	1,6
	13-я	2 (1-я и 25-я)	1	—	32	110	142	128	32	1,0	3,5
	70-я	1 (12-я без полка)	1	—	—	64	64	76	62	—	1
	Итого . . .	4 (без полка)	3	1	60	234	294	297	132	0,5	1,8
	Второстепенное направление										
	65-я	—	1	—	—	15	15	16	82	—	0,2
	60-я	—	1	—	—	16	16	16	92	—	0,2
	Итого . . .	—	2	—	—	31	31	32	174	—	0,2
	16-я воздушная Резервы и тыл фронта, включая 2-ю танковую армию	1 (10-я)	4 5	— 4 ^а	— 68	48 116	48 184	120 184	— —	— —	— —
	Всего по фронту . . .	5	14	5	128	429	557	633	306	0,4	1,4

Фронт	Армия и направление ожидаемых ударов противника	Зенитные артиллерийские дивизии РВГК	Отдельные полки МЗА	Отдельные амбазоны РВГК	Пушки СЗА	Пушки МЗА	Всего пушек	Зенитные пулеметы	Ширина полос обороны ² , км	Плотность на 1 км фронта ³	
										пушек СЗА	пушек МЗА
Воронежский фронт (Белгородско-курское направление)	Второстепенное направление										
	38-я	—	25	—	—	31	31	32	80	—	0,4
	40-я	1 (9-я без полка)	1	—	16	48	64	42	50	0,3	1,0
	Итого . . .	1 (без полка)	3	—	16	79	95	74	130	0,1	0,6
	Главное направление										
	6-я гвардейская	1 (36-я)	1	—	16	64	80	62	64	0,26	1,0
	7-я гвардейская	1 (5-я)	2	—	16	77	93	81	50	0,3	1,5
	Итого . . .	2	3	—	32	141	173	143	114	0,3	1,2
	2-я воздушная	—	3	—	—	36	36	60	—	—	—
	Резервы и тыл фронта, включая 1-ю танковую и 69-ю армии	1 (8-я)	3	2	40	125 ⁴	165	188	—	—	—
	Всего по фронту . .	4	12	2	88	381	469	465	244	0,4	1,8
	Всего по двум фронтам . . .	9	26	7	216	810	1026	1098	550	0,4	1,5

¹ Архив МО СССР, ф. 36, оп. 12552, д. 70, л. 63; д. 71, л. 39.² Ширина полос позаимствована из книги «Битва под Курском», кн. 1, 1946, стр. 76, 77.³ Общее число пушек, деленное на ширину фронта обороны армии.⁴ В том числе полк СЗА 12-й зенитной артиллерийской дивизии РВГК.⁵ Одна из 9-й зенитной артиллерийской дивизии РВГК.⁶ В том числе отдельные зенитные артиллерийские батареи соединений 1-й танковой армии (24 пушки малого калибра и 16 пулеметов ДШК).

Источник: ЦАМО РФ. Ф. 36. Оп. 12552. Д. 70. Л. 63; Д. 71. Л. 39; Войска Противовоздушной обороны страны в Великой Отечественной войне. Т. 2. М.: 1955. С. 135, 136.

**Количество самолето-вылетов на северном фланге Орловско-Курской дуги
с 5 по 11 июля 1943 г.**

Дата	16-я ВА		АДД*	6-й ВФ**	
	Днем	Ночью		Днем	Ночью
5.7	1147	85	17	2088	0
6.7	1126	200	269	1023	15
7.7	1185	212	210	1687	92
8.7	913	173	169	1173	134
9.7	956	145	36	877	0
10.7	671	173	77	1136	3
11.7	301	176	0	933	51
Итого	6299	1164	778	8917	295

**Количество самолето-вылетов на южном фланге Орловско-Курской дуги
с 5 по 18 июля 1943 г.**

Дата	2-я ВА		17-я ВА		АДД*	4-й ВФ**	
	Днем	Ночью	Днем	Ночью		Днем	Ночью
5.7	1322	48	446	123	0	2387	0
6.7	820	72	458	197	85	1686	26
7.7	847	83	689	192	163	1829	64
8.7	957	96	228	174	275	1686	57
9.7	658	60	187	183	161	1621	28
10.7	455	69	71	149	231	682	17
11.7	539	57	56	183	45	1039	18
12.7	759	109	134	164	0	654	61
13.7	659	156	118	151	112	656	0
14.7	865	200	168	114	144	1452	28
15.7	328	151	35	146	193	706	40
16.7	723	219	203	143	112	499	111
17.7	484	135	0	0	0	138	85
18.7	436	199	0	0	0	79	27
Итого	9804	2793	2793	1919	1521	15114	562

Примечания. * Для самолетов АДД учтены только вылеты, выполненные в интересах Воронежского и Центрального фронтов.

** При отсутствии немецких данных о выполненных ночью вылетах использовались отчеты наших постов ВНОС.

Источники: Сборник материалов по изучению опыта войны, № 11, М.: 1944. С. 170, 177; Mikrof. Aleks. T-312/1253 «Auszugsweise 4.7-24.8.1943 Tl. 1. «Einsatz des VIII Fl. Korps»; Tl. 2 «Einsatz der Luftflot 6».

Представление к ордену Красного Знамени командира
617-го штурмового авиационного полка Д. Л. Ломовцева. Награжден 27.08.1943 г.

НАГРАДНОЙ ЛИСТ

На КОМАНДИРА 617 ШТУРМОВОГО АВИАЦИОННОГО ПОЛКА *подполковника*

(должность, наименование войсковой части, соединения, учреждения или заведения)

ЛОМОВЦЕВА Дмитрия Леонтьевича.

(военное звание, фамилия, имя и отчество)

Представляется к ордену "Д Е Н И С А".

(наименование награды)

1. Год рождения 1908
2. Национальность Русский
3. Социальное положение Рабочий
4. Партийность Член ВКП/б/ с 1930г.
5. С какого времени в РККА с 1931г.
6. Участие в гражданской войне Участвует в Отечественной войне с 22.6.41г.
7. Ранения и контузы Не имеет.
8. Представлялся ли ранее к награде, когда и за что Представлялся к ордену Красного Знамени и к ордену СУВОРОВА 3 степени.
9. Какие имеет поощрения и награды и за что Награжден орденом Красного Знамени в 1942г. и орденом СУВОРОВА 3 степени в 1943г.
10. Постоянный адрес: _____

I. Краткое, конкретное изложение личного боевого подвига или заслуг
(составляется в штабе войсковой части, соединения, учреждения или заведения)

Тов. ЛОМОВЦЕВ в Великой Отечественной войне по разгрому немецких захватчиков участвует с 22.6.41 года в должности командира 567 Штурмового авиационного полка. Этим полком он командовал до декабря м-ца 1942г. За этот период под его командованием майора Т. ЛОМОВЦЕВА проявил 1898 успешных боевых самолето-вылетов на штурмовую технику и живую силу противника, нанеся врагу большой урон. Лично тов. ЛОМОВЦЕВ в 567 ШАП произвел 21 успешный боевой вылет. В воздушных боях при отражении атак истребителей

противника сбил 3 самолета, за что награжден орденом "Красного знамени". Много личного труда и энергии по внедрению новой тактики ведения воздушного боя и период борьбы с фашизмом на Сталинградском фронте, за что награжден орденом СУВОРОВА 3 степени.

С мая по июль 1943г. командует 617 Штурмовым авиаполком. До прибытия тов.ЛОМОНИЕВА этот полк был на одном из последних мест в дивизии и к несению боевой работы не подготовлен. Несмотря на то, что полк только что прибыл из тыла с формирования и комплектовался молодым летным составом и старой материальной частью, тов. ЛОМОНИЕВ сумел за короткий период добиться того, что полк стал одним из лучших в дивизии, способным выполнять любые задачи командования. Проведена большая работа по вводу в строй молодых летчиков. Командуем 2-й Воздушной Армией - 617 ШАП, как один из лучших полков Армии, выделен в полк "охотников".

С 5 по 20 июля 1943г. в период наступления немецких войск на Белгородском направлении, 617 ШАП произвел 302 успешных боевых самолето-вылета на штурмовую войска и техники противника, уничтожив при этом: 188 танков, 455 автоматов с грузом и живой силой пр-ка, 40 огневых точек ЗА, взорвано 18 складов с боеприпасами и ГСМ, убито и ранено около 1000 немецких солдат и офицеров. В воздушных боях сбито 7 Me-109, один Ju-88, один Ju-87 и один Ju-52, имея 7 экипажей потерь со своей стороны от ИА и ЗА противника. На выполнение более ответственных заданий тов.ЛОМОНИЕВ лично водил полк два раза штурмовать большое скопление вражеских танков. При штурмовых войска и техники противника, а также в воздушных боях с вражеской авиацией проявляет отвагу и героизм. Личный состав полка и особенно летчиков воспитывает также в духе отваги и героизма в борьбе против немецких захватчиков. Настоящий патриот Родины, беспрдельно преданный делу партии ЛЕНИНА-СТАЛИНА и Социалистической Родины.

За проявленные героизм, доблесть и отвагу в борьбе против немецких захватчиков и за отличное руководство боевой работой полка тов.ЛОМОНИЕВ достоин награждения орденом Л Е Н И Н А.

Командир (начальник)
КОМАНДЫР 291 ВОЗДУШНОЙ ПЛА
ГЕРМАНИИ
ПОЛКОВНИК

22.

Июль

1943 г.

Командующий 2-й Воздушной Армией
Генерал-лейтенант
В. В. Вассерман
И. И. Вассерман

Представление к ордену Красного Знамени командира эскадрильи
157-го иап Героя Советского Союза капитана И. С. Зудилова. Награжден 9.07.1943 г.

НАГРАДНОЙ ЛИСТ

1. Фамилия, имя и отчество ЗУДИЛОВ Иван Сергеевич.
2. Звание Капитан 3. Должность, часть Командир эскадрильи 157 Истребительного авиационного полка.
- Представляется к ордену "КРАСНОЕ ЗНАМИ".
4. Год рождения 1919 5. Национальность Русский 6. Партийность Чл. ВКП/б/
7. Участие в гражданской войне, последующих боевых действиях по защите СССР и отечественной войне (где, когда) Участник Отечественной войны с 22.6.41г.
8. Имеет ли ранения и контузы в отечественной войне Ранен 15.8.41 г.
9. С какого времени в Красной Армии с 1938 года 10. Каким РВК призван КАДРОВЫЙ КОМАНДИР
11. Чем ранее награжден (за какие отличия) Два ордена "КРАСНОЕ ЗНАМИ" в 1942 г., Герой Сов. Союза - орден "Ленина" и "Золотая Звезда"
12. Постоянный домашний адрес представляемого и награжденного и адрес его семьи

I. Краткое, конкретное изложение личного боевого подвига или заслуг

За время Отечественной войны, до прибытия на Центр. фронт совершил 263 вылета на боевые задания. В воздушных боях лично сбил 15 самолетов противника, 5 самолетов в группе и 2 самолета уничтожил при штурмовках на аэр. противника. За эти боевые подвиги капитан ЗУДИЛОВ награжден двумя орденами "КРАСНОЕ ЗНАМИ" и присвоено звание Героя Советского Союза. На центр. фронте за период с 9.5. по 9.7.43 г. проввел 15 боевых вылетов, провел 4 воздушных боя, в которых лично сбил 1 ME-110, 2 FW-190 и подбил один B-88. 5 июля 1943 г. возглавляя группу 10 экипажей вылетел в район МАЛОАРХАНГЕЛЬСК-ПОНЬРИ на прикрытие боевых порядков наших войск. В районе ГРЕМЯЧИНО на H=2000 мтр., капитан ЗУДИЛОВ в воздушном бою лично сбил 1 ME-110, который упал в р-не СТАРОЕ ГОРОШКОВО. Во время этого же боя другими летчиками его группы были сбиты 1 FW-189 и 1 FW-190. Группа ЗУДИЛОВА на свой аэродром вернулась без потерь. 6 июля 1943 г. командую группой в составе 10 истребителей, капитан ЗУДИЛОВ в р-не ПОНЬРИ вступил в бой с 12 FW-190, в результате боя летчиками группы было сбито 4 вражеских истребителя. В этом бою капитан ЗУДИЛОВ лично сбил 1 FW-190, который упал в р-не зан. ПОНЬРИ. Своих потерь группа не имела. 7 июля 1943 г. 4 истребителя под командой ЗУДИЛОВА вступили в бой с 6 FW-190, в результате боя сбили 2 FW-190, один из них атакованный двумя очередями капитаном ЗУДИЛОВЫМ развалился на части и упал в р-не зан. ВОСН. Четверка капитана ЗУДИЛОВА без потерь вернулась на свой аэродром.

За умелое руководство, личную храбрость и мужество, капитан ЗУДИЛОВ достоин награждения к Правительственной награде - ордену "КРАСНОЕ ЗНАМИ".

3 июля 1943 г. КОМАНДИР 157 ИАП
МАЮР: (Волков).



II. Заключение вышестоящих начальников

Достоин представления к Правительственной награде -
ордену "КРАСНОЕ ЗНАМЯ".

КОМАНДИР 273 ИАП

ПОЛКОВНИК:

Командир (начальник)

6/20/43 (ФЕДОРОВ)

(подпись)

9 июля 1943 г.

III. Заключение Военного Совета армии

ЗАКЛЮЧЕНИЕ КОМАНДИРА 6 ИАК:

Достоин представления к Правительственной награде -
ордену "КРАСНОЕ ЗНАМЯ".

БРИД КОМАНДИРА 6 ИАК:

ПОЛКОВНИК:

Командующий армией

(подпись)

Член Военного Совета

(ЖИЛЬЦОВ)

(подпись)

10 июля 1943 г.

Начальник штаба

(подпись)

IV. Заключение Военного Совета фронта (И-1 У/В)

Достоин правительственной награды - орден "КРАСНОЕ ЗНАМЯ".

16 июля 1943 г.

Командующий

(подпись)

КОМАНДИР 10 ВА
ГЕНЕРАЛ-ЛЕЙТЕНАНТ АРМИИ
(РУДЕНКО)

Член Военного Совета

(подпись)

1943 г.

Начальник штаба

(подпись)

V. Заключение наградной комиссии ИКО

Председатель

Члены

1.

2.

3.

1943 г.

VI. Отметка о награждении

Из автобиографии командира 1-го бак Героя Советского Союза
полковника И. С. Полбина

3528

Личный листок по учету кадров

1. Фамилия Полбин
 имя Иван отчество Семенович
 2. Бое. Член ВКП Год рождения 1905 4. Место рождения:
 а) по существующему адм. делению:
 5. Национальность Русский 6. Соц. происхождение:
 а) бывш. сословие (звание) родителей Крестьянин
 б) основное занятие родителей до Октябрьской революции
Сельское хозяйство после Октябрьской революции
х-во. Кузнец 7. Основная профессия (занятие) в настоящее время
 для членов ВКП(б) — в момент вступления в партию Командир-летчик, стаж работы по этой
 профессии 1929 8. Соц. положение Крестьянин 9. Партийность чл. ВКП(б)
 10. Какой организацией принят в члены ВКП(б) Монинский воен. училищ. полк
 11. Партия Сп. в 1927 № партийного 2122042 или ч-карт —
 12. Стаж пребывания в ВКП(б) с 1922 по 1929 13. Состоял ли в других партиях (каких, где с
 какого и по какое время) Не состоял
 14. Состоял ли ранее в ВКП(б) Нет с какого и по ка-
 кое время — и причины исключения или выбытия да, нет
 15. Был ли членом в организации или участвовал ли в оппозициях (каких, когда) Нет
 16. Членом какого профсоюза состоит и с какого года
 17. Образование Среднее

	Подписание заявления учебного за- ведования (школы, вуза, техникума, команды школы и проч.) и его местонахождение	Исходное фи- гурирование или отчисления	Дата (м-п, год)		Учебная зачетная книжка	Если не получил, с какого времени учился	Какую (какую) спе- циальность получил и ре- зультаты окончания учебного заведения
			поступ- ления	исключа- ния или отказа			
Общее и специальное	<u>Школа 2 ступени</u>		<u>1921</u>	<u>1925</u>			
	<u>3-я школа летчи- ков им. Ворошилова</u>		<u>1929</u>	<u>1931</u>			<u>— летчик</u>
Партийно- политиче- ский							

18. Ученая степень (звание) Не имеет 19. Имеет ли научные труды
изобретения (перечень научных трудов и изобретений с указанием, по каким вопросам и где
опубликованы, необходимо дать в приложении)
20. Был ли за границей В спецкомандировке

Дата (м-п, год)		В какой стране (указать город)	Цель пребывания за границей
с какого времени	по какое время		
<u>с 1934</u>	<u>по 1935</u>	<u>Монголия</u>	<u>Спецкомандировка</u>

21. Выполняемая работа с начала трудовой деятельности (включая военную службу)

Дата (мес. год)	Ухода	Должности с указанием учреждения, организации, предприятия, а также ведомства (владельца), в котором работал	Местонахождение учреждения, организации, предприятия (город, район, область, край, республика)
VI-1927	VI-1928	Курсант команды одиночных бойцов в батальоне по призыву в РККА	Гор. Житомир
VI-1928	VI-1929	Уволен досрочный отпуск	Гор. Житомир
VI-1929	I-1930	Командир взвода - запас	Гор. Волоск
VI-1930	VI-1931	Курсант школы летчиков	Гор. Оренбург
I-1932	VI-1933	Учитель школы летчиков	Гор. Харьков
VI-1933	VI-1933	Инструктор летчик. Роговская школа	Гор. Воронеж
VI-1933	VI-1936	Командир корабля МБ-3, 29	Гор. Нерчинск
VI-1936	VI-1938	Бригада	ЗабВО ф.г.
VI-1938	VI-1939	Командир отряда МБ-3	ст. Дюна
VI-1939	VI-1939	101 бригада	ЗабВО ф.г.
VI-1939	VI-1939	Командир эскадрильи 32 авиаполк	ст. Бадя
VI-1939	VI-1940	Командир эскадрильи 100	МНР
VI-1940	VI-1940	бригада 150 авиаполк	ЗабВО гор.
VI-1940	VI-1940	Командир 150 авиаполк	Зита
VI-1940	VI-1940	28 авиадивизии	Западный и Калининский фронт
VI-1940	VI-1940	Командир 150 авиаполк, перемещение полка	Гор. Курган
VI-1940	VI-1940	Командир 150 авиаполк	М.В.О.
VI-1940	VI-1940	Особая группа	Сталинградский фронт
VI-1940	VI-1940	Начальник штаба бомбард. авиации. Инспекция ВВС.	Гор. Москва
VI-1940	VI-1940	1-й зам. начальника инспекции ВВС	Гор. Москва
VI-1940	VI-1940	Инспекция ВВС	Гор. Москва
VI-1940	VI-1940	Командир 301 авиадивизии	Брянский фронт
VI-1940	VI-1940	Командир 1 БНК м.и.е 2-й	Воронежский, Степной 2-й и 1-й
VI-1940	VI-1940	Гвардейский бомбардировочный авиационный Львовский корпус	Украинский фронт

22. Работа по совместительству (в момент заполнения личного листа)

Нет

23. Участие в центральных, республиканских, краевых, областных, окружных, городских, районных выборах органов

36
3528

Местонахождение избирательного органа	Наименование избирательного органа	Дата (месяц, год)		
		В качестве кого избран	избран	выбыл
Местный	Членский учред.	Реш		
Восстановитель		Вика	1926	1927

24. Знание иностранных языков и языков народов СССР

	Название языка, которым владеет (пишет, читает, говорит)	
	с л а б о	х о р о ш о
Иностранных	Не владею	Не владею
Народностей СССР		

25. Участвовал ли в революционном движении и подвергался ли репрессиям за революционную деятельность до Октябрьской революции (за что, когда, каким) Не участвовал

26. Участвовал ли в партизанском движении и подпольной работе (ска, куда, где, когда и выполняемой работе) Не участвовал

27. Военная служба: в старой армии с -- по -- последний высший чин
в Красной гвардии с -- по -- в каких должностях Не служил

в Красной Армии с 1927 по 1929, в последний высший чин Командир 2-го Гвардейского
Батальона Лавовского

28. Участвовал ли в боях во время гражданской или Отечественной войны (где, когда и в качестве кого) Нет

29. Был ли в плену (где, когда, при каких обстоятельствах попал, как и когда освобожден из плена) Нет

30. Служил ли в войсках или учреждениях белых правительств Нет (если служил, то указать с какого и по какому времени, где и в каких должностях) Нет

31. Находился ли на территории, временно оккупированной немцами в период Отечественной войны (где, когда и работа в это время) Нет

32. Отношение к военной обязанности, категория учета Генералы группа учета _____
 система СВУСЦУЗ военное звание Гвардии Генерал-майор Александрович учетная
 специальность № _____ * приписан ли к военной части _____ наименование военно-учетного
 стола по месту жительства военнообязанного _____
 наименование райвоенкомата по месту жительства военнообязанного _____

счит с военного учета _____ (да нет)
 предоставляла ли отсрочка от призыва на военное время _____ если предоставляла, до какого
 срока _____ состоит ли на специальной учете _____ (да нет)

33. Состояние здоровья (имеет ли ранения, контузии, зажег и ноги получал) _____

Здоров

34. Какие награды и поощрения имеет после Октябрьской революции

Когда награжден	Кем награжден	За что награжден	Чем награжден
1939	Указ През. Вр. С.С.С.Р.	За боевую работу	Орд. Ленина.
1941	"	"	Орд. Красной Звезды
1942	"	"	Орд. Материи и т.д.
1943	16 Украинск. фронт	"	Орд. Золотой Звезды
1944	Указ През. Вр. С.С.С.Р.	За Львовскую операцию	Орд. Сув. тов. 2 ст.
1944	"	"	Орд. Боевого Крест.
1944	"	За войсковую службу	Орд. Красной Звезды
1943, 1944	"	За оборону городов Псковы Сталинграда	Медаль 32-й годовщ. Мирной и победной Сталинграда.

35. Привлекался ли к судебной ответственности (тем, когда, за что) и решение суда _____

Не привлекался

36. Имеет ли партизанский _____

Нет

Дата (месяц, год)	Кем назван партизанским	За что (сущность дела)	Какие названы партизанские
—	—	—	—
—	—	—	—
—	—	—	—

7. Семейное положение в момент заполнения личного листа Жена Попова Мария Николаевна
 сын Виктор, дочь Владимира, дочь Галина, мать Пашкевич Полина мндр

8. Домашний адрес _____

д.д. Зибере 1945г.

Дата заполнения

Личная подпись

Пашкевич

Секретарь партийного комитета, партбюро

Николай Александрович

26.04.45г. Минск

25.04.45г. 1945г.

Пашкевич

Сведения о численном и боевом составе 6-го ВФ на 30.06.1943 г.

	Часть, подразделение	Тип	Всего	Исправных
Дальние разведчики	4(F)/14	Ju.88	14	14
	1(F)/100	Ju.88	16	6
	4(F)/121	Ju.88	11	7
	2(F)/Nacht	Do.217	11	5
			52	32
Ближние разведчики	Stab/NAGr4	Bf.109G	3	3
	1/NAGr4	Bf.109G	15	15
	2/NAGr4	Bf.109G	13	9
	3/NAGr4	Bf.110F	8	8
			39	35
Ночные истребители	N.J. Schw. LFI6	разные	8	5
	12/NJG5	Do.217	14	9
			22	14
Истребители	Stab/JG51	FW.190	4	2
	Stabstaff./JG51	FW.190	12	12
	I/JG51	FW.190	40	25
	III/JG51	FW.190	36	27
	IV/JG51	FW.190	38	31
	15(span.)/JG51	FW.190	18	16
	I/JG54	FW.190	38	32
			186	145
Тяжелые истребители	Stab/ZG1	Bf.110	4	4
	I/ZG1	Bf.110	37	37
			41	41
Противотанковые	Pz.Jg.St./ZG1	Bf.110	13	12
	Pz.Jg.St./StG1	Ju.87G	11	8
			24	20
Пикировщики	Stab. St.st./StG1	Ju.87	9	9
	I/StG1	Ju.87	32	31
	II/StG1	Ju.87	42	39
	III/StG1	Ju.87	42	42
	III/StG3	Ju.87	39	27
			164	148
Ночные штурмовики	Stab/Stoerkampf.	разные	–	–
	1, 3/Stoerkampf.	разные	50	34
			50	34
Бомбардировщики	III/KG1	Ju.88	12	6
	9(Eis.)/KG1	Ju.88	13	11
	Stab/KG4	He.111	2	1
	II/KG4	He.111	39	33
	III/KG4	He.111	42	20
	Stab/KG51	Ju.88	2	1
	II/KG51	Ju.88	44	22
	III/KG51	Ju.88	19	14

Окончание табл.

	Часть, подразделение	Тип	Всего	Исправных
	Stab/KG53	He.111	6	4
	I/KG53	He.111	34	31
	III/KG53	He.111	28	28
			241	171
Итого	6-й ВФ		819	640

Примечание. Не учтены некоторые подразделения, не принимающие непосредственное участие в поддержке операции «Цитадель».

Источник: В А/МА, RL 2 III/725; Das Deutsche Reich und der Zweit Weltkrieg. Bd. 8. Muenchen: 2007. S. 92.

Приложение VII

Изменения численного состава 2-й воздушной армии в июле 1943 г.

Соединение	На 1.7.43	Поступило				Убыло					На 1.8.43
		На пополнение	Из других частей	Из ремонта	Всего	В другие части	В ремонт	Боевые потери	Небоевые потери	Всего	
1 бак	117	12	0	0	12	0	0	36	6	41	88
1 шак*	206/82	20/12	0/0	0/0	20/12	0/0	2/1	71/28	4/2	77/31	149/63
5 иак	278	1	46	1	48	66	2	117	9	194	132
4 иак	184	23	0	0	23	0	1	61	3	65	131***
291 шад*	100/28	71/27	18/0	2/0	91/27	0/0	57/12	91/19	6/1	154/32	94/3***
208 нбад	57	0	86	5	91	39	0/0	3	4	40	108
454 бап	21	6	2	0	8	0	0	4	0	4	19
10 иак**	154	0	80	0	80	18	0	3	6	27	207
5 шак**	139	0	0	0	0	0	0	4	7	11	128
Итого:	1426	172	232	8	412	117	75	437	43	676	1154

Боевые потери 2-й воздушной армии в июле по типам самолетов

Соединение	Сбиты в воздушных боях/ Сбиты зенитной артиллерией							Не вернулись с боевых заданий							
	Пе-2	А-20В	Ил-2	Ла-5	Як-1	Як-7	Як-9	Пе-2	А-20В	Ил-2	Ла-5	Як-1	Як-7	Як-9	У-2
1 бак	12/9	—	—	—	—	—	—	15	—	—	—	—	—	—	—
1 шак	—	—	32/27	0/2	7/4	5/2	—	—	—	12	1	2	5	—	—
4 иак	—	—	—	3/1	8/2	1/1	—	—	—	—	4	28	13	—	—
5 иак	—	—	—	31/8	4/3	14/7	10/0	—	—	—	14	7	12	7	—
291 шад	—	—	27/36	1/1	4/2	3/2	—	—	—	28	1	—	5	—	—
208 нбад	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
454 бап	—	2/1	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—
10 иак	—	—	—	3/0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5 шак	—	—	0/2	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—

Примечания:

* — в числителе дано количество штурмовиков, в знаменателе истребителей.

** — не участвовали в оборонительной операции войск Воронежского фронта.

*** — некоторые цифры количества самолетов на 1.8.43 не сходятся с данными других таблиц.

Источник: ЦАМО РФ. Ф. 302. Оп. 4196. Д. 39. Л. 15, 20.

Сведения о численном и боевом составе 8-го авиакорпуса (4-го ВФ) на 30.06.1943 г.

	Часть, подразделение	Тип	Всего	Исправных
Дальние разведчики	2 (F)/11	Ju.88	10	8
			10	8
Ближние разведчики	1/NAGr 2 (при 4-й ТА)	Bf.109	13	4
	NAGr6 (при АГ -Кемпф-)	-	-	-
	2 (H)/16	FW.189	10	9
	5 (H)/32	Hs.126	9	7
	2 (H)/33	Bf.110	9	8
	4 (H)/23	Hs.126	10	8
			51	36
Ночные истребители	10/NJG5	Bf.110	10	2
			10	2
Истребители	Stab/JG52	FW.190	4	-
	I/JG52	FW.190	34	32
	III/JG52	FW.190	42	35
	II/JG3	FW.190	33	21
	III/JG3	FW.190	40	30
			153	118
Противотанковые	Pz.Jg.St./JG51	Hs.129	15	11
	4.Pz.Jg.St./SchG1	Hs.129	17	14
	8.Pz.Jg.St./SchG1	Hs.129	16	16
	4.Pz.Jg.St./SchG2	Hs.129	17	14
	8.Pz.Jg.St./SchG2	Hs.129	17	16
			62	72
Штурмовики	Stab/Sch.G1	FW.190	-	-
	I/Sch.G1	FW.190	51	42
	II/Sch.G1 (без 7/Sch.G1)	FW.190	34	31
	7/Sch.G1	Hs.123	16	14
			101	87
Пикировщики	Stab/StG2	Ju.87	3	3
	I/StG2	Ju.87	37	37
	II/StG2	Ju.87	36	33
	III/StG2	Ju.87	35	28
	Stab/StG77	Ju.87	3	3
	I/StG77	Ju.87	40	31
	II/StG77	Ju.87	41	31
	III/StG77	Ju.87	36	36
			231	202
Ночные штурмовики	Stab/Stoerkampf. Lt. 4	Разные	-	-
	1/Stoerkampf.	He.46	14	12
	2/Stoerkampf	Ar.66	16	8
	3/Stoerkampf	Go.145	14	10
	4/Stoerkampf.	Ar.66	17	12
	5/Stoerkampf.	He.46	7	4
	6/Stoerkampf.	Go.145	15	15
			83	61

	Часть, подразделение	Тип	Всего	Исправных
Бомбардировщики	Stab/KG3	Ju.88	1	1
	II/KG3	Ju.88	37	19
	Stab/KG27	He.111	2	2
	I/KG27	He.111	21	17
	II/KG27	He.111	21	17
	Stab/KG55	He.111	4	4
	II/KG55	He.111	32	27
	III/KG55	He.111	46	33
	I/KG100	He.111	38	26
			202	146
Итого	4-й ВФ		923	732
Венгерское соединение (в составе 8-го авиакорпуса)				
	(H)/Staffel	PW.189	12	10
	(F)/Staffel	Ju.88	7	6
	1/Jagdstaffel	Bf.109	9	8
	2/Jagdstaffel	Bf.109	6	6
	Kampfstaffel	Ju.88	6	6
	Kurierstaffel	Разные	5	5
Итого			45	41

Примечания. 1. Не учтены части и подразделения, подчиненные непосредственно штабу 4-го ВФ.

2. Не учтены III/KG27, I/KG3 и некоторые подразделения из 8-го авиакорпуса.

3. Согласно подсчету, исправных противотанковых самолетов получилось 71, а не 72.

Источник: BA/MA, RL 2 III/725; Das Deutsche Reich und der Zweite Weltkrieg. Bd. 8. Muenchen: 2007. S. 90, 91.

Изменение численного состава 8-го авиакорпуса в июле 1943 г.

Часть	Тип самолета	На 30.06.43	Поступило				Убыло					На 31.07.43
			Новых	Из ремонта	Из др. частей	Всего	Боевые потери	Не-боевые потери	В ремонт	В другие части	Всего	
II/JG3	Bf.109G	33	39	2	1	42	24	9	0	6	39	36
III/JG3	Bf.109G	40	23	5	5	33	20	9	3	0	32	41
Stab/JG52	Bf.109G	4	3	0	0	3	1	2	0	1	4	3
I/JG52	Bf.109G	34	25	0	1	26	21	8	0	0	29	31
III/JG52	Bf.109G	42	9	0	4	13	13	7	6	0	26	29
Stab/StG2	Ju.87D	3	1	0	0	1	0	0	1	1	2	2
I/StG2	Ju.87D	37	7	2	15	24	8	6	5	6	25	36
II/StG2	Ju.87D	36	11	3	3	17	9	6	5	3	23	30
	Ju.87G	0	1	0	8	9	0	0	0	0	0	9
III/StG2	Ju.87D	35	11	0	13	24	18	2	3	3	26	33
Stab/StG77	Ju.87D	3	3	0	0	3	0	0	2	1	3	3
I/StG77	Ju.87D	40	14	3	0	17	6	9	1	0	16	41
II/StG77	Ju.87D	41	21	2	1	24	4	1	21	0	26	39
III/StG77	Ju.87D	36	12	6	3	21	10	0	9	0	19	38
Stab/KG27	He.111H	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
I/KG27	He.111H	21	0	7	0	7	11	4	1	0	16	12
II/KG27	He.111H	34	13	0	3	16	9	4	2	1	16	34
III/KG27	He.111H	34	11	3	5	19	17	1	2	3	23	30
14/KG27	He.111H	10	0	2	0	2	1	1	0	0	2	10
Stab/KG55	He.111H	4	1	0	0	1	0	1	0	0	1	4
II/KG55	He.111H	47	10	2	3	15	9	1	4	15	29	33
III/KG55	He.111H	46	5	3	0	8	4	3	0	2	9	45
I/KG100	He.111H	38	3	0	0	3	8	3	5	0	16	25
Stab/KG3	Ju.88A	1	2	0	0	2	1	0	0	1	2	1
I/KG3	Ju.88A/C	34	25	2	0	27	7	2	11	1	21	40
II/KG3	Ju.88A/C	37	18	11	1	30	12	8	7	0	27	40
Stab/SchG1	FW.190A/F	0	4	0	0	4	0	0	0	0	0	4
I/SchG1	FW.190A	52	19	0	0	19	16	14	8	5	43	28
II/SchG1	FW.190A/F	33	25	1	0	26	13	14	0	6	33	26
	Hs.123B	16	0	2	0	2	4	2	1	0	7	11
4/SchG1	Hs.129B	17	2	0	3	5	8	2	0	4	14	8
8/SchG1	Hs.129B	16	3	0	0	3	11	3	0	0	14	5
4/SchG2	Hs.129B	17	7	0	1	8	6	4	0	3	13	12
8/SchG2	Hs.129B	10	6	0	2	8	0	1	0	1	2	16
Pz.St./JG51	Hs.129B	15	6	1	3	10	10	3	1	0	14	11
2(F)/11	Ju.88D	10	6	0	0	6	3	3	1	0	7	9
1(H)/21	FW.189A	10	1	0	0	1	0	0	2	0	2	9
2(H)/33	Bf.110G	8	1	0	0	1	2	0	0	0	2	7
1/NAGr2	Bf.109G	13	7	0	1	8	1	1	1	2	5	16
2(H)/16	FW.189A	10	3	0	0	3	3	0	0	0	3	10
5(H)/32	Hs.126 B	9	4	0	10	14	2	0	6	0	8	15
Итого		928	362	57	86	505	292	134	108	65	599	834

Примечания. 1. К концу июля большинство указанных выше групп и отрядов вышло из состава 8-го авиакорпуса.

2. Примерно две трети потерь немецкие части понесли, поддерживая наступающие на Курск войска группы армий «Юг».

Источник: BA/MA RL 2 III/874-878, «Flugzeugbestand und bewegungsmeldungen».

Сведения о численном и боевом составе 6-го ВФ на 10.07.1943 г.

	Часть, подразделение	Тип	Всего	Исправных
Дальние разведчики	Stab/FAGr2	–	–	–
	4 (F)/14	Ju.88	14	11
	1 (F)/100	Ju.88	17	11
	4 (F)/121	Ju.88	23	18
	2 (F)/Nacht	Do.217	12	7
			66	47
Ближние разведчики	NAGr 3 (при 3-й ТА)	–	–	–
	3 (H)/14	FW.189	9	6
	4 (H)/31	FW.189	8	6
	NAGr5 (при 4-й А)	–	–	–
	12 (H)/12	Hs.126	10	4
	2 (H)/23	Hs.126	9	7
	NAGr15 (при 2-й ТА)	FW.189	–	–
	1 (H)/11	FW.189	6	3
	11 (H)/12	FW.189	9	5
	12 (H)/13	FW.189	10	8
	Nacht	FW.189	5	4
	Stab/NAGr4 (при 9-й А)	Bf.109G	3	3
	1/NAGr4	Bf.109G	14	11
	2/NAGr4	Bf.109G	13	10
	3/NAGr4	Bf.110F	8	7
	NAGr10	–	–	–
	3 (H)/21	Hs.126	10	9
	2 (H)/31	FW.189	10	7
			124	90
Ночные истребители	NJ. Schw. LFI6	разные	7	7
	12/NJG5	Do.217	11	7
			18	14
Истребители	Stab/JG51	FW.190	3	–
	Stabstaff./JG51	FW.190	12	10
	I/JG51	FW.190	28	15
	III/JG51	FW.190	35	19
	IV/JG51	FW.190	30	25
	15 (span.)/JG51	FW.190	22	16
	I/JG54	FW.190	32	19
			162	104
Тяжелые истребители	Stab/ZG1	Bf.110	4	3
	I/ZG1	Bf.110	33	17
			37	20
Противотанковые	Pz.Jg.St./ZG1	Bf.110	13	12
	Pz.Jg.St./StG1	Ju.87G	11	8
			24	20

	Часть, подразделение	Тип	Всего	Исправных
Пикировщики	Stab/StG 1	Ju.87	4	3
	Stabstaff./StG1	Ju.87	6	5
	I/StG1	Ju.87	33	26
	II/StG1	Ju.87	38	31
	III/StG1	Ju.87	38	28
	III/StG3	Ju.87	37	27
			156	120
Ночные штурмовики	Stab/Stoerkampf.	Разные	–	–
	1/Stoerkampf.	Ar.66	34	24
	2/Stoerkampf	Go.145	15	11
	3/Stoerkampf	FW.58	11	7
			60	42
Бомбардировщики	III/KG1	Ju.88	17	7
	9 (Eis.)/KG1	Ju.88	12	10
	Stab/KG4	He.111	2	2
	II/KG4	He.111	34	24
	III/KG4	He.111	38	29
	Stab/KG51	Ju.88	2	1
	II/KG51	Ju.88	41	27
	III/KG51	Ju.88	22	15
	Stab/KG53	He.111	2	2
	I/KG53	He.111	33	23
	III/KG53	He.111	16	15
			219	155
Итого	6-й ВФ		866	610

Примечания. 1. Подсчет числа боеготовых самолетов показывает наличие 612 самолетов.

2. Группа NAGr 10 взаимодействовала со 2-й армией.

Источник: BA/MA, RL 2 III/725; Das Deutsche Reich und der Zweit Weltkrieg. Bd. 8, Muenchen: 2007. S. 176, 177.

**Немецкие авиаторы — кавалеры Рыцарского креста, погибшие или попавшие
в плен в период проведения вермахтом операции «Цитадель»**

Дата	Звание	Летчик	Часть	Тип самолета	Зав. номер	Бортовой код	Район гибели	Примечание
5 июля	Капитан	Г. Михаэль	III/KG1	Ju.88A-14	144659	V4+AS	Восточное Подолья	Награжден посмертно
7 июля	Капитан	К.-А. Пале	III/StG1	Ju.87D-3	110041	L1+AL	Красавка, 20 км зап. Понырей	
8 июля	Обер-фельд-фебель	Х. Штрассль	III/JG51	FW.190A-4	142351	«Черная 4»	Южнее Понырей	Награжден посмертно
8 июля	Капитан	Б. Вутка	III/StG2	Ju.87D-3	110045	VT+ZO	Восточное Верхопенья	
8 июля	Обер-лейтенант	К. Фитцнер	II/StG77	Ju.87D-3	131075		Сырцево	
9 июля	Обер-фельд-фебель	Э. Россман	III/JG52	Bf.109G-6	20154	«Белая 4»	Южнее Белого Колодезя	Пленен рабочими совхоза «Красная волна»
11 июля	Майор	Р. Реш	IV/JG51	FW.190A-5	157264		Севернее Юдины, 4 км юго-зап. Мало-архангельска	
13 июля	Майор	Й. Блехшмидт	St./ZG1	Bf.110G-2	6295		Кцнь, между Брянском и Козельском	Приземлился в расположении советских войск, выбрался вместе со стрелком из кабины; дальнейшая судьба неизвестна
14 июля	Майор	В. Эвальд	III/JG3	Bf.109G-6	20220	+ 1	Район Шахово	Открыл парашют на высоте 50 м над передовым отрядом нашей 375-й сд, пленен
14 июля	Обер-лейтенант	Г. Шмид	II/StG2	Ju.87D-3	100345	T6+EN	Виноградовка, 1 км северо-вост. Беленихино	

Примечание. В некоторых источниках указывается еще имя летчика — капитана А. Кунтце, якобы погибшего на Курской дуге. Однако командир группы IV/KG26 пропал без вести 5 июля 1943 г. над Северным морем, вне советско-германского фронта.

Источники: BA/MA RL 2 III/1185. «Flugzeugunfälle und Verluste den (fliegende) Verbaenden»; Obermaier E. Die Ritterkreuzträger der Luftwaffe. Bd. 1. Mainz: 1966; Obermaier E. Die Ritterkreuzträger der Luftwaffe. Bd. 2. Stuttgart: 1976; Brueetting G. Das Waren die deutschen Kampfflieger Asse 1939–1945. Stuttgart: 1992; Brueetting G. Das Waren die deutschen Stuka-Asse. Stuttgart: 1992.

Распределение самолето-вылетов советской авиации в оборонительной операции под Курском

Самолето-вылеты/Выполняемые задачи	2-я ВА	17-я ВА	16-я ВА	АДД	Всего	В том числе днем	В том числе ночью
Атака войск противника на поле боя	4957	2908	3453	2082	13400	6484	7043
Атака аэродромов противника	85	54	—	—	139	127	12
Борьба за господство в воздухе	5994	1451	3857	78	11380	11302	78
Борьба с железнодорожными перевозками противника	—	—	—	139	139	—	139
Разведка	422	298	241	—	961	961	—
Итого	11458	4712	7551	2299	26019	18474	7272

Источники: Сборник материалов по изучению опыта войны, № 11, М., 1944, С. 183; Действия авиации в Белгородской оборонительной операции. М., 1945, С. 74.

Боевой состав 16-й воздушной армии

Соединение, часть	Командир	Тип самолетов	Базирование
6-й иак	Полковник Жильцов Н.П. (врид)		Ярище
273-я иад	Полковник Федоров И.Е.	Як-1/7/9	Колпна
279-я иад	Полковник Дементьев Ф.Н.	Ла-5	Моховое
6-й сак	Генерал-майор Антошкин И.Д.		Хмельнец
221-я бад	Полковник Бузылев С.Ф.	А-20В, Бостон-III	Боржи
282-я иад	Полковник Рязанов А.М.	Як-1	Преображение
3-й бак	Генерал-майор Каравацкий А.З.		Елец
241-я бад	Полковник Куриленко И.Г.	Пе-2	Черново
301-я бад	Полковник Федоренко Ф.М.	Пе-2	Быковка
1-я гв. иад	Подполковник Крупенин И.В.	Як-1, Р-39	Ржава, Фатеж
283-я иад	Полковник Денисов С.П.	Як-1/7	Данков, Курск
286-я иад	Полковник Иванов И.И.	Як-1, Ла-5	Лебедянь
2-я гв. шад	Полковник Комаров Г.И.	Ил-2	Вышково
299-я шад	Полковник Крупский И.В.	Ил-2	Красная Заря
271-я нбад	Подполковник Рассказов К.П.	У-2	Ивановка
16-й одрап	Майор Шерстюк Д.С.	А-20В, Пе-2	Курск-Восточный
96-й гв. одрап	Подполковник Артемьев Б.П.	Пе-2	Курск-Восточный

Боевой состав 1-й немецкой авиадивизии

Соединение, часть	Командир	Типы самолетов	Дислокация
NAGr4	Майор Т. Финек	Bf.109G, Bf.110	Хомуты
NAGr10	Обер-лейтенант В. Штайн (врид)	He.126B, FW.189A	Стойновка
NAGr15	Майор Г. Корренс	FW.189A	Кузнецы
StG1	Подполковник Г. Пресслер	Ju.87D	Орел-Восточный
I/StG1	Майор Г. Каубич	Ju.87D	Леженки
II/StG1	Майор О. Эрнст	Ju.87D	Мезенка
III/StG1	Капитан Ф. Ланг	Ju.87D	Орел-Восточный
III/StG3	Капитан Б. Хамерштер	Ju.87D	Малое Спицино
ZG1	Подполковник Й. Блехшмидт	Bf.110G	Ледна
I/ZG1	Капитан В. Херман	Bf.110E/F/G	Ледна
KG51	Майор Г. Хайзе	Ju.88A	Брянск
II/KG51	Майор Г. Фосс	Ju.88A	Брянск
III/KG51	Капитан В. Рат	Ju.88A/C	Сеца
III/KG1	Капитан В. Кантер	Ju.88A/C	Орел-Западный
KG4	Подполковник В. Клодински	He.111H	Сеца
II/KG4	Майор Р. Граубнер	He.111H	Сеца
III/KG4	Майор К. Неуман	He.111H	Карачев
KG53	Подполковник Ф. Покрандт	He.111H	Олсуфьево
I/KG53	Майор К. Рауер	He.111H	Олсуфьево
III/KG53	Майор Э. Алльмендингер	He.111H	Олсуфьево
JG51	Подполковник К.-Г. Нордман	FW.190A	Орел
I/JG51	Майор Э. Лайе	FW.190A	Орел-Слобода
III/JG51	Капитан Ф. Лозинкайт	FW.190A	Оптуха
IV/JG51	Майор Р. Рех	FW.190A	Стиль
I/JG54	Капитан Р. Зайлер	FW.190A	Панково

Источник: Хазанов Д.Б., Горбач В.Г. Авиация в битве над Орловско-Курской дугой. М.: 2004. С. 48.

Боевой состав 2-й воздушной армии

Соединение, часть	Командир	Тип самолетов	Базирование
4-й иак	Генерал-майор Подгорный И.Д.		Васильев
294-я иад	Полковник Сухорябов В.В.	Як-1/7	Яблонино
302-я иад	Полковник Литвинов Б.И.	Ла-5	Велико-Михайловка
5-й иак	Генерал-майор Галунов Д.П.		Бол. Псинка
205-я иад	Полковник Немцевич Ю.А.	Як-1/7	Сухо-Солотино
8-я гв. иад	Полковник Ларюшкин И.П.	Ла-5	Трубез
1-й бак	Полковник Полбин И.С.		Иловское
1-я гв. бад	Полковник Добыш Ф.И.	Пе-2	Ильинка
293-я бад	Полковник Грибакин Г.В.	Пе-2	Тростянка
1-й шак	Генерал-лейтенант Рязанов В.Г.		Боровки
266-я шад	Полковник Родякин Ф.Г.	Ил-2	Дубки
292-я шад	Генерал-майор Агальцов Ф.А.	Ил-2	Гринев
203-я иад	Генерал-майор Баранчук К.Г.	Як-1	Остаповка
291-я шад	Генерал-майор Витрук А.Н.	Ил-2	Шумаково
208-я нбад	Полковник Юзев Л.Н.	У-2/Р-5	Калиновка
454-й бап	Майор Татулов А.А.	А-20В	Саковая
50-й крал	Подполковник Миронов И.Я.	Пе-2	Чернянка

Боевой состав 17-й воздушной армии

Соединение, часть	Командир	Тип самолетов	Базирование
1-й сак	Генерал-майор Шевченко В.И.		Старобельск
286-я иад	Полковник Смирнов Б.А.	Як-1	Сватово
5-я гв. шад	Полковник Коломейцев Л.В.	Ил-2	Викторополь
3-й сак	Генерал-майор Аладинский В.И.		Шевченково
207-я иад	Полковник Осадчий А.П.	Ла-5/Як-1	Новониколаевка
290-я шад	Генерал-майор Мироненко П.И.	Ил-2	Купянск
9-й сак	Генерал-майор Толстиков О.В.		Покровское
295-я иад	Полковник Баланов Н.Ф.	Ла-5	Ниж. Дуванка
305-я шад	Подполковник Михевичев Н.Г.	Ил-2	Ольшанка
306-я шад	Полковник Исупов А.Ф.	Ил-2	Буденовка
244-я бад	Генерал-майор Клевцов В.И.	А-20В	Белолуцк
262-я нбад	Полковник Белицкий Г.И.	У-2	Вел. Бурлук

Боевой состав 8-го немецкого авиакорпуса

Соединение, часть	Командир	Типы самолетов	Дислокация
NAGr6	Капитан В. Зелль	Bf.109G, Bf.110G, Hs.126B, FW.189A	Ветеринарный
StG2	Майор Э. Купфер	Ju.87D	Крестовое
I/StG2	Капитан Б. Диллей	Ju.87D	Харьков-Восточный
II/StG2	Капитан Г.-К. Штеп	Ju.87D/G	Крестовое
III/StG2	Капитан В. Краус	Ju.87D	Харьков-Северный
StG77	Майор Г. Брук	Ju.87D	Толоконное
I/StG77	Капитан В. Рёлль	Ju.87D	Толоконное
II/StG77	Капитан Г. Лайхт	Ju.87D	Толоконное
III/StG77	Майор Ф. Кислих	Ju.87D	Харьков-Войтченко
SchG1	Майор А. Дрюшель	Bf.110G	Бессоновка
I/SchG1	Капитан Г. Дорффель	FW.190A/F	Бессоновка
II/SchG1	Капитан Ф. Неуберт	FW.190A/Hs.123A	Бессоновка
4,8/SchG1, 4,8/SchG2, Pz.St./JG51	Капитан Б. Мейер	Hs.129B	Варваровка
KG3	Подполковник В. Левес-Литцман	Ju.88A	Полтава
I/KG3	Капитан Й. Йодике	Ju.88A/C	Полтава
II/KG3	Майор Й. де Лаланге	Ju.88A/C	Полтава
KG55	Подполковник Э. Кюль	He.111H	Харьков-Рогань
II/KG55	Майор Х. Хофер	He.111H	Харьков-Рогань
III/KG55	Майор В. Антруп	He.111H	Харьков-Рогань
I/KG100	Капитан Г.-Г. Батхер	He.111H	Полтава
KG27	Подполковник Н.-Х. фон Бойст	He.111H	Днепропетровск
I/KG27	Капитан Й. Петцольд	He.111H	Днепропетровск
II/KG27	Майор К.-А. Петерсен	He.111H	Днепропетровск
III/KG27	Капитан К. Майер	He.111H	Харьков-Войтченко
JG52	Подполковник Д. Храбак	Bf.109G	Бессоновка
I/JG52	Капитан Г. Беннеман	Bf.109G	Бессоновка
III/JG52	Майор Х. фон Бонин	Bf.109G	Угрім
II/JG3	Капитан К. Брандле	Bf.109G	Варваровка
III/JG3	Майор В. Эвальд	Bf.109G	Бессоновка

Источник: Хазанов Д. Б., Горбан В. Г. Авиация в битве над Орловско-Курской дугой. М.: 2004. С. 102, 103.

Послесловие

Работа над темой боевых действий ВВС в битве под Курском началась с конца 1990-х годов. В результате к 60-летию сражения вышла свет в соавторстве с В. Г. Горбачем монография «Авиация в битве над Орловско-Курской дугой». Помощь и поддержку при подготовке того издания оказали Е. С. Строев, в прошлом губернатор Орловской области, маршал авиации, дважды Герой Советского Союза А. Н. Ефимов (увы, недавно ушедший из жизни), заместитель Генерального директора ОАО «Северсталь» А. Г. Егоров и др.

Нынешнее, дополненное и доработанное издание, в котором уточнены некоторые цифры, приурочено к 70-летию грандиозного сражения. Оно осталось в истории как грандиозная битва танков, но воздушные бои были

не менее напряженными, ожесточенными и кровопролитными, чем бои, развернувшиеся на земле. Автор считает своим долгом высказать благодарность (перечислены в алфавитном порядке) И. В. Башниной, М. Ю. Быкову, В. Г. Горбачу, А. Н. Медведю, Ю. Г. Минкевичу, Г. П. Серову. Для иллюстрации книги использовались фотографии из Центрального архива кинофотодокументов (г. Красногорск), Центрального дома авиации и космонавтики, Центрального музея войск ПВО, Государственного военно-исторического музея-заповедника «Прохоровское поле», Музея-диорамы «Огненная дуга. Белгородское направление», Центрального музея ВВС (г. Монино), редакции газеты «Красная звезда», частных собраний. Хотелось поблагодарить всех, кто внес вклад в улучшение работы.

Список сокращений

А	общевойсковая (полевая) армия	ОН	особого назначения
ад	авиационная дивизия	отд.	отдельный
АДД	Авиация дальнего действия	Оп.	Опись
ак	авиационный корпус	ПАРМ	полевые авиаремонтные мастерские
ак	армейский корпус	ПВО	противовоздушная оборона
ап	авиационный полк	ПТО	противотанковая оборона
аз	авиационная эскадрилья	пд	пехотная дивизия
гв.	гвардейский	пп	пехотный полк
бад	бомбардировочная авиационная дивизия	прожб	прожекторный батальон
бак	бомбардировочный авиационный корпус	сак	смешанный авиационный корпус
бап	бомбардировочный авиационный полк	р.	река
ВА	воздушная армия	рап	разведывательный авиационный полк
ВВС	Военно-воздушные силы	раз	разведывательная авиационная эскадрилья
ВГК	Верховное главнокомандование	РС	реактивный снаряд
ВНОС	воздушное наблюдение, оповещение, связь	с.	село
ВФ	воздушный флот	САУ	самоходная артиллерийская установка
г.	город	СЗА	среднекалиберная зенитная артиллерия
ГБТУ КА	Главное бронетанковое управление Красной Армии	сд	стрелковая дивизия
ГКО	Государственный Комитет Обороны	ск	стрелковый корпус
ГСМ	горюче-смазочные материалы	ТА	танковая армия
Д.	дело	тбр	танковая бригада
д.	деревня	тд	танковая дивизия
драп	дальнеразведывательный авиационный полк	тк	танковый корпус
ЗА	зенитная артиллерия	тп	танковый полк
ЗАБ	зажигательная авиационная бомба	Ф.	фонд
забр	запасная авиационная бригада	ФАБ	фугасная авиационная бомба
зап	запасной авиационный полк	ЦАМО РФ	Центральный архив Министерства обороны Российской Федерации
зенад	зенитная артиллерийская дивизия	шад	штурмовая авиационная дивизия
зенал	зенитный артиллерийский полк	шак	штурмовой авиационный корпус
зенпулб	зенитный пулеметный батальон	шап	штурмовой авиационный полк
зенпулп	зенитный пулеметный полк		
ИА	истребительная авиация	(F)/	отряд дальней разведки
иад	истребительная авиационная дивизия	(F)/Nacht	отряд ночной дальней разведки
иак	истребительный авиационный корпус	FAGr	группа дальней разведки
иап	истребительный авиационный полк	Flak-Regiment	зенитный полк
КА	Красная Армия	JG	истребительная эскадра
крап	корректировочно-разведывательный авиационный полк	Jg. Pz.	противотанковая эскадрилья
Л.	лист	(H)/	отряд ближней разведки
мк	механизированный корпус	KG	бомбардировочная эскадра
мд	моторизованная дивизия	NAGr	группа ближней разведки
МЗА	малокалиберная зенитная артиллерия	NJG	эскадра ночных истребителей
нбад	ночная бомбардировочная авиационная дивизия	SchG	штурмовая эскадра
нбап	ночной бомбардировочный авиационный полк	Stab	штабной отряд
НКАП	Народный комиссариат авиационной промышленности	StG	эскадра пикирующих бомбардировщиков
одрап	отдельный дальнеразведывательный авиационный полк	TG	транспортная эскадра
озадп	отдельный зенитный артиллерийский дивизион	ZG	эскадра тяжелых истребителей
		Verb. Kdo.(S)	связная авиагруппа, использующая самолеты и планеры
		В/	8-й отряд
		II/	II группа

Научно-популярное издание

ВОЙНА И МЫ. АВИАКОЛЛЕКЦИЯ

Хазанов Дмитрий Борисович

АВИАЦИЯ В КУРСКОЙ БИТВЕ

Провал операции «Цитадель»

Ответственный редактор *Л. Незвинская*

Художественный редактор *Л. Волков*

Технический редактор *В. Кулагина*

Компьютерная верстка *В. Кудымов*

Корректор *Е. Сырцова*

ООО «Издательство «Яуза»
109507, Москва, Самаркандский б-р, д. 15

Для корреспонденции:
127299, Москва, ул. Клары Цеткин, д. 18/5
Тел.: (495) 745-58-23

ООО «Издательство «Эксмо»
127299, Москва, ул. Клары Цеткин, д. 18/5. Тел. 411-68-86, 956-39-21.
Home page: www.eksmo.ru E-mail: info@eksmo.ru

Өндіруші: Издательство «ЭКСМО-ЖШҚ», 127299, Мәскеу, Ресей, Клара Цеткин көш., үй 18/5.
Тел. 8 (495) 411-68-86, 8 (495) 956-39-21
Home page: www.eksmo.ru E-mail: info@eksmo.ru

Тауар белгісі: «Эксмо»

Қазақстан Республикасында дистрибьютор және өнім бойынша арыз-талаптарды қабылдаушының
өкілі – РДЦ «Алматы» ЖШС, Алматы қ., Домбровский көш., 3-а, литер Б, офис 1.

Тел.: 8(727) 251 59 89, 91, 92, факс: 8 (727) 251 58 12 вн. 107; E-mail: RDC-Almaty@eksmo.kz

Өнімнің жарамдылық мерзімі шектелмеген.

Сертификация туралы ақпарат: сайтта: www.eksmo.ru/certification

Оптовая торговля книгами «Эксмо»:

ООО «ТД «Эксмо», 142700, Московская обл., Ленинский р-н, г. Видное,
Белокаменное ш., д. 1, многоканальный тел. 411-50-74.
E-mail: reception@eksmo-sale.ru

Өндірген мемлекет: Ресей
Сертификация қарастырылмаған

Сведения о подтверждении соответствия издания согласно законодательству РФ
о техническом регулировании можно получить по адресу: <http://eksmo.ru/certification/>

Подписано в печать 16.08.2013. Формат 84×108 1/16.
Гарнитура «Pragmatica». Печать офсетная. Усл. печ. л. 26,04.
Тираж 1 500 экз. Заказ № 1080

Отпечатано с электронных носителей издательства.

ОАО «Тверской полиграфический комбинат», 170024, г. Тверь, пр-т Ленина, 5.
Телефон: (4822) 44-52-03, 44-50-34, Телефон/факс: (4822) 44-42-15.
Home page – www.tverpk.ru Электронная почта (E-mail) sales@tverpk.ru

ISBN 978-5-699-66206-7



9 785699 662067 >



К 70-летию решающего сражения Великой Отечественной! Первая военно-воздушная энциклопедия Курской битвы, иллюстрированная сотнями эксклюзивных фотографий из государственных архивов и частных коллекций. Всё о боевом применении авиации над Огненной дугой.

Каково было соотношение сил в воздухе к июлю 1943 года? Удалось ли нашим ВВС преодолеть военно-техническое отставание от Люфтваффе? Чьи самолеты были совершеннее, тактика эффективнее, а летчики – лучше подготовлены? Какие «козыри» имелись у обеих сторон? Кто понес над Курской дугой большие потери? Почему в первые дни операции «Цитадель» противник смог захватить господство в воздухе и какой ценой «сталинские соколы» переломили ход сражения?

НОВАЯ КНИГА ведущего историка авиации, основанная как на советских, так и на немецких архивных документах, журналах боевых действий и воспоминаниях ветеранов, отвечает на все эти вопросы.