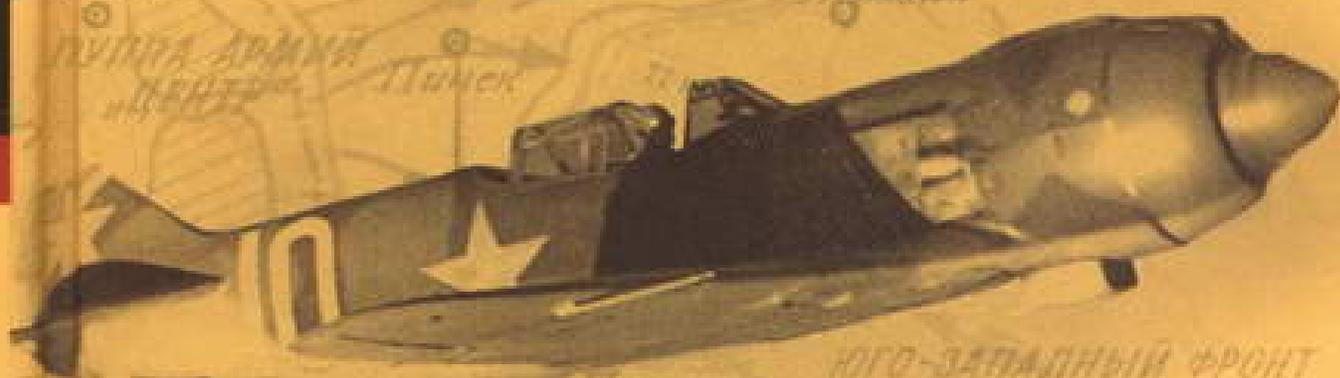


ИСТРЕБИТЕЛИ – НА ВЗЛЕТ!



ИСТРЕБИТЕЛИ –
НА ВЗЛЕТ!

XX
военные
тайны
века

XX
военные
тайны
века

М.А. ЖИРОХОВ

Annotation

Новая книга Михаила Жирохова рассказывает об истории и боевом применении истребительной авиации СССР в годы Великой Отечественной войны. Летчики-истребители внесли крупный вклад в разгром врага в небе, их умелые действия спасли тысячи человеческих жизней. На страницах книги рассказывается о воздушных боях в небе России и Европы. Отдельные главы рассказывают об иностранных летчиках-добровольцах в ВВС РККЛ и об участии «сталинских соколов» в разгроме Японии.

- [М.А. Жирохов](#)
 -
 - [ВВЕДЕНИЕ](#)
 - [Глава 1.](#)
 -
 - [ДОКТРИНА И ТАКТИКА](#)
 - [СТАНДАРТЫ ОБУЧЕНИЯ](#)
 - [ТЕХНИКА](#)
 - [ОРГАНИЗАЦИОННАЯ СТРУКТУРА](#)
 - [Глава 2.](#)
 - [Глава 3.](#)
 -
 - [НА ОСТРИЕ УДАРА](#)
 - [ПРИБАЛТИКА](#)
 - [ЮГО-ЗАПАДНОЕ НАПРАВЛЕНИЕ](#)
 - [ЮГ](#)
 - [ИТОГИ ПЕРВОГО ДНЯ ВОЙНЫ](#)
 - [Глава 4.](#)
 - [ИЗМЕНЕНИЯ В ОРГАНИЗАЦИОННОЙ СТРУКТУРЕ](#)
 - [ЮЖНОЕ НАПРАВЛЕНИЕ](#)
 - [ЮГО-ЗАПАДНЫЙ ФРОНТ И СРАЖЕНИЕ ЗА КИЕВ](#)

- [НА ПОДСТУПАХ К ЛЕНИНГРАДУ](#)
- [АВИАЦИЯ ПВО](#)
- [МОРСКАЯ АВИАЦИЯ](#)
- [АВИАЦИЯ ПОГРАНВОЙСК](#)
- [Глава 5.](#)
 - [ВВС РККА В НАЧАЛЕ 1942 г.](#)
 - [МОСКОВСКОЕ «СИДЕНИЕ», ЗИМА 1941—1942 гг.](#)
 - [ВОЛХОВ, ВЕСНА-ЛЕТО 1942 г.](#)
 - [ПОМОЩЬ С ЗАПАДА](#)
 - [ХАРЬКОВ, МАЙ 1942 г.](#)
 - [СТАЛИНГРАД](#)
 - [ЖЕНСКИЙ ИСТРЕБИТЕЛЬНЫЙ АВИАПОЛК{30}](#)
- [Глава 6.](#)
 - [ИСТРЕБИТЕЛЬНАЯ АВИАЦИЯ К 1943 г.](#)
 - [БИТВА ЗА КУБАНЬ И «ГОЛУБУЮ ЛИНИЮ» \(ВЕСНА-ЛЕТО 1943 г.\)](#)
 - [КУРСК](#)
 - [БОИ ЗА ДНЕПР](#)
- [Глава 7.](#)
 - [ПОД ЛЕНИНГРАДОМ И НОВГОРОДОМ](#)
 - [ДЕЙСТВИЯ АВИАЦИИ ПВО ПО ПРИКРЫТИЮ ОБЪЕКТОВ НА ПРАВОБЕРЕЖНОЙ УКРАИНЕ](#)
- [Глава 8.](#)
 - [БАЛАТОНСКАЯ ОПЕРАЦИЯ](#)
 - [НАД БЕРЛИНОМ](#)
- [Глава 9.](#)
- [Глава 10.](#)
 - [Испанцы](#)
 - [Поляки](#)
 - [Чехословаки](#)
 - [Французы](#)
- [ПРИЛОЖЕНИЯ](#)
 - [Приложение № 1.](#)
 - [Приложение № 2.](#)

- [Приложение № 3.](#)
- [Приложение № 4.](#)
- [Приложение № 5.](#)
- [СПИСОК ОСНОВНОЙ ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ](#)
- [СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ СОКРАЩЕНИЙ](#)
- [ИЛЛЮСТРАЦИИ](#)
- [notes](#)
 - [1](#)
 - [2](#)
 - [3](#)
 - [4](#)
 - [5](#)
 - [6](#)
 - [7](#)
 - [8](#)
 - [9](#)
 - [10](#)
 - [11](#)
 - [12](#)
 - [13](#)
 - [14](#)
 - [15](#)
 - [16](#)
 - [17](#)
 - [18](#)
 - [19](#)
 - [20](#)
 - [21](#)
 - [22](#)
 - [23](#)
 - [24](#)
 - [25](#)
 - [26](#)
 - [27](#)
 - [28](#)

- [comments](#)

- [1](#)
- [2](#)
- [3](#)
- [4](#)
- [5](#)
- [6](#)
- [7](#)
- [8](#)
- [9](#)
- [10](#)
- [11](#)
- [12](#)
- [13](#)
- [14](#)
- [15](#)
- [16](#)
- [17](#)
- [18](#)
- [19](#)
- [20](#)
- [21](#)
- [22](#)
- [23](#)
- [24](#)
- [25](#)
- [26](#)
- [27](#)
- [28](#)
- [29](#)
- [30](#)
- [31](#)
- [32](#)
- [33](#)
- [34](#)
- [35](#)

- [36](#)
 - [37](#)
 - [38](#)
 - [39](#)
 - [40](#)
 - [41](#)
-

М.А. Жирохов
ИСТРЕБИТЕЛИ — НА ВЗЛЕТ!

XX *военные
тайны
века*

«Вече», 2013

ВВЕДЕНИЕ

Глубокое изучение опыта прошедших войн позволяет выявить основные закономерности и тенденции развития форм и способов вооруженной борьбы в современных войнах, в какой-то мере спрогнозировать характер будущих войн. В годы Великой Отечественной войны был накоплен огромный опыт в искусстве боевого применения советских военно-воздушных сил. А особенный интерес для современности представляет изучение опыта боевого применения истребительной авиации. Ведь локальные войны второй половины XX — начала XXI в. продемонстрировали тенденцию перенесения приоритета вооруженной борьбы в воздушное пространство. Особенное значение приобретает вопрос завоевания господства в воздухе, и поэтому опыт боевого применения истребительной авиации в ВОВ, с учетом позитивных моментов и недостатков, может быть использован в современных условиях.

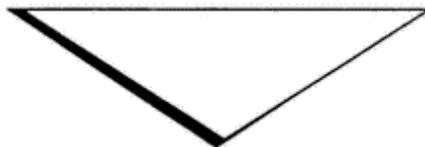
Опубликованные в последние десятилетия многочисленные книги по истории советской авиации периода Второй мировой войны зачастую имеют публицистический, обобщающий характер. В этих работах недостаточно глубоко проанализировано развитие организационных форм и способов боевого применения истребительной авиации.

В какой-то мере этот недостаток компенсируется наличием ряда работ, изданных в советское время, в которых есть фрагментарное изложение проблемы. Это прежде всего монографии И. Тимоховича^{1}, Г. Пшеняника^{2}, М. Кожевникова^{3}. Тем не менее именно в них изложен наибольший объем фактического

материала по вопросам применения истребительной авиации Красной Армии.

Активизация научного интереса к истории ВВС СССР, характерная для советской историографии периода перестройки и либерализации политической жизни «позднего» СССР (вторая половина 80-х — начало 90-х годов), серьезно не повлияла на освещение вопросов организации и боевого применения советской истребительной авиации. Практически единственной попыткой оценить ВВС Красной Армии с принципиально новых позиций стала работа А.Г. Первова и В.М. Зарецкого^{4}.

Таким образом, в постсоветской историографии вопросы организации и боевого применения истребительной авиации ВВС СССР 1941—1945 гг. все еще разработаны недостаточно, хотя актуальность темы в полной мере осознается большинством авиационных историков бывшего СССР. В какой-то мере восполнить этот пробел и призвана эта работа, которая представляет краткий обзор наиболее ярких эпизодов применения советской истребительной авиации в годы Великой Отечественной войны.



Глава 1. РАЗВИТИЕ ИСТРЕБИТЕЛЬНОЙ АВИАЦИИ ВВС РККА ПЕРЕД ВОЙНОЙ

Еще в ходе разработки и проведения в Советском Союзе военной реформы 1924—1925 гг. был взят курс на построение трехвидовой структуры вооруженных сил, причем важное место занимала авиация. Как писал видный советский теоретик в области боевого применения авиации, бывший председатель Императорского аэроклуба России Н.А. Яцук^[1]: «Место, занимаемое воздушным флотом в составе вооруженных сил, определяется на основании изложенных выводов из свойств его. Воздушный флот является одной из трех составных частей (элементов) вооруженных сил, двумя другими составными частями коих являются армия и флот морской. Это принципиальное положение обосновывается главным образом тем, что каждая из упомянутых составных частей (элементов) способна вести в пределах своей сферы действия (стихии) самостоятельные операции и самостоятельно же добиваться в этой стихии господства»^[5]. Таким образом, предполагалось, что в конце назначенного периода строительства ВВС, действуя в интересах сухопутных войск и Военно-морского флота, будут способны самостоятельно завоевывать господство в воздушном пространстве. При этом как основное средство борьбы рассматривалась именно истребительная авиация.

Однако в 20-е годы количественное и качественное состояние советских ВВС не позволяло им в

действительности стать полноценным «элементом вооруженных сил». Один из крупнейших военных теоретиков в области боевого применения авиации, А.Н. Лапчинский^[2], писал, что «...говорить реально о воздушном флоте как об элементе мы сможем тогда, когда производство заполнит реальным содержанием это понятие, когда возможно будет подавлять деятельность воздушного противника всерьез и надолго».

Только к 1936 году в ВВС Красной Армии появились характерные черты, присущие самостоятельному элементу вооруженных сил.

ДОКТРИНА И ТАКТИКА

Основой доктрины военно-воздушных сил РККА в предвоенный период являлось использование наступательной тактики. При этом советские военные специалисты учитывали прежде всего опыт, как полученный в многочисленных оперативно-тактических играх, на учениях и маневрах войск, так и в военных конфликтах.

Основой стратегического планирования Красной Армии в предвоенные годы стала теория глубокой наступательной операции. Ее сущность заключалась в нанесении превентивного удара на всю глубину обороны противника с использованием в тесном взаимодействии пехоты, артиллерии, бронетанковых войск, авиации и воздушных десантов.

По мнению советских специалистов того периода, при проведении глубокой наступательной операции должны были решаться две основные задачи: прорыв обороны противника одновременным ударом на ее тактическую глубину и образованием в ней бреши с последующим перерастанием тактического успеха в оперативный.

Согласно взглядам советского военного искусства, к началу будущей войны решать эти задачи предполагалось усилиями одного или нескольких фронтов. Фронт мог иметь в своем составе 4—6 общевойсковых армий (60—75 стрелковых дивизий), 4—5 механизированных корпусов, 2—3 кавалерийских корпуса, 15—30 авиационных дивизий, не менее половины которых должны были быть истребительными. Оперативное построение войск фронта включало: один (иногда два) оперативных эшелона, резерв фронта, имевший 1—2 стрелковых корпуса, эшелон развития

прорыва, состоявший из механизированных и кавалерийских корпусов, воздушного десанта и военно-воздушных сил фронта, включавших части истребительной авиации.

Все сложившееся в 30-е годы многообразие взглядов на применение истребительной авиации в операциях фронтов можно разделить на две основные точки зрения.

Первая тонка зрения предусматривала активные и решительные действия авиации фронта, при использовании истребителей как оборонительного средства, защищающего воздушное пространство страны и свои войска от ударов воздушного противника и обеспечивающего действия своей ударной авиации.

Эта точка зрения сохранялась до самого начала Великой Отечественной войны. Так, командующий войсками Северо-Кавказского военного округа генерал-лейтенант Ф.И. Кузнецов в декабре 1940 года отмечал: «Прежде чем подойдут главные наземные войска фронта, прежде чем начнется наше наступление по всему фронту, до этого нужно будет направить удары ВВС по наземным войскам противника, чтобы ослабить их, вывести из их состава как можно больше соединений, сжечь как можно больше автомобилей, тракторов, горючего, боеприпасов и т.д. Это важнейшая задача. И если военно-воздушные силы выполнят эту задачу, тем самым они окажут большую помощь в решении задачи своим наземным войскам»^{6}.

Одним из важнейших условий достижения успеха в операциях объединений сухопутных войск считалось завоевание господства в воздухе. Однако, к сожалению, в рассматриваемое время единого и определенного мнения о том, как это сделать, у командования ВВС РККА не сложилось.

Так, например, в докладе «Военно-воздушные силы в наступательной операции и в борьбе за господство в

воздухе», который был сделан на совещании начальником управления ВВС генерал-лейтенантом авиации П.В. Рычаговым^[3], было справедливо отмечено, что по своей важности задача завоевания господства в воздухе стоит на первом месте. Он предложил для обсуждения три способа решения данной задачи:

«1) уничтожением авиации противника на аэродромах с одновременным ударом по ее тылам (фронтовые базы, ремонтные органы, склады горючего, боеприпасов);

2) уничтожением авиации противника в воздухе и над полем боя;

3) наличием превосходства в силах»^[7].

В ходе обсуждения высказывались суждения о том, что лучшим способом поражения авиации на земле является одновременный удар по большому числу аэродромов базирования авиации противника. Считалось, что это не позволит противнику «...оказать сосредоточенное сопротивление истребителями, так как для одновременного противодействия большому количеству групп, летящих в разных направлениях, потребуются очень большие силы истребительной авиации, которых может не оказаться в целом ряде подвергаемых удару районов».

Для выполнения этой задачи предполагалось привлекать всю наличную ударную авиацию, выделяя ей для поражения аэродромы в соответствии с их радиусом действия и боевыми возможностями. При этом истребительная авиация должна была организовать прикрытие своих групп, как непосредственное, так и на направлениях возможного базирования (или появления) истребителей противника.

Командующий ВВС Киевского особого военного округа (КОВО) генерал-лейтенант авиации Е.С. Птухин предлагал такие удары осуществлять в рамках проведения специальной операции по завоеванию

господства в воздухе. Он неоднократно заявлял, что «самое сложное, это — завоевание господства в воздухе и уничтожение материальной части авиации противника на его аэродромах и в воздухе...

...Для того, чтобы уничтожить материальную часть на аэродромах, а мы считаем в среднем на аэродроме будет стоять 25—30 самолетов, нужно подумать о мощном ударе на этот аэродром».

Тот же Птухин отмечал как необходимые условия для достижения позитивных результатов от ударов по аэродромам наличие точных разведывательных данных о противнике, формирование достаточного наряда сил, определение рационального режима нанесения авиационных ударов, способов атаки вражеских аэродромов.

Таким образом, командующий ВВС КОВО вел речь о полномасштабной операции, которую должны были проводить ВВС перед началом наступательной операции фронта. Он отмечал, что «...эта операция для воздушных сил в отношении материальных и людских потерь — самая большая. Но, достигнув результатов в этой операции, все последующие операции на земле и в воздухе будут проходить совершенно в другом темпе и с другими результатами»^[8]. Истребительной авиации при этом отводилась роль обеспечивавшего успех операции средства.

Начальник Главного управления противовоздушной обороны Красной Армии генерал-лейтенант Д.Т. Козлов^[4], поддерживая идею разгрома вражеской авиации на аэродромах, указывал на то, что при организации ударов по аэродромам противника «необходимо всеми силами избегать распыления авиации. Стремление охватить все задачи и все цели приводит к распылению сил, а основная задача может быть не решена. Если авиации недостаточно, необходимо выбирать основные аэродромы и по этим

аэродромам бить, при этом соблюдать последовательность и сосредоточение удара, как на земле, так и в воздухе. Распыление сил пользы никакой не приносит»^{9}.

Однако стоит отметить, что в среде командного состава существовала и оппозиция подобным взглядам. Высказывались сомнения в успехе, обосновывавшиеся теми соображениями, что в реальных условиях боевых действий будет сложно заставить авиацию противника на се аэродромах.

Считалось, что подобная задача не может быть выполнена за один вылет, «...что потребует ряда повторных ударов, которые будут проводиться после обнаружения основных районов базирования авиации противника». При этом будет утерян элемент внезапности, что определено вызовет большие потери ударной авиации. Вывод из этих соображений был очевиден: необходимо в рамках фронтовых наступательных операций завоевание господства в воздухе доверить истребительной авиации.

Так, возражая сторонникам борьбы за господство в воздухе способом уничтожения авиации противника на аэродромах на декабрьском совещании высшего руководящего состава Красной Армии в 1940 году, командующий ВВС Прибалтийского особого военного округа генерал-лейтенант Г.П.Кравченко отмечал: «Неправильно, когда пишут, что французы на своих аэродромах теряли по 500—1000 самолетов. Я основываюсь на своем опыте. Во время действий на Халхин-Голе для разгрома одного только аэродрома мне пришлось вылетать несколько раз в составе полка. Я вылетал, имея 50—60 самолетов, в то время как на этом аэродроме имелось всего 17—18 самолетов. Поэтому я считаю, что цифры, приводимые в печати о потере самолетов на аэродромах, неправильные.

Нужно считать, что основные потери противник будет нести в воздушных боях. Превосходство в воздухе будет определяться превосходством в количестве и качестве самолетов».

Далее на вопрос Маршала Советского Союза С.М. Буденного о соотношении потерь авиации на аэродромах и в воздухе Г.П. Кравченко ответил, что $\frac{1}{8}$ часть самолетов может быть уничтожена на земле, но $\frac{7}{8}$ — в воздухе, и заключил свое выступление вполне определенно: «Поэтому надо ориентироваться на это и готовиться в основном к сражению в воздухе с использованием главным образом сил истребительной авиации».

Подобные взгляды высказывали в своих выступлениях и в печати командующий 1-й Краснознаменной армией генерал-лейтенант М.М. Попов, командующий ВВС Забайкальского военного округа генерал-майор Т.Ф. Куцевалов и многие другие.

Разнобой во мнениях дополнял помощник начальника Генерального штаба Красной Армии по ВВС генерал-лейтенант авиации Я.В. Смушкевич. Он выразил сомнение в возможности однозначного завоевания господства в воздухе. «Полного и длительного господства в воздухе завоевать нельзя и зачастую нашей бомбардировочной авиации придется летать при противодействии истребителей противника, и войска должны будут наступать, когда противник их будет бомбить и обстреливать, к этому надо быть готовым».

Таким образом, при всем разнообразии приведенных суждений, истребительной авиации отводилась роль «главного средства ведения воздушного боя».

При этом как обеспечить эффективные действия истребительной авиации в условиях маневренной войны — этот вопрос до самого начала войны так и не был решен однозначно. Так, например, начальник

управления ВВС РККА П.В. Рычагов заявлял, что «... мехкорпусам или другим подвижным соединениям... авиацию нужно придавать. Это позволит лучше сработаться командирам и понимать друг друга, а это даст возможность более целеустремленно ставить задачи авиации в проведении глубокой операции и отработки взаимного понимания». В то же время известно его возражение относительно передачи истребителей как подвижным, так и стрелковым соединениям, сделанное в адрес генерал-лейтенанта Я.В. Смушкевича: «При нормальном фронте армии авиацию раздавать по корпусам нельзя. На фронте каждый командир стремится доказать, что его участок фронта решающий, авиация нужна везде. Я считаю, что если мы будем придавать авиацию корпусам без учета массированного действия ее по важнейшим целям, мы ее распылим и не сможем дать должного и нужного эффекта».

В ходе глубокой наступательной операции важные объекты в глубине обороны противника (примерно 40 км от линии фронта) захватывал и удерживал до подхода подвижных войск воздушный десант. В связи с этим на истребительную авиацию возлагалось обеспечение, во-первых, его доставки к месту десантирования, во-вторых — надежное прикрытие с воздуха района десантирования воздушного десанта и, в-третьих — прикрытие с воздуха и поддержка боевых порядков десанта, которые должны были вести боевые действия по захвату и удержанию важных объектов, в том числе переправ, подготовленных рубежей обороны противника и др. примерно в течение суток.

При ширине полосы наступления фронта до 300 км участок прорыва составлял 60—80 км. Операцию предполагалось проводить на глубину до 250 км со средним темпом наступления 10—15 км в сутки для пехоты и 40—50 км — для подвижных войск.

Продолжительность ее могла составлять 15—20 суток. Эти характеристики, а также динамичность обстановки и степень предполагаемого сопротивления противника обуславливали высокое напряжение действий истребительной авиации. Для его обеспечения, судя по материалам предвоенных учений и маневров, рассчитывали на введение в состав авиационной группировки фронта до 10—12 истребительных авиационных дивизий.

Стоит сказать, что наравне с наступательной существовала также теория оборонительного применения авиации. Вообще к началу войны предусматривалось создание двух видов обороны: позиционной (жесткой) и маневренной (подвижной). В основу маневренной обороны был положен опыт Гражданской войны. При этом предусматривалось широкое использование внезапных огневых ударов и маневра войск с целью выиграть время для накапливания резервов и организации контрударов.

Позиционная оборона должна была применяться в целях нанесения противнику урона, отражения его наступления и сохранения за собой территории. При позиционной обороне общевойсковой армии предусматривалось отводить полосу шириной 80—100 и глубиной 40—60 км. В полосе обороны предполагалось создание, как правило, двух зон обороны: тактической и оперативной. Как при организации позиционной, так и при организации маневренной обороны характер боевых действий во многом определялся активностью авиации обороняющейся стороны над полем боя, и в первую очередь — истребительной, которая должна была сдерживать натиск вражеских бомбардировщиков на позиции оборонявшихся.

При этом важнейшим условием успешного ведения как наступательных, так и оборонительных действий считалось тесное взаимодействие всех видов

вооруженных сил и родов войск, и прежде всего сухопутных войск с авиацией. В проекте Полевого устава 1939 года подчеркивалось, что «...главнейшая задача авиации заключается в содействии успеху наземных войск в бою и операции»^{10}. Для совместных действий предназначались фронтовая группа и армейская авиация, включавшие соединения и части истребительной авиации в качестве основного своего компонента.

При отработке вопросов совместных действий авиации с сухопутными войсками истребительная авиация рассматривалась как средство, обладавшее высокими возможностями по обнаружению и уничтожению малоразмерных целей на поле боя. Считалось, что, участвуя в наступательной операции фронта, авиация должна действовать не только днем, но и ночью, и что для выполнения многочисленных задач в операции необходимо создавать крупные авиационные группировки, превосходящие по численности авиацию противника.

В ходе маневров, проводившихся с участием авиации, проверялись и отработывались действия истребителей в условиях фронтовой операции, организация их взаимодействия, способы управления авиационными частями и соединениями на земле и в воздухе при одновременном полете к объектам удара на широком фронте. По результатам анализа данных мероприятий формулировались выводы о роли, играемой авиацией в операциях фронтов. Так, например, таким выводом стало одно из принципиальных положений оперативного искусства ВВС о том, что первоочередной задачей авиации с началом боевых действий должно было стать завоевание господства в воздухе, без чего невозможно выполнение всех других задач. Решающую роль при этом предполагалось возложить на истребительную авиацию.

В ходе наступления предусматривалось массированное применение авиационных формирований вблизи линии фронта. Опыт учений показал, что для всех родов авиации, кроме истребительной, ближайшая граница зоны взаимодействия с наступающими соединениями сухопутных войск в то время должна была находиться в 5 км от линии их боевого соприкосновения с противником.

Однако действовать вблизи линии боевого соприкосновения не позволяли возможности авиационной связи и других средств, использовавшихся при организации управления авиацией. Командующий ВВС Ленинградского военного округа генерал-майор авиации А.А. Новиков в 1940 году докладывал, что для решения проблемы тесного взаимодействия с сухопутными войсками «...нужны хорошие средства связи, которыми должна располагать авиация».

В соответствии с выработанными к началу Великой Отечественной войны нормативами каждая ударная армия, участвовавшая в глубокой наступательной операции фронта, могла получить 2—3 смешанных авиационных дивизии, в составе которых могло находиться от четырех до шести истребительных авиационных полков. При этом на нее возлагались разнообразные и многочисленные задачи, что не обеспечивалось теми ограниченными силами, которые должны были находиться в составе ударной армии. Истребительную авиацию, например, предполагалось широко использовать для прикрытия с воздуха боевых порядков наступающих войск, а также при выполнении авиационной поддержки для подавления живой силы, огневых средств и артиллерии противника, нарушения управления и коммуникаций. Немногочисленность авиации предполагалось восполнять, обеспечивая ее сосредоточение на главных направлениях, и

наращиванием ее усилий в решающие периоды операции.

Исходя из указанных положений, в 1939 году авиацию предполагалось использовать эшелонированно, мелкими группами. Считалось, что это позволяло обеспечить постоянное присутствие главным образом истребительной авиации над полем боя. При этом обязательным считалось выделение на выполнение любой боевой задачи сил, соответствующих ее сложности, а также обеспечение наивысшего напряжения боевых действий во время решающих этапов операции.

Основой предвоенной тактики применения истребительной авиации были групповые бои. В БУИА-40 указывалось, что при массовом применении воздушных сил будет иметь место «...бой истребительных соединений с крупными соединениями противника». Основой группового боя считался первый мощный рассекающий боевой порядок противника удар и взаимная поддержка в дальнейшем маневрировании.

Воздушный бой состоял из трех важнейших этапов: сближение с воздушным противником (занятие исходного положения для атаки), атака, выход из боя. При этом практикой были сформулированы следующие правила воздушного боя истребителей:

а) использовать такие комбинации эволюции самолета, которые являются не только неожиданными для противника, но и обуславливают наименьшую потерю высоты;

б) ни в коем случае не терять скорости;

в) опережать противника в начале маневрирования;

г) слитно проводить комбинации эволюции самолета;

д) выполнять только те эволюции, которые легки для своей машины и тяжелы для противника;

с) заканчивать маневр, имея солнце позади себя, а противника — впереди;

ж) не давать противнику возможности занимать позицию позади себя;

з) не прекращать боя первым, если позволяет запас горючего и боеприпасов.

Указанными положениями определялись значение и содержание каждого из способов боевых действий истребительной авиации, сложившихся к началу Великой Отечественной войны.

При прикрытии войск в операции фронта истребительная авиация в соответствии с рекомендациями Боевого устава истребительной авиации 1940 года могла использовать следующие способы боевых действий: патрулирование в воздухе, перехват самолетов противника из положения дежурства на аэродроме или из засад на земле.

Самым надежным способом являлось патрулирование. Его суть заключалась в нахождении истребителей в определенной зоне и недопущения воздействия авиации противника по прикрываемым объектам. Продолжительность патрулирования зависела от наличия горючего на истребителе и умения летчика рационально его расходовать, от удаления зоны от аэродрома вылета. Способ был крайне неэкономичный, поэтому его рекомендовалось использовать при слабо организованной службе ВНОС и наличии достаточных сил истребителей.

Для патрулирования охраняемый район разбивался на зоны примерно 10—12 км по фронту и в глубину. В каждую зону высылались на дежурство два-три патруля в составе 1—2 звеньев каждый. Ввиду расширенного диапазона высоты полетов в руководящих документах подчеркивалось, что нормальное патрулирование должно быть трехъярусным, на высотах от 600 до 3500 метров. Кроме того, в конце 30-х годов рекомендовалось выносить зоны патрулирования от прикрываемых объектов в сторону противника.

Но этот способ боевых действий был недостаточно экономным, так как при этом значительно расходовался ресурс самолета и силы летчика. Не стоит забывать, что патрулирование истребителей, особенно в непосредственной близости от переднего края, обращало на себя внимание противника. Это позволяло ему направлять в эту зону более сильную группировку своих истребителей для того, чтобы уничтожить или оттеснить советские истребители из охраняемой зоны, а затем нанести бомбовый удар по обороняющимся войскам.

Более экономичным способом боевых действий истребителей являлся перехват самолетов противника из положения дежурства на аэродромах. При его применении уменьшался расход горючего, сберегались силы летчиков, а также, что немаловажно, — ресурс самолетов и моторов. Но этот способ имел и существенные недостатки: главный из них — большое время от момента обнаружения самолетов противника до их перехвата. Поэтому способ в основном мог применяться при невысокой активности авиации противника.

Сложность в организации и ведении патрулирования в армейской оборонительной операции накануне войны заключалась в отсутствии в частях фронтовой истребительной авиации радиолокационных и радиостанций, а в прикрываемых наземных частях — эффективных средств обозначения линии боевого соприкосновения с противником. Не было надежной связи между прикрываемой группой самолетов и общевойсковыми командными пунктами управления. Все это не позволяло оперативно наводить группы истребителей с земли на воздушные цели, совершенствовать взаимодействие между истребителями и наземными частями.

При обеспечении боевых действий других родов авиации истребительная авиация применяла способы, постоянно менявшие свое значение и содержание на протяжении межвоенного периода.

Наиболее надежным считался способ, применявшийся еще в годы Первой мировой войны, это было непосредственное сопровождение бомбардировщиков до цели и обратно. В Боевом уставе истребительной авиации 1940 года подчеркивалось: «Сопровождение других родов авиации при выполнении ими своих боевых задач является одной из основных задач боевой деятельности истребительной авиации. Сопровождение может производиться на глубине не более 80% радиуса действия истребителя с учетом времени воздушного боя на маршруте и только в условиях нормальной видимости».

Однако еще в конце 20-х годов военные специалисты пришли к выводу, что данный способ непригоден для использования фронтовыми истребителями, так как дальние или тяжелые бомбардировщики осуществляли полет к цели на больших высотах и на расстояние, превышавшее в 2—3 раза радиус действия истребителей. В тот период пришлось обратиться к реализации идеи, сформулированной еще в 1916 году И.И. Сикорским. Тогда для сопровождения воздушных кораблей «Илья Муромец» исследовались пути создания истребителей дальнего сопровождения. Эти истребители уже появлялись в эскадре воздушных кораблей — строившийся малой серией «Сикорский» С-16.

К 30-м годам тяжелая бомбардировочная авиация сделала «большой скачок» в своем развитии — в связи с этим сопровождать их до цели могли лишь специально сконструированные истребители. Они создавались двухмоторными, и нередко — многоместными. Это была

самостоятельная и, как оказалось впоследствии, тупиковая ветвь развития истребительной авиации.

Непосредственное сопровождение, оставаясь наиболее простым и надежным способом, являлось в то же время и неэкономичным, особенно если бомбардировщики выполняли боевое задание мелкими группами. Соотношение бомбардировщиков и истребителей прикрытия в каждом отдельном случае зависело от активности истребителей противника на маршруте полета и в районе цели. В условиях наличия господства в воздухе группу из 30—40 бомбардировщиков должна была прикрывать группа истребителей в составе 18—30 самолетов. Впоследствии эта цифра увеличилась и к началу 40-х годов могла превышать в 2—3 раза численность сопровождаемых бомбардировщиков. При этом должен был прикрываться каждый отставший от боевого порядка бомбардировщик, который брался под охрану истребителями до места своей посадки. К началу Великой Отечественной войны в истребительном конвое появились группы различного тактического назначения. Так, предполагалось выделять $\frac{1}{3}$ сил истребителей в группу непосредственного прикрытия и $\frac{2}{3}$ сил в ударную группу, которая должна была следовать в 200 м позади общего боевого порядка с превышением в 50—100 м. Однако деление истребителей на группы тактического назначения — ударную и прикрывающую — допускалось только при одновременном вылете не менее 30—45 самолетов.

Этот способ боевых действий истребителей имел и другие недостатки. Прежде всего обычно не назначался командир смешанной авиагруппы. В боевом уставе истребительной авиации 1940 года подчеркивалось: «Командир истребителей сопровождения не подчиняется командиру охраняемой части (соединения),

а действует самостоятельно согласно поставленной общей задаче по сопровождению». Этим самым фактически нарушался принцип единоначалия в управлении смешанной авиационной группой.

В 30-е годы легкие бомбардировщики новых типов перестали нуждаться в непосредственном истребительном прикрытии. Они стали живучими, получили эффективное оборонительное вооружение, а главное — их скорости стали соизмеримыми со скоростями истребителей. Таким образом, непосредственное сопровождение как способ обеспечения боевых действий других родов авиации потеряло свое значение.

Однако практика использования авиации в вооруженных конфликтах межвоенного периода реанимировала данный способ, поскольку, как оказалось, цели для бомбардировщиков и штурмовиков чаще всего выбирались в тактической зоне обороны противника. По этой же причине актуализировался другой способ обеспечения боевых действий ударной авиации — так называемое «выметание» (фактически — вытеснение) самолетов противника из района, где бомбардировщики должны были пересекать линию фронта. Его суть заключалась в том, что истребители прибывали в район боевых действий за 5 минут до подхода бомбардировщиков, вытесняли истребители противника и прикрывали группу до конца выполнения боевого задания. При применении этого способа экономилась сила истребителей, повышалась их активность: одна-две истребительных авиационных эскадрильи могли прикрыть 1—2 полка бомбардировщиков или штурмовиков. Однако его недостатком являлось то, что бомбардировщики прикрывались только в районе цели, а при подходе к ней действовали самостоятельно и были весьма уязвимы для атак истребителей противника.

При выполнении задач по поражению наземных объектов истребителями применялись: эшелонированные действия, сосредоточенные удары и так называемая свободная охота.

Эшелонированные действия должны были применяться для уничтожения различных объектов противника на поле боя, в районах сосредоточения или боевого развертывания. Этот способ боевых действий был присущ формированиям только лишь истребительной авиации, так как предполагалось, что бомбардировщики для повышения эффективности своих действий будут наносить сосредоточенные удары.

Применение мелких групп самолетов для ведения штурмовых действий вместе со стремлением повысить их эффективность преследовало цель применения доразведки объектов ударов. Уже отмечалось, они стали тщательно маскироваться, однако большая часть объектов удара к началу 40-х годов получила значительную мобильность. Это и требовало доразведки. В отдельных случаях ее удавалось провести силами истребителей, дежуривших в зонах. Однако при этом главная трудность заключалась в передаче данных о противнике экипажам ударной группы, так как радиосвязь еще не стала повседневной действительностью. Если при действиях по стационарным целям на поле боя выходили из положения, сбрасывая вымпелы с сообщениями о цели в районе командного пункта, то при действиях по подвижным целям и в глубине расположения противника этот способ передачи данных явно не годился.

При наличии противодействия со стороны истребителей противника боевой порядок истребителей при ведении эшелонированных действий предполагалось строить из двух групп: ударной и прикрывающей. Атаку наземной цели рекомендовалось

осуществлять с высот от 300—400 до 10—15 метров, с применением пулеметно-пушечного огня и мелких осколочных бомб.

Следует отметить, что в предвоенный период действия истребителей плохо увязывались с конкретными задачами, которые решали подразделения и части наземных войск. Авиация как бы действовала сама по себе, решая собственные задачи в отрыве от общих целей боя или сражения. Вопрос взаимодействия не раз на разных уровнях поднимался общевойсковыми командирами, однако вплоть до начала войны так и не был решен.

Действуя по наземным целям, части истребительной авиации могли решать поставленные им задачи и нанесением сосредоточенных ударов. Такой удар мог быть нанесен всем составом или частью сил авиационной эскадрильи (бригады) в достаточно короткий промежуток времени. Критерии по плотности бомбового залпа для классификации или хотя бы идентификации сосредоточенных ударов в рассматриваемое время еще не вырабатывались. Поэтому сосредоточенные удары могли наноситься довольно крупными по составу авиационными группами, насчитывавшими более сотни самолетов.

По предвоенным взглядам сосредоточенные удары предполагалось наносить составами полков истребительной авиации с применением авиационных бомб. Прицеливание в ударной группе мог осуществлять как ведущий экипаж полка, так и ведущие эскадрилий или более мелких групп. Высота бомбометания определялась требованиями обеспечения безопасности боевого порядка от огня системы вражеской противовоздушной обороны, а также от применяемых группой боеприпасов. В отличие от сосредоточенного удара бомбардировочной авиации, истребители,

выполняя сосредоточенный удар, могли осуществлять два-три захода на одну и ту же цель.

Помимо двух перечисленных способов истребители, действуя по наземным целям, могли применять «свободную охоту». Этот способ боевых действий представлял собой свободный полет одиночного самолета или авиационного звена с задачей осуществления самостоятельного поиска вражеских целей и последующей атакой их по своему усмотрению. К началу 40-х годов появились некоторые ограничения степени свободы экипажа-охотника — ему стали указывать характер цели, подлежащей уничтожению, примерный маршрут полета или район ее поиска.

Не снималась с истребительной авиации и задача ведения воздушной разведки. При этом предполагалось, что летчики могли эффективно применять как визуальное наблюдение, так и воздушное фотографирование (плановое или перспективное).

Таким образом, суммируя все вышесказанное, к началу Великой Отечественной войны сложился довольно богатый арсенал способов боевого применения истребительной авиации при выполнении ею различных задач. Уже в ходе войны боевая практика скорректировала его, адаптируя для разнообразных условий боевой обстановки.

СТАНДАРТЫ ОБУЧЕНИЯ

С увеличением размеров ВВС РККА пришлось принципиально менять сложившуюся к данному времени систему комплектования авиационных школ переменным составом.

Стоит сказать, что до начала 30-х годов в советской авиации был принят стандарт царской авиации, когда основным источником комплектования авиационных школ учлетами (учениками-летчиками) являлись молодые командиры, направляемые на обучение из строевых частей воздушного флота, а также из других родов войск: пехоты, кавалерии и артиллерии. Что бы ни говорили, но в этой практике присутствовало рациональное зерно: в ходе обучения не надо было давать специальную военную подготовку, так как абитуриенты уже имели военное образование и опыт работы в командных должностях.

Однако такая система не могла обеспечить массовое обучение летного состава, к тому же с развитием авиатехники к курсантам стали предъявляться все более специфические требования, прежде всего по здоровью.

Поэтому к концу 20-х годов в СССР назрела острая необходимость привлечения к летному обучению абитуриентов более раннего возраста и их предварительной профессиональной ориентации в авиационном деле. Эту задачу в стране успешно выполняло Общество содействия обороне и авиационно-химическому строительству (Осоавиахим) — общественно-спортивная организация, объединявшая молодежь страны. Удобство широкой сети общества для государства было в том, что подготовка резервов для вооруженных сил производилась фактически без отрыва от производства.

Большую работу провел первый его руководитель — генерал Роберт Эйдеман^[5], однако развитие организации серьезно задержалось в 1937 году, когда во время массовых «чисток» он был обвинен в троцкизме и расстрелян.

Только за первые годы существования аэроклубы Осоавиахима вырастили более чем достаточное количество добровольцев из среды невоенной рабочей молодежи для обеспечения конкурса в военных авиационных училищах. Об этом свидетельствуют следующие цифры: если на 1 января 1939 года в этом обществе состояло 9 млн. 56 тыс. 370 членов, то на 1 апреля 1941 года уже около 13,7 млн. человек^{11}.

В середине 30-х годов возникла также специфическая система «специальных наборов», по которой партийные и комсомольские комитеты начали получать инструкции «сверху», согласно которым в военные летные училища направлялась некоторая часть коммунистов и комсомольцев. При этом естественно, что качество «человеческого материала» было разным — часть стала хорошими летчиками, в то же время в этих «спецнаборах» оказывалось и немало людей, которым делать в авиации было абсолютно нечего.

В 30-е годы вместе с ужесточением отбора кандидатов в летные школы назрела насущная необходимость совершенствования методики летного обучения. Для обеспечения этого процесса фактически пришлось заново создавать кадры инструкторского состава, сменившего летчиков-инструкторов дореволюционной выучки, и кардинально перерабатывать программы летной подготовки. Была даже создана специальная школа летчиков-инструкторов, что дало положительные результаты.

В августе 1933 года была утверждена разработанная Управлением ВВС «Система подготовки летно-технических кадров», которая устанавливала единые

учебные планы и программы, единые сроки приема и выпуска курсантов. В 1934 году был создан первый единый для ВВС свод правил летного обучения — «Курс учебно-летной подготовки» (КУЛП-34).

Одновременно была существенно расширена сеть военно-авиационных учебных заведений, улучшено ее материально-техническое обеспечение. Так, по состоянию на 1938 год система военно-учебных заведений ВВС насчитывала 24 учебных заведения, в числе которых было 18 летных. Более половины из них специализировались преимущественно на подготовке летчиков-истребителей.

Новые школы для подготовки летчиков были открыты в Энгельсе, Сталинграде, Таганроге, Кировобаде и Чугуеве. Одновременно были расширены старые школы, что значительно увеличило их емкость и пропускную способность. Если в 1931 году в авиационных вузах обучалось 6316 учлетов, то в 1937 году — 22 707.

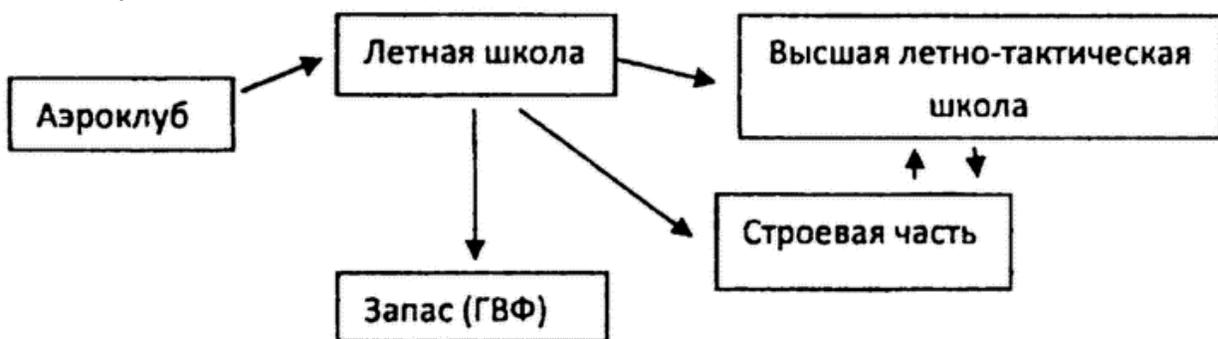
Параллельно совершенствовалась и техническая оснащенность летных школ. В 1935 году их парк насчитывал 3007 учебных и учебно-тренировочных машин. Как положительный факт, повлиявший на организацию летного обучения, следует отметить то, что первоначальное обучение летчиков осуществлялось на едином для авиационных школ и аэроклубов Осоавиахима самолете. Это был учебный биплан У-2, на котором приобщились к полетам летчики всех родов авиации, принявшие участие в Великой Отечественной войне.

Сложившаяся система позволила укомплектовать в конце 30-х годов все должности, имевшиеся в ВВС Красной Армии. Однако предвоенное развертывание ВВС, сопровождавшееся интенсивным формированием новых авиационных частей различных родов авиации, в начале 40-х годов вновь обострило кадровую проблему.

Тем более что в 1937 году была утверждена новая система подготовки летчиков различных родов авиации.

Летчики-истребители могли проходить обучение по двум схемам.

Согласно первому варианту, будущий летчик обучался в летной школе в течение двух лет, после чего получал звание «лейтенант» и направлялся в строевые части (или как вариант — в запас и ГВФ). Дальнейшее совершенствование профессионализма летчиков-истребителей происходило в летно-тактической школе перед назначением их на должность командиров авиационных звеньев.



По второй схеме летчик обучался в школе пилотов в течение одного года, после окончания которой ставился на учет резерва военной авиации и направлялся в запас, ГВФ или Осоавиахим. Если же пилот хотел остаться на так называемой сверхсрочной службе, то через год он сдавал экзамен экстерном на звание лейтенанта и служил в ВВС Красной Армии уже как кадровый военный летчик.



Естественно, что по первому варианту летчик получал более систематическую подготовку. Однако

вскоре оказалось, что и двух лет для подготовки полноценного летчика-истребителя было явно недостаточно, и поэтому снова обратились к опыту Российского императорского воздушного флота: кроме летных школ начали создаваться и функционировать различные курсы усовершенствования и дообучения, сеть которых создавалась и наращивалась в соответствии с возникавшими потребностями. Тем самым обеспечивался процесс непрерывного совершенствования профессиональных качеств летчика, не требовавший его специальной переподготовки в связи с перемещением по служебной лестнице.

Интересно, что созданная система подготовки летных кадров в полной мере обеспечивала не только комплектование частей ВВС, но и ГВФ, летно-испытательных центров, арктической авиации, зарождавшейся сельскохозяйственной авиации и других ведомств.

Подготовка Сталина к «освободительному походу» в Европу сказалась и на истребительной авиации. Резкое увеличение количества самолетов потребовало увеличения и количества летного состава и как следствие — дальнейшего увеличения сети учебных заведений. Уже 11 марта 1940 года Комитет Оборона при СНК СССР вынес специальное постановление, продублированное приказом НКО № 008, в котором ставилась дополнительная задача по подготовке авиационных специалистов. Во исполнение этого приказа в Управлении военных учебных заведений ВВС был составлен специальный расчет подготовки летно-технических кадров на 1940—1941 гг. В соответствии с данными этого расчета, все авиационные училища и школы были переведены на сокращенные сроки подготовки курсантов и слушателей. Действующие училища увеличивали количество курсантов, однако и

это не спасало. Поэтому появление новых учебных заведений было неизбежным.

Так, к 1 сентября 1940 года подготовкой летных кадров занимались уже 28 вузов. Но и это был не предел: на 1 декабря 1940 года число летных вузов возросло до 41, а к 5 февраля 1941 года летчики готовились в 53 учебных заведениях.

К 22 июня 1941 года подготовкой и совершенствованием специалистов разных профилей для комплектования частей ВВС Красной Армии занималось уже 111 военно-учебных заведений, при этом летные кадры готовились в 83 летных школах и военных авиационных училищах. Рост, невиданный в мировой истории: за 4 года — в 4,25 раза! Однако даже такого количества летных училищ было недостаточно для быстрорастущих ВВС РККА, поэтому помимо летных школ и училищ центрального подчинения было принято решение о создании окружных школ пилотов (в них к середине октября 1940 года обучались 4274 человека) [{12}](#).

Понятно, что качество подготовки летчиков, особенно тех, которые направлялись в приобретающую все большее значение истребительную авиацию, не могло быть очень уж основательным, и поэтому накануне войны были созданы еще и специальные школы по подготовке летчиков истребительной авиации.

Подготовкой командного состава для частей и соединений истребительной авиации, кроме авиационных школ и училищ, занимались и другие учебные заведения, в которых были открыты военные авиационные отделения, курсы и факультеты. Так, например, во второй половине тридцатых годов в военной академии им. М.В. Фрунзе было открыто отделение, а при Военно-морской академии — авиационный факультет. Центры изучения воздушного боя начали действовать в военных округах.

Важное значение в то время имело создание специального высшего учебного заведения для подготовки командного состава ВВС. Для этого в марте 1940 года из состава ВВИА им. профессора Н.Е. Жуковского были выделены командный, штурманский и оперативный факультеты, а также курсы усовершенствования высшего начальствующего состава в самостоятельную Военную академию командного и штурманского состава ВВС РККА. В академии начали обучение 2240 слушателей, из них 450 человек на командном факультете. Чтобы слушатели не имели перерывов в летной подготовке, при академии, в поселке Монино Московской области, был сформирован учебный смешанный авиационный полк в составе пяти эскадрилий, на вооружении которых состояло 73 самолета. Свой первый выпуск — 255 авиационных командиров с высшим военным образованием, направленных во все рода авиации, — академия сделала 22 мая 1941 года.

Тем не менее до начала Великой Отечественной войны «довести до ума» новосозданные летные училища не удалось: учебные помещения и аэродромы во всех вновь созданных вузах не были оборудованы в полной мере, размещение личного состава не обустроено. Имел место некомплект инструкторов и преподавателей, в летных училищах хотя и насчитывалось более трех тысяч самолетов, однако абсолютное их большинство было представлено безнадежно устаревшими типами и сильно изношено. Новая техника направлялась в строевые части на их перевооружение, а старые самолеты, часть которых должны были пойти в учебные заведения, еще не были списаны.

Интенсивное развертывание сети новых учебных заведений ВВС потребовало изменения и порядка их комплектования переменным составом. Хотя по-прежнему интенсивно работал Осовиахим (только в 1938

—1940 гг. аэроклубы страны направили в авиационные учебные заведения более 24 тыс. человек), однако этого было явно недостаточно. Поэтому начиная с декабря 1940 года авиационные училища, школы летчиков и пилотов стали комплектоваться за счет лиц, призывавшихся в армию, которые направлялись в одну из 20 специализированных школ (спецшкол) ВВС, созданных в системе наркоматов просвещения РСФСР и УССР на основе Постановления СНК СССР от 6 ноября 1940 года. В эти школы военизированного типа по направлению военкоматов набирались юноши с семилетним образованием, имевшие хорошие и отличные оценки. В спецшколе за три года они получали полное среднее образование и начальную военную подготовку с летной практикой, что позволяло им впоследствии успешно осваивать программы училищ и школ ВВС. Спецшколы ежегодно направляли в вузы ВВС не менее 1600 человек в качестве абитуриентов, в том числе 75—80% — в школы первоначального обучения.

Одновременно в соответствии с Постановлением СНК СССР от 5 ноября 1940 года в 47 учебных авиационных эскадрильях ГВФ была организована первичная подготовка пилотов на самолетах У-2. К 1 октября 1941 года в этих эскадрильях прошли обучение 9910 человек, из которых 7756 были направлены в летные школы ВВС.

Новая система потребовала изменения учебных планов и программ обучения. В 1941 году они были разработаны для всех новых типов вузов ВВС. Непосредственно перед войной, в апреле 1941 года, был утвержден новый курс учебно-летной подготовки. По указанию ЦК ВКП(б) Главное управление ВВС разработало сокращенные программы подготовки летных кадров на военное время —10- и 6-месячные.

Таким образом, следует отметить, что система военно-авиационного образования до войны перетряхивалась достаточно много, что не позволило

окончательно сформировать систему подготовки летчиков-истребителей, наладить ее ритмичную работу. Одновременно этим же можно объяснить и достаточно низкие профессиональные навыки летчиков-истребителей, подготовленных перед войной.

Таким образом, новые летчики, не знавшие новых самолетов и плохо знакомые с тактикой истребительной авиации, лишь разбавили собой в значительной степени опытный летный состав, имевший боевой опыт, который, вместо того чтобы заниматься собственным совершенствованием, вводил их в строй и заново сколачивал подразделения.

Так, например, к лету 1941 года среднемесячный налет летчиков Прибалтийского ВО составил 5 часов 10 мин, Западного — 3 часа, Киевского — 1 час 20 мин. Из-за недостатка летной практики в авиационных катастрофах только приграничных округов за три месяца 1941 года произошли 71 катастрофа и 156 аварий.

Не стоит забывать и о том, что в период стремительного роста численности и технического перевооружения ВВС, создания новых частей и соединений, увеличения числа командных должностей ежемесячно получали новые назначения сотни офицеров. Нередко, едва приступив к работе в новой должности, они вновь перебрасывались к следующему месту службы. Не стоит сбрасывать со счетов и репрессии 1937—1939 гг., когда были арестованы и расстреляны сотни командиров разного ранга. Все это отрицательно сказывалось на уровне дисциплины и боевой выучке войск.

В результате к началу Великой Отечественной войны среди генералов и офицеров, занимавших должности командующих ВВС округов, только 28,5% имели высшее военное образование, должности командиров истребительных авиационных дивизий и бригад лишь на

9% были укомплектованы выпускниками академий. Около 37% летчиков, занимавших командные должности в ВВС, не прошли полного курса обучения даже в средних военно-учебных заведениях. Мало того, свыше 90% командиров истребительных авиационных дивизий исполняли свои обязанности не более полугода!

В то же время нельзя не согласиться с теми исследователями, которые утверждают, что интенсивное предвоенное формирование большого числа новых учебных заведений для ВВС после 22 июня 1941 года дало возможность быстро перестроить всю систему подготовки на военный лад и бесперебойно обеспечивать авиацию необходимым количеством подготовленных специалистов на протяжении всей войны.

ТЕХНИКА

Начавшаяся на Западе в сентябре 1939 года Вторая мировая война ясно показала, что состоявшие на вооружении советских военно-воздушных сил самолеты уже не в полной мере отвечали сложившимся к тому времени требованиям. Поэтому перед научно-исследовательскими учреждениями и конструкторскими коллективами «партией и правительством» была поставлена задача: всемерно активизировать работу по созданию новых типов самолетов, моторов, вооружения, которые по своим боевым качествам не только не уступали бы лучшим образцам зарубежной техники, но и превосходили их. В результате решения данной задачи к 1940 году советские конструкторы представили на испытания целый ряд новых скоростных, отвечающих требованиям времени, истребителей МиГ-1, МиГ-3, Як-1 и ЛаГГ-3.

При этом между авиаконструкторами разгоралась нешуточная конкурентная борьба, которая зачастую заканчивалась написанием доносов и арестами. По воспоминаниям выдающегося советского летчика-испытателя М.М. Громова, «аресты происходили потому, что авиаконструкторы писали доносы друг на друга, каждый восхвалял свой самолет и топил другого».

Понятно, что не все попадали за решетку только по доносам. Кому-то пришлось ответить за свои собственные ошибки. В частности, знаменитый авиаконструктор Андрей Николаевич Туполев был арестован из-за «вредительства», фактически он нанес серьезный экономический вред стране. В 1936 году Туполева отправили в Соединенные Штаты с заданием найти и отобрать наиболее экономичные и эффективные модели гражданских самолетов. Их производство

должны были организовать в СССР на лицензионной основе. Туполев увлекся американской жизнью, скупкой барахла и в итоге рекомендовал к заключению соглашение о поставке в Советский Союз технической документации на отобранные модели самолетов в дюймах (а напомним, что в СССР действовала метрическая система). Кроме того, вся документация оказалась еще и на английском языке. В результате было необходимо провести огромную лишнюю работу по переводу на русский язык десятков тысяч листов различной технической документации (только на один самолет их могло быть от 100 тыс. и до 300 тыс. и более листов), и перевести данные на метрическую систему. Хотя, с другой стороны, сложно представить, что американские авиаконцерны смогли бы предоставить документацию на русском языке, да к тому, приведенную к метрическим стандартам.

Стоит отметить, что самолеты нового поколения по многим параметрам отличались от своих предшественников, в том числе применяемыми для строительства материалами. Поэтому перевооружение самолетного парка истребительной авиации в значительной степени зависело от количественных характеристик и технологии производства алюминия в стране. С января 1939 года по январь 1941 года выработка алюминия в СССР возросла в 2,6 раза, улучшилось качество металла^{13}. Таким образом, наращивание производства самолетов-истребителей было обеспечено интенсификацией работы предприятий цветной металлургии.

Однако Сталин постоянно требовал принятия энергичных мер по перевооружению и интенсивному развертыванию ВВС. Поэтому новые самолеты (порой недоведенные и «сырые») срочно запускались в серийное производство, причем зачастую заводы были просто не готовы к этому важному шагу. В итоге

серийное производство было фактически «штучным». Так, например, в 1940 году было произведено всего 64 Як-1, 20 МиГ-3, а в первой половине 1941 года— 1946 истребителей МиГ-3, Як-1, ЛаГГ-3.

Наряду с разработкой и освоением в производстве новых самолетов, темпы которых по указанным причинам замедлялись, для обеспечения предвоенного развертывания советских военно-воздушных сил продолжалось увеличение выпуска хорошо освоенных в производстве самолетов-истребителей модернизированных, но уже морально устаревших конструкций. Так, например, до самого начала войны московский авиационный завод № 1 производил истребители И-153, а горьковский авиационный завод № 21 выпускал И-16. В итоге новые истребители лишь в незначительной степени «разбавили» собой основную массу устаревших к этому времени самолетов. Так, например, 75,8% истребителей в авиационной группировке, развернутой на территории западных приграничных округов к началу войны, составляли представители предыдущего поколения — самолеты И-16 и И-153, которые, несмотря на неоднократные модернизации по своим тактико-техническим данным значительно уступали основным истребителям противника. Другое дело, что их было значительно больше, чем смогли собрать немцы для удара по СССР.

Кроме того, не стоит забывать, что сам процесс поставок новой авиатехники в строевые авиаполки протекал крайне неорганизованно. Об этом ярко свидетельствует лишь частичное перевооружение истребительных авиационных полков, которого удалось достичь к началу Великой Отечественной войны. В результате к началу войны на вооружении одного полка могли состоять истребители различных типов и модификаций. Так, например, ВВС Ленинградского военного округа насчитывали в своем составе 13

истребительных авиаполков, на вооружении которых находилось 709 истребителей, из которых И-16 разных модификаций и И-153 было 642. Новых истребителей МиГ-3 было всего 2, ЛаГГ-3 — 20 самолетов, а Як-1 имелось в количестве 45.

В составе ВВС Прибалтийского особого военного округа парк истребительной авиации был еще более пестрым. Достаточно сказать, что там сохранилось около 70% истребителей-бипланов И-15бис! Авиационных полков, укомплектованных практически целиком относительно современными модификациями И-16, имелось только два, вооруженных же только истребителями И-15бис — четыре. Остальные три полка имели смешанный состав.

Только в ВВС Одесского военного округа ситуация была более-менее сносной: из 561 истребителя в полках было 132 новых МиГ-3. Однако и здесь большая часть самолетов новых типов была распределена в армейскую авиацию — в 20-ю САД (60 машин находились в 4-м иап и 62 — в 55-м иап), еще по пять МиГов получили 69-й иап и 131-й иап. Обладавших еще достаточно высоким боевым потенциалом И-16 на аэродромах округа имелось свыше трехсот. А устаревшие бипланы И-153 и И-15 исчислялись буквально единичными экземплярами.

В связи с усложнением технологии производства самолетов предприятия авиастроения укрупнялись и обновлялись. Процесс этот был сложным и дорогостоящим. Следует отметить, что планы модернизации производства перед войной так и не были реализованы до конца, а в деле реконструкции старых предприятий авиастроения немаловажную роль сыграли установленные еще в двадцатые годы связи с Германией, которая в то время еще не была фашистской. Так, например, на пяти старейших советских авиационных заводах от 40 до 90% станков и

оборудования были иностранного, главным образом германского производства.

В итоге к началу Великой Отечественной войны авиационную технику для советских ВВС строили шестнадцать заводов. Причем половина из них специализировалась на выпуске самолетов-истребителей:

№1, Москва МиГ-1/3, И-153

№21, Горький ЛаГГ-3, И-16

№23, Ленинград ЛаГГ-3

№31, Таганрог ЛаГГ-3

№153, Новосибирск ЛаГГ-3

№292, Саратов Як-1

№301, Химки Як-1

Необходимо отметить, что один из шестнадцати имевшихся в ведении НКАП заводов начал работать в 1939 году, пять заработали в 1938-м, семь — в 1937-м и только три завода были реконструированы из ранее функционировавших.

Таким образом, в начале 40-х годов советская авиационная промышленность приблизилась по своей мощности к авиационной промышленности ведущих западных стран.

ОРГАНИЗАЦИОННАЯ СТРУКТУРА

В организационном отношении ВВС Красной Армии, в том числе истребительные формирования, накануне Великой Отечественной войны кардинально отличались от того состояния, которое было присуще военной авиации в середине 30-х годов, когда шел процесс непрерывного развития структуры авиационных частей, уточнялся состав фронтовой авиации и место различных родов авиации в военно-воздушных силах. Для того чтобы правильно оценить результаты этого развития, необходимо выявить основные тенденции в изменении указанных параметров на протяжении всей второй половины тридцатых годов.

К 1936 году основной войсковой частью советских ВВС стала авиационная эскадрилья, оставаясь таковой вплоть до конца тридцатых годов. Истребительная авиационная эскадрилья насчитывала в своем составе 31 самолет и 367 человек личного состава. Ее командир подчинялся непосредственно начальнику ВВС военного округа. Таким образом, эскадрилья являлась основной организационной и тактической единицей истребительной авиации, которая должна была входить в состав войск фронта.

К этому времени в войсках военного округа стали организовываться и авиационные соединения: в соответствии с постановлением Реввоенсовета СССР все авиационные части, расположенные в одном гарнизоне, организационно объединялись в авиационную бригаду. Данное мероприятие было обусловлено не тактическими, а административными соображениями. Понятно, что управлять авиационной бригадой в воздухе было непросто, учитывая уровень развития средств управления, однако создание бригад облегчало задачи

обеспечения авиачастей, расположенных в одном гарнизоне.

В дальнейшем административные принципы продолжали довлеть над военными. Так, исходя из этих же соображений, командование ВВС Красной Армии начало осуществлять перегруппировку сил авиации, располагая в гарнизоне части одного и того же рода авиации. Это позволяло уменьшить номенклатуру запасных частей, точнее определять потребные размеры расходных материалов и топлива. Однако именно данное мероприятие привело к идее создания однородных истребительных авиационных соединений — истребительных авиабригад.

Гигантская работа по плану индустриализации, сложившийся при этом дефицит бюджета и многие другие объективные и субъективные факторы вносили свои коррективы в процесс организационного строительства ВВС. По этим причинам не удалось полностью реализовать перспективы по формированию однородных авиационных соединений. Так, например, в 1935 году в составе ВВС Красной Армии находилось 77 авиационных бригад. Однако только 14 из них являлись истребительными, а остальные были смешанными, состоявшими из эскадрилий различных родов авиации (истребительных, бомбардировочных, разведывательных и штурмовых). С одной стороны, наличие смешанных авиационных соединений способствовало отработке совместных действий частей истребительной и других родов авиации, с другой — не давало возможности создавать и совершенствовать тактические формы применения соединений истребительной авиации.

Тем не менее был заметным рост боевого состава истребительной авиации, который осуществлялся за счет формирования новых частей и увеличения штатного числа боевых самолетов и личного состава в авиационных частях и соединениях. В истребительных

авиационных эскадрильях были созданы штабы, руководившие работой специальных служб — эксплуатационно-технической, аэрофотограмметрической, вооружения, связи и аэронавигации. Увеличились возможности авиационного тыла, представленного в авиационных соединениях.

Были установлены штаты, в соответствии с которыми в истребительной авиационной бригаде предполагалось иметь 100 самолетов-истребителей. На базе авиабригад предусматривалось создание отдельных тренировочных отрядов, предназначенных для переподготовки летчиков, имевших длительные перерывы в летной работе. Таким образом, бригада приобретала черты полноценного тактического соединения ВВС РККА и оставалась таковым вплоть до 1940 года.

С увеличением количества самолетов, поступавших на вооружение частей и соединений ВВС, и совершенствованием самолетного парка боевой авиации менялось соотношение родов авиации в составе ВВС. Что касается истребительной авиации, то к июню 1941 года ее удельный вес достигал 53,4% в общем самолетном парке ВВС РККА.

Один из самых серьезных организационных шагов был предпринят в 1938 году, когда народный комиссар обороны СССР К.Е. Ворошилов утвердил новые штаты авиационных частей. Согласно им истребительный авиационный полк теперь состоял из четырех авиационных эскадрилий, становившихся в новой структуре подразделениями 15-самолетного состава. Таким образом, эскадрилья истребительной авиации состояла из пяти авиационных звеньев трехсамолетного состава.

Новая структура значительно усложняла организацию авиационной части, но вместе с тем усиливала как истребительный авиационный полк, так и

входившие в него подразделения, повышая их возможности по выполнению задач тактического уровня^[6]. Именно с такой организацией истребительные авиационные части вступили в войну.

К концу 1941 года планировалось создать 106 авиационных полков, вооруженных новой техникой. Кроме того, планом на 1941 год предусматривалось перевооружить на новую авиационную технику все 96 имевшихся истребительных авиационных полков. Фактически к 22 июня удалось перевооружить лишь 8 из них, что составляло около 10% истребительной авиации. При этом о степени и качестве освоения новой техники говорить не приходится.

На 1 января 1941 года в ВВС Красной Армии имелось 249 авиационных полков различных родов авиации, насчитывающих в своем составе 14 095 самолетов. К 1 июня того же года количество авиаполков истребительной авиации увеличилось на 17, а число боевых самолетов в ней возросло на 1504 машины. Истребительные авиационные части были сведены в авиационные соединения.

В июле 1940 года как альтернатива авиационным бригадам был создан новый тип такого соединения — авиационная дивизия. Первые авиационные дивизии были переформированы из авиационных бригад, впоследствии было одновременно начато формирование многих новых соединений данного вида. Так, если в 1930 году ВВС состояли из 17 бригад, то уже к июню 1941 года в ВВС Красной Армии имелось 79 авиационных дивизий и 5 авиационных бригад.

Авиационные дивизии создавались двух типов: смешанные — для комплектования ВВС армий и однородные истребительные — во фронтовых группах авиации.

Однако летом 1941 года почти все управления дивизий находились в стадии формирования и были

недоукомплектованными. Мало того, в ВВС военных округов (а их было создано пять, по числу приграничных округов) руководство авиацией оказалось децентрализованным. Фронтальная группа авиации этих объединений, находившаяся в непосредственном подчинении командующего ВВС ВО, составляла 40,5%, а ВВС армий (армейская авиация) включали в себя 43,7% имевшейся авиации.

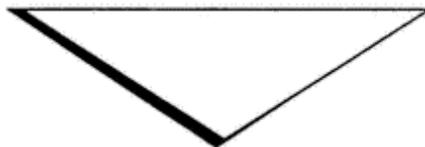
Стоит сказать, что такое распыление сил создавалось сознательно — на основе мягко говоря неадекватной оценки весьма своеобразного опыта боевого применения авиации в советско-финской войне.

Накануне Великой Отечественной войны изменилась и организационная структура авиационного тыла, предназначенного для обеспечения формирований истребительной авиации. В конце 30-х годов были сформированы авиационные базы — тыловые части, придаваемые по одной авиационным соединениям. Входя в состав авиационной дивизии, авиабаза могла обеспечить 8—10 истребительных авиационных эскадрилий пятнадцатисамолетного состава, располагавшихся на отдельных аэродромах.

Однако опыт войны с Финляндией в 1939—1940 гг. показал, что такая структура значительно снижает маневренность как летных, так и тыловых частей. Поэтому с апреля 1941 года авиабазы стали изыматься из состава авиационных соединений. Таким образом, авиационный тыл стал независимым от боевых частей и соединений истребительной авиации, будучи организованным по территориальному признаку. В военных кругах стали создаваться районы авиационного базирования (РАБ), которые, являясь соединениями авиационного тыла, осваивали закрепленную за ними территорию в аэродромном отношении и организовывали материально-техническое обеспечение

истребительных авиационных частей и соединений любой принадлежности.

В состав РАБ входили авиационные базы, а в последние — батальоны аэродромного обслуживания (БАО) из расчета: один батальон на полк и одна база на дивизию. Помимо авиабаз район авиационного базирования включал в свой состав инженерно-аэродромный батальон и подвижную железнодорожную авиационную мастерскую. К началу войны авиационный тыл находился в стадии реорганизации, что серьезно осложнило действия истребительной авиации.



Глава 2. ОПЫТ ПРИМЕНЕНИЯ ИСТРЕБИТЕЛЬНОЙ АВИАЦИИ В ХОДЕ ЛОКАЛЬНЫХ КОНФЛИКТОВ 30-х ГОДОВ

В 30-е годы советские летчики-истребители в разных качествах приняли участие в нескольких войнах в Европе и Азии. Прежде всего, это гражданская война в Испании 1936—1939 гг., японско-китайская война 1933—1937 гг., советско-финская война 1939—1940 гг., столкновения в районе Халхин-Гол 1939 года. И это без учета более локальных конфликтов типа событий в районе озера Хасан в 1938 году. Во всех этих вооруженных столкновениях они получили достаточно богатый боевой опыт, который, однако, не в полной мере был проанализирован и использован в будущей войне.

Во время гражданской войны в Испании Советский Союз помогал законному правительству, причем как оружием, так и в деле подготовки военных специалистов. За Пиренеи были направлены советские военные советники и добровольцы (которых в советское время было принято называть интернационалистами). По событиям испанской войны стране стали широко известны имена Я.В. Смушкевича, бывшего советником при командующем республиканской авиацией, летчиков-истребителей И. Копца, П. Рычагова, А. Серова, С. Тархова, С. Черных и многих других. Все они были авиаторами, получившими военное образование уже после революции и воспринявшими положения тактики истребительной авиации, разработанной советской военной наукой во второй половине тридцатых годов.

В то время как к мятежникам авиация из Италии и Германии прибывала цельными строевыми подразделениями, республиканские формирования были интернациональными. Что называется «плечом к плечу» вместе с испанцами летали советские летчики, чехи, британцы, американцы. При этом языком общения как на земле, так и в воздухе формально был испанский, а летчики применяли тактику советской авиации.

Одной из основных задач, актуальных для республиканской авиации, была борьба за господство в воздухе, которая в тех условиях была возложена преимущественно на истребители. При этом важное место занимало качество авиационной техники и степень летной выучки пилотов.

Испанская война интересна тем, что это был один из тех предвоенных конфликтов, в которых широко применялись лучшие образцы как немецкой, так и советской авиатехники.

Основным самолетом-истребителем правительственной авиации был биплан конструкции Поликарпова И-15 (кроме поставок из СССР в стране было налажено и лицензионное производство). Этот достаточно неплохой самолет широко применялся как многоцелевой, совмещающий функции как штурмовика, так и разведчика. Важным плюсом стал тот факт, что для его базирования было достаточно небольшой площадки с любым видом покрытия, он был прост в управлении и очень живуч^[7].

Как вспоминали советские добровольцы в своих отчетах и послевоенных мемуарах, на И-15 можно было без особых проблем взлететь в любой ситуации, выдержать длительный и напряженный воздушный бой и вернуться на неподготовленную площадку. Отличался «чатос» («курносый» — прозвище в испанской авиации) и великолепной маневренностью. Как правило, встреча штурмовиков противника («Хейнкель» Хе-45, «Хейнкель»

Хс-46, «Аэро» А-101) с группой И-15 всегда оканчивалась срывом выполнения боевой задачи для противника. Из бомбардировщиков мятежников единственным типом, который мог реально отразить атаки этого истребителя, был только «Юнкере» Ю-52.

Экипажи остальных бомбардировщиков, полностью осознавая слабость своего вооружения, использовали для своей безопасности плотные боевые порядки. Однако советские летчики и тут нашли способ: для того чтобы разбить такой порядок, использовали удар с пикирования истребителей И-16, а одиночные машины становились легкой добычей И-15.

Стоит сказать, что прибытие новейших на тот момент истребителей И-16 еще больше усилило позиции республиканцев. Как позже вспоминал один из советских добровольцев Г.Н. Захаров: «Мы знали, что [в Алькалу] прибыла ожидаемая нами вторая группа советских летчиков-добровольцев и что эта группа будет воевать вместе с нами в мадридском секторе на истребителях И-16. Известие о прибытии И-16 несколько сгладило тяжелые впечатления последних боев: теперь мы уже представляли солидную силу и у нас появились шансы стать хозяевами в мадридском небе. Ведь до сих пор мы только сдерживали авиацию противника, теперь же нам были по плечу и более сложные задачи».

Более современным истребителем испанцев был скоростной И-16. Этих машин было поставлено относительно немного и первоначально они использовались крайне ограниченно прежде всего для прикрытия позиций республиканцев способом патрулирования на малой высоте. Это давало моральный эффект и являлось хорошим тактическим приемом — ведь атака снизу для бомбардировщиков противника была практически всегда смертельной, к тому же именно сзади — внизу находилась мертвая, непростреливаемая бортовым оружием

бомбардировщика зона. Основной целью атаки для летчика был прежде всего бомболюк — при удачном попадании самолет противника взрывался в воздухе.

Однако появление в испанском небе новейшего германского бомбардировщика «Хейнкель» Хе-111 потребовало изменения тактики летчиков-истребителей. Ведь новая машина была, с одной стороны, скоростной, с другой стороны — хорошо вооруженной. Кроме того, самолет был спроектирован с учетом боевого опыта, полученного в Испании, поэтому особое внимание германских конструкторов было приковано к прикрытию двигателей и топливных баков. Уже после первых боев оказалось, что установленный на советских истребителях скорострельный пулемет винтовочного калибра ШКАС, несмотря на прекрасные характеристики, не мог нанести большие повреждения цельнометаллическому самолету.

В результате советские летчики были вынуждены изобрести тактический прием, с помощью которого значительно увеличивалась вероятность сбитая «Хейнкеля».

Как оказалось, наиболее эффективным оказалось пикирование с передней полусферы до одной высоты с бомбардировщиком и атака незащищенных радиаторов или экипажа, находившегося в большом стеклянном носу. В то же время нельзя не отметить, что атака «в лоб» требовала от летчика И-16 точного расчета, при этом ограниченный боезапас не позволял выполнить повторную атаку. Не стоит забывать, что по атакующему открывали огонь одновременно по крайней мере две огневые точки.

Что касается общих моментов тактики истребительной авиации, то, как правило, сближение с противником республиканские летчики стремились произвести неожиданно для него, используя солнце или облачность. Следующая смена тактики произошла в

1937 году, когда над полем боя авиация мятежников начала появляться смешанными группами в 40—50 самолетов.

Поэтому для атаки бомбардировщиков, сопровождаемых истребителями противника, боевой порядок республиканцев делился на три группы. Первые две связывали боем истребителей ударной группы и непосредственного сопровождения. Третья — атаковала бомбардировщиков.

При отсутствии радиосвязи управление в таком боевом порядке командир осуществлял личным примером. При встрече с противником на встречных курсах первый летчик звена И-15, увидевший противника, доворачивал самолет в сторону от него, затем следовал боевой разворот всем звеном, набор высоты в сторону противника... и атака сверху.

В небе Испании практически впервые сложилась такая ситуация, которая впоследствии повторялась неоднократно: в воздушных боях сталкивались самолеты разных поколений. При этом летчики стремились использовать преимущества своей боевой машины, к какому бы поколению она ни принадлежала. Так, пилоты «Мессершмиттов» Me-109 использовали скорость для внезапного появления и уходили после первой атаки вне зависимости от того, удалось сбить противника или нет (кстати, такая тактика и будет излюбленной в ходе боев на советско-германском фронте). С другой стороны, республиканцы старались затянуть их в маневренный бой. Летчики И-15 старались выполнять разворот в горизонтальной плоскости и, используя меньший его радиус, оказаться позади противника. В групповом бою и в невыгодных для себя условиях И-15 обычно использовали оборонительный круг, прикрывая друг друга с задней полусферы. В конце войны при численном превосходстве в бою против Me-109 летчики

И-16 типов 5 и 6 также использовали оборонительный круг.

Кардинально ситуация в воздухе изменилась с появлением, с одной стороны, И-16 типа 10 (пушечные), а с другой — Me-109E новой модификации с трехлопастным винтом изменяемого шага и 20-мм пушкой. Теперь в схватке с противником летчики И-16 могли надеяться только на свое летное мастерство. При атаке на такие самолеты советские летчики выполняли половину виража с переходом в пикирование, разгонялись и тем самым значительно ускоряли все эволюции в бою. Однако летчики более скоростных Me-109E были свободны в вертикальном маневре, и, если уходили из-под атаки, то легко перехватывали инициативу в воздушном бою. Таким образом, республиканским летчикам необходимо было решать исход боя в первой же атаке. Второго шанса противник не давал.

Поэтому зачастую единственным выходом была имитация повреждения самолета с планированием на предельно малую высоту, с тем расчетом, что противник сочтет их сбитыми. Если же поврежденный самолет становился неуправляемым, летчик вводил его в пикирование и на малой высоте, на выходе из кабины, раскрывал парашют — в этом случае не требовалось обычных 200 метров, гарантировавших безопасность покидания самолета.

В Испании, вероятно, впервые в истории воздушных войн XX века истребители широко применялись и для действий по наземным целям, используя высокую точность своей стрельбы. Эффективным вариантом штурмового удара летчика-истребителя считалось применение бомб малого калибра в сочетании с огнем бортового вооружения. Обычно бомбометание осуществлялось с пикирования с высоты 2000—2500 метров, после чего выполнялся заход с пологого

пикирования на ту же цель с малой высоты с применением стрелкового оружия.

Как уже упоминалось, в Испании для штурмовых действий широко привлекался И-15. При этом, как правило, истребители становились в круг и по очереди атаковывали цель до тех пор, пока не заканчивались боеприпасы.

Испанские летчики, обучавшиеся в Кировобадской летной школе СССР, в обязательном порядке проходили практику по бомбометанию 25- и 50-килограммовых бомб. По большей части для их применения использовалась атака с пикирования, причем результаты бомбометания были высокими. Для бомб основными целями были танкетки, позиции артиллерии, в то время как скопления войск расстреливались из пулеметов.

Истребители успешно применяли штурмовые действия и для нарушения железнодорожных перевозок. Штурмуя поезда, находившиеся в пути следования, они обстреливали их из бортового стрелкового оружия. Способы атаки движущегося транспорта и порядок применения имевшихся средств поражения только начинали отрабатываться, и поэтому рекомендации по их применению нередко были противоречивы. Так, например, боевая практика показывала, что движущуюся цель лучше атаковывать, выбирая параллельные с ней курсы. С другой стороны, опыт советско-финской войны вполне определенно указывал и на высокую результативность атак, выполняемых с малой высоты на поперечных с целью курсах.

Однако в Испании, как и в годы Первой мировой войны, большое влияние на исход воздушного боя оказывали летчики-асы. Так, по нашим подсчетам примерно 10% летчиков-истребителей, являвшихся асами, сбили 75% от общего числа уничтоженных самолетов противника.

Боевая практика потребовала применения истребителей и ночью. В конце 30-х годов взлет в ночных условиях производился при помощи курсовых огней и света фар автомобилей перпендикулярно взлетной полосе. В воздухе же при отсутствии радионаведения направление на атакуемый самолет определяли визуально по выхлопам из цилиндров его двигателя или выделяя силуэт самолета на фоне звездного неба. При этом большую сложность составляло определение дистанции для стрельбы — во время такой атаки непреднамеренное столкновение с противником было не редкостью. В Испании специальная подготовка самолета И-15 к ночным действиям, как правило, ограничивалась установкой помимо обычных аэронавигационных огней специальных посадочных фар под правым нижним крылом, которыми пользовались не только при посадке, но и в ночном воздушном бою.

В ходе столкновений у озера Хасан в 1938 году широко применялись эшелонированные действия истребителей, использовавшихся в качестве штурмовиков. Во время штурма сопки Заозерная и Безымянная 6 августа 1938 года эскадрильи И-15 и И-16, сменяя друг друга, непрерывно в течение дня дежурили в воздухе, не допуская противника в район действий наземных частей. Как правило, оканчивая патрулирование, истребители снижались до высоты бреющего полета и обстреливали из пулеметов вражеские позиции.

В Китае действиями советской авиации руководили военно-воздушный атташе П.Ф. Жигарев и П.В. Рычагов, за два месяца до новой командировки вернувшийся из Испании. Истребительной авиационной группой, которая в 1938 году включала три авиационных эскадрильи (одна на И-16 и две на И-15), командовал А.С. Благовещенский. Высокую результативность в

воздушных боях показали летчики: А. Губенко, Г. Захаров, Г. Кравченко, С. Смирнов и многие другие.

Численно китайская авиация многократно уступала японской — количество самолетов в ней в 1938 году достигало 150, тогда как Япония увеличила численность своей авиации до 1000 единиц. Однако в качественном отношении самолеты советского производства превосходили японскую технику. Это наложило свой отпечаток как на характер выполнения решаемых задач, так и на тактические приемы, использовавшиеся советскими летчиками. Характерными для действий авиации в тех условиях стали групповые воздушные бои, целью которых было стремление каждой из сторон заставить противника покинуть район сражения.

Весной 1939 года, когда японские войска вторглись на территорию Монголии в районе реки Халхин-Гол, группировка советской авиации с самого начала конфликта в полтора раза превышала по численности авиацию агрессора. Это было достигнуто за счет своевременного маневра силами, в ходе которого к государственной границе были перебазированы дислоцировавшиеся в Монголии 70-й иап и 150-й бап, а на аэроузел Тамцак—Булак из Забайкальского военного округа прибыл 22-й иап.

После первых боев, когда летчики этих полков понесли тяжелейшие потери, в срочном порядке 29 мая транспортным самолетом из Москвы прибыла группа летчиков, ранее принимавших участие в боевых действиях в Испании и Китае, во главе с комкором Я.В. Смушкевичем. Многие из прибывших летчиков — С. Грицевец, Г. Кравченко, И. Лакеев, В. Рахов, Е. Степанов и другие заняли командные должности и руководили боевой деятельностью советской истребительной авиации в МНР.

Во второй половине июня силы японской авиации увеличились за счет трех авиационных групп, общей

численностью более 200 самолетов. В ответ советское командование перебросило из Забайкальского военного округа в Монголию дополнительно еще два истребительных авиационных полка и группу лётно-технического состава без материальной части.

При подготовке наступательной операции 1-й армейской группы на усиление авиационной группировки прибыли 56-й бап, а также 8-й и 32-й иап. Таким образом, на территории Монголии в какой-то момент базировалось шесть истребительных авиационных полков. Однако реально в боевых действиях участвовало только три из них: 22-й, 56-й и 70-й.

В ходе наступления предусматривалось массированное применение истребительной авиации, при этом ближайшая граница зоны взаимодействия с наступающими соединениями сухопутных войск должна была находиться в 3—5 км за линией их боевого соприкосновения с противником. Что вполне было в духе Полевого устава 1936 года, который указывал, что «задача авиации в наступлении заключается в массированном воздействии по резервам и тылам обороны противника». Всего за период боев в районе реки Халхин-Гол на штурмовые действия истребителями было произведено 3274 самолето-вылета, что составило 18% от общего их количества, выполненного всей истребительной авиацией.

В ходе боевых действий в районе реки Халхин-Гол, выполняя штурмовые действия, истребители широко применяли противозенитное маневрирование, которое заключалось в периодическом изменении высоты и курса при заходе на цель. Уход от цели производился с резким набором скорости, при наличии запаса высоты увеличение скорости производилось за счет интенсивного снижения.

Что касается финской войны, то какого-либо кардинального влияния на тактику применения истребительной авиации она не внесла. Продолжали совершенствоваться способы атаки истребителями наземных целей, оптимизировались боевые порядки, параметры и элементы боевого полета, эволюции самолетов в районе цели и зонах поражения ПВО, направления заходов на разнохарактерные объекты.



Глава 3. ВОСКРЕСЕНЬЕ, 22 ИЮНЯ 1941 ГОДА

Начало Великой Отечественной войны для советских вооруженных сил связано прежде всего с драматическим поражением в приграничном сражении, развернувшемся с 22 июня 1941 года, — с удара немецких вооруженных сил по Красной Армии, со дня на день ожидавшей приказа об «освободительном походе в Европу».

Уже в первый день войны авиация РККА понесла тяжелейшие потери. На тему «почему это произошло в таких масштабах» в последние годы написаны несколько десятков книг — причем как профессиональными историками, так и любителями^[8]. Не вдаваясь в детали, хотелось бы отметить следующее — скученное базирование огромной авиационной армады в приграничных районах. Ведь после занятия в 1939—1940 гг. территории Западной Белоруссии, Западной Украины и Прибалтики новых аэродромов построено почти не было.

Только 10 апреля 1941 года советское руководство утвердило план строительства и реконструкции 251 аэродрома. Начались и земляные работы, однако их темпы не удовлетворяли наркомат обороны. Такое положение вещей отражено, например, в приказе наркома обороны № 0039 от 18 июня 1941 года: «Положите с ходом строительства оперативных аэродромов недопустимо плохое. На 01.06.1941 охвачено строительством только 50 процентов от утвержденного мною плана строительства аэродромов на 1941 год. В особенности плохо ведется строительство аэродромов в

КОВО и Запово. Приказываю: Военным советам округов немедленно развернуть строительство... с расчетом окончания строительства летных полей не позже 01 августа и полного окончания аэродромов не позже 01 октября 1941 г. График выполнения работ подать мне 25.6.41 г. Поставить вопросы перед ЦК и СНК союзных республик по оказанию максимальной помощи... Дополнительных лимитов на топливо дано не будет, поэтому шире привлекать конный транспорт и землекопов»[{14}](#).

Рассмотрим более детально события того несомненно трагического для советской авиации дня в разрезе авиации приграничных военных округов.

НА ОСТРИЕ УДАРА

Основной удар немецкое командование планировало в полосе Западного особого военного округа (ЗапОВО). В его состав входили три армии с приданными им смешанными авиационными дивизиями:

11-я САД (122-й и 127-й иап);

10-я САД (33-й и 123-й иап);

9-я САД (41-й, 124-й, 126-й и 129-й иап).

При этом по предвоенным выкладкам каждой армии выделялась полоса обороны примерно в 150 км.

На левом крыле округа государственную границу прикрывала 4-я армия, куда входила 10-я смешанная авиационная дивизия, части которой базировались в Бресте, Кобрине и Пинске.

Центральный участок прикрывала 10-я армия. Основу ее ВВС составляла 9-я смешанная авиационная дивизия. Ее штаб дивизии, как и армии, находился в Белостоке.

На правом крыле округа государственную границу прикрывала 3-я армия, в состав которой входила 11-я смешанная авиационная дивизия под командованием полковника Ганичева П.И. (штаб дивизии с 6 мая 1941 года дислоцировался в Лиде).

Кроме того, отметим, что в состав ВВС ЗапОВО входила также 43-я истребительная авиадивизия.

Общее командование военно-воздушными силами Западного особого военного округа осуществлял генерал-майор авиации Иван Иванович Копец. 34-летний генерал-майор авиации, был отличным и отважным летчиком, однако приобрести необходимый опыт командования крупным авиационным объединением он еще не успел. Службу в ВВС И.И. Копец начинал, как и многие другие. Закончив школу военных летчиков, он в

течение семи лет успешно летал в строевых авиачастях. Как доброволец-интернационалист участвовал в боях в Испании, где командовал истребительной авиационной эскадрильей. За личную отвагу и успехи в воздушных боях был удостоен звания Героя Советского Союза. По возвращении из Испании в 1938 году бывший командир эскадрильи И.И. Копец сразу же был назначен на должность заместителя командующего ВВС Ленинградского военного округа, а следом — командующим ВВС Западного особого военного округа, который насчитывал в своем составе почти 2000 самолетов! Став командующим, И.И. Копец в штабе, что называется, не засиживался, часто бывал на аэродромах подчиненных ему частей, занимаясь преимущественно контролем переучивания летчиков на новые самолеты.

Однако в одиночку обеспечить полноценный и действенный контроль боевой подготовки частей было просто невозможно. Недосмотры в организации управления авиацией дали о себе знать в первые же минуты войны.

Война застала авиацию округа в состоянии передислокации с постоянных аэродромов на полевые, которая осуществлялась с мая 1941 года. В этом отношении характерен пример 11-й смешанной авиационной дивизии:

в июне 1941 года 127-й истребительный авиаполк был переведен на восток от Скиделя — в район д. Лесище;

122-й истребительный авиаполк, который находился в Лиде, 10 мая 1941 года передислоцировался в Новый Двор, размещенный в 7—10 км на запад от Гродно, в 15 км от госграницы. Запасного аэродрома не было. Штаб полка находился во дворце усадьбы Бобра Велька, а аэродром на поляне, напротив усадьбы, в 1,5 км от станции Новый Двор.

Для чего советское командование подтягивало армии к границе и при этом пыталось не спугнуть Гитлера, не дать ему повода для начала войны?

Думаю, стоит согласиться с утверждением белорусских историков, что «предвоенная группировка армий ЗОВО более подходила для наступления, чем для обороны, хотя оперативные документы Наркомата обороны, Генерального штаба и штаба ЗОВО наступательных задач перед ней не устанавливали. План прикрытия границы предусматривал отражение первого удара противника и переход армий округа в наступление с переносом боевых действий на его территорию. Варианты возможного отступления армий не предусматривались»^[15].

Утром 22 июня основной удар бомбардировщиков люфтваффе пришелся по местам базирования 9-й САД, в составе которой было наибольшее количество истребителей новейшего типа. В первых же налетах из 409 имевшихся самолетов было потеряно 347.

Ее командир, генерал Сергей Черных, был обвинен в преступном бездействии и 27 июня расстрелян^[9]. Только некоторые полки дивизии смогли оказать сопротивление в воздухе — советские летчики заявили о 85 сбитых самолетах противника.

В 11-й САД ударам с воздуха подверглись все шесть аэродромов, а тыловых аэродромов для перебазирования просто не было. Потери составили 127 из 199 наличных самолетов.

В 10-й САД после первых налетов полностью были уничтожены два авиаполка. Тем не менее уже в 4 часа утра летчики 33-го иап вылетели в район Бреста на перехват немецких бомбардировщиков. Однако мужество отдельных летчиков не смогло изменить ситуацию, и к концу дня из 231 самолета было потеряно 180.

Причем зачастую самолеты были потеряны не от воздействия противника. Так, ночью 23 июня штаб 10-й САД прибыл на запасной КП 4-й армии, что располагался в 4 километрах в лесу по шоссе Картуз—Береза—Слуцк. В связи с паническим бегством командира роты связи управления дивизии старшего лейтенанта Медведева вместе с единственной радиостанцией радиосвязь с Пинском и штабом ВВС установить не удалось. Поэтому исправные самолеты 123-го иап, а также бомбардировщики 39-го сбап перелетели на аэродром Бобруйск и по приказу командира 13-й Б АД генерал-майора Плынина вошли в его подчинение.

К пяти часам вечера летно-технический состав 123-го иап прибыл на автомобилях в г. Пинск. Личный состав 39-го сбап, также без матчасти, в целях вывода из-под удара был переброшен на автомобилях на станцию Лунинец. Остальные части дивизии следовали в направлении Пинск, Слуцк, Барановичи, Бобруйск с учетом сложившейся обстановки.

Через два дня все части дивизии на железнодорожном транспорте были отправлены в Гомель и Зябровку. Однако 26 июня летно-технический состав в соответствии с распоряжением командира 10-й САД (согласно полученному распоряжению командования ВВС Западного фронта) был погружен в железнодорожный эшелон и отправлен в Москву, Воронеж и Сейму для получения новых самолетов. За первые три дня войны в 10-й САД погибли 9 летчиков, 72 пропали без вести. Тем самым первые бои войны для полков 10-й САД закончились.

Полкам 43-й дивизии в первый день «повезло»: во-первых, аэродромы базирования находились вдалеке от границы, во-вторых, ее командир Герой Советского Союза Г.Н. Захаров принял несколько весьма неглупых решений. Так, еще до 22 июня его приказом все отпускники были отозваны и вернулись в части,

увольнения в субботу и воскресенье отменены, одновременно было увеличено число дежурных звеньев и эскадрилий. В первые часы полки дивизии не были подвергнуты бомбежке, поэтому сохранившая полную боеспособность дивизия около 06:00 получила приказ командующего ВВС ЗапОВО И.И. Копеца прикрыть двумя полками Минск путем перебазирования на аэродромы Барановичи и Пуховичи.

И хотя, по официальным данным, потери ВВС Западного фронта составили ровно половину наличного состава — 738 самолета, фактически к исходу второго дня войны авиация округа была уничтожена, а ее остатки отведены в тыл на переформирование.

ПРИБАЛТИКА

В составе ВВС ПрибОВО насчитывалось три САД — 6-я, 1-я и 8-я и 57-я истребительная дивизия (всего 1262 самолета). Вся эта немаленькая армада базировалась на 11 аэродромах.

Для ПрибОВО ситуация складывалась несколько более удачно, чем на западном направлении — дело в том, что хотя время удара для всех частей люфтваффе было назначено одно (3:15), однако с аэродромов Восточной Пруссии самолеты поднялись позже и атаковали литовский аэродром Алитус, на который базировались 15-й и 31-й иап, уже с рассветом. И хотя особого эффекта удар не дал, но вызвал панику и хаос. Немедленно в воздух были подняты практически все наличные истребители, но, как показали дальнейшие события, это было неправильное решение. Летчики, проведя в воздухе около часа, после посадки оказались под ударом второй волны бомбардировщиков. А взлететь на перехват уже было некому.

Потери округа составили 59 самолетов, уничтоженных на аэродромах (еще 32 — повреждены). В воздухе были сбиты 19 самолетов противника (еще 8 пошли на счет зенитчиков). Несмотря на то что потери округа по сравнению, например, с ЗапОВО были относительно небольшими, тем не менее командующий ВВС генерал-майор А.П. Ионов^[10] был снят вместе с остальными военачальниками со своего поста, арестован и предан суду военного трибунала. 13 февраля 1942 года был приговорен к высшей мере наказания и расстрелян через 10 дней.

ЮГО-ЗАПАДНОЕ НАПРАВЛЕНИЕ

В составе Киевского особого военного округа насчитывалось 2003 самолета и на бумаге он выглядел одним из самых мощных из приграничных. При этом основу истребительной авиации составляли 970 самолетов устаревших типов (455 И-16 и 515 И-153), которые, однако были хорошо освоены личным составом. Летный состав частей, перевооруженных в 1941 году на новые типы самолетов, боевого опыта не имел и фактически был подготовлен весьма слабо.

Наибольшие потери понесли части ВВС округа, базировавшиеся на Западной Украине, — это прежде всего 14-я САД (17-й, 46-й и 89-й иап). За 22 июня на аэродромах были уничтожены 46 самолетов, зато наши летчики заявили о 31 сбитом самолете противника. Летчики 16-й САД (87-й и 92-й иап) при отражении налетов в первый день войны сбили 4 самолета противника.

Особую надежду в случае войны командование возлагало на 15-ю САД (23-й, 28-й и 164-й иап), на вооружении которой состояло 236 новейших МиГ-3. Однако из-за слабой подготовки летного состава их использование оказалось, мягко говоря, неэффективным — выполнив 374 боевых вылета, летчики в 11 воздушных боях сбили всего 9 немецких самолетов.

Всего же в первый день войны ВВС Юго-Западного фронта, по далеко не полным данным, потеряли 204 самолета уничтоженными на аэродромах и 97 сбитыми в воздухе. Советские летчики заявили о 46 победах.

Как результат — 24 июня командующий ВВС генерал Птухин был освобожден от занимаемой должности и арестован. Расстрелян по приговору военного трибунала 23 февраля 1942 года в Саратове.

ЮГ

В составе ВВС Одесского военного округа числилось три смешанные авиадивизии: 20-я (4-й и 55-й иап), 21-я (67-й, 69-й, 168-й иап) и 45-я (131-й иап). Кроме того, в резерве находился 146-й иап. На вооружении состояло (см. табл.):

| | Базирование | И-153 | И-16 | МиГ-3 |
|---------|---------------------------|------------|------|------------|
| 55 иап | Бельцы, Семеновка | 54 | | 62 |
| 4 иап | Григориполь, Кишинев | 71 | | 60 |
| 69 иап | Одесса | — | 70 | 5 |
| 168 иап | Колосовка | — | 61 | — |
| 67 иап | Болград | — | 64 | — |
| 131 иап | Кривой Рог, Новоуполтавка | — | 67 | 5 |
| 146 иап | Телица, Тарутино | — | 20 | 57 |
| | Всего | 407 | | 189 |

Удар люфтваффе 22 июня нанес авиации округа наименьшие потери, что было связано прежде всего с проведением командно-штабных учений, которые начались около 23:00 21 июня. Согласно плану учений, к утру следующего дня вся наличная авиация должна была быть перебазирована с аэродромов постоянного базирования на полевые площадки. Таким образом, фактически немцы и румыны нанесли удары по практически пустым аэродромам, уничтожив всего 40—50 самолетов.

ИТОГИ ПЕРВОГО ДНЯ ВОЙНЫ

В советской историографии была принята точка зрения о том, что в первый день войны советская авиация потеряла 1200 самолетов, из которых 800 было сожжено и брошено на аэродромах.

Согласно официальным данным, 22 июня 1941 года летчики Красной Армии совершили около 6000 самолетовылетов и претендуют на уничтожение 244 вражеских самолетов. По немецким данным, собственные потери составили 61 самолет^[11]:

**Тип Боевые потери (Уничтожено — Повреждено) / Небоевые
потери (Уничтожено — Повреждено)**

| | | | | | | | | |
|--------|-------|----|---|----|---|----|---|----|
| Ю-88 | | 21 | — | 11 | / | 2 | — | 6 |
| Хе-111 | | 11 | — | 6 | / | — | — | 2 |
| До-17 | | 1 | — | 3 | / | — | — | — |
| Ю-87 | | 2 | — | / | — | — | — | — |
| Ме-109 | | 14 | — | 6 | / | 10 | — | 18 |
| Ме-110 | | 6 | — | 4 | / | 1 | — | 5 |
| Хш-123 | | — | — | / | — | — | — | 3 |
| Другие | | 6 | — | 20 | / | 4 | — | 4 |
| ВСЕГО | | 61 | — | 50 | / | 17 | — | 39 |

Обычно причинами катастрофы советской авиации в первый день войны называют внезапность нападения, однако не стоит сбрасывать со счетов и такие факторы, как скученность базирования советской авиации и тактика люфтваффе. Дело в том, что немецкие летчики атаковывали советские аэродромы в течение дня по несколько раз, достигая эффекта полного уничтожения. Кроме того, на советских аэродромах фактически

отсутствовала система ПВО, что позволило немецкому командованию более эффективно использовать наличные силы — ведь зачастую бомбардировщики просто не нуждались в истребительном прикрытии, поэтому и истребители могли нести мелкие осколочные бомбы.

Первый день войны ярко показал и неспособность советских командиров эффективно командовать крупными соединениями, низкую насыщенность частей средствами связи. На последнем пункте, думаю, стоит остановиться подробнее.

Стоит согласиться с многочисленными исследователями в том выводе, что накануне Великой Отечественной войны советская авиация отставала от передовых зарубежных стран и в области оснащения самолетов связным и радионавигационным оборудованием вследствие слабости отечественной радиопромышленности. Несмотря на разработку весьма оригинальных опытных образцов оборудования различного назначения, в серийном производстве многие из них по разным причинам освоены не были.

При этом большинство серийных образцов имевшихся на вооружении средств связи обладало низкой стабильностью частоты, что обуславливало трудности в поддержании связи и значительную подверженность их помехам. Отсутствие средств дистанционного управления наземными радиостанциями вынуждало развертывать их вблизи штабов и пунктов управления, что в боевых условиях позволяло разведке противника достаточно легко вскрывать места расположения системы управления и наносить по ним удары.

Поэтому для осуществления наземной связи в системе управления истребительной авиации использовалась преимущественно проводная связь. Не стоит сбрасывать со счетов и фельдъегерско-почтовую

связь на подвижных средствах (самолетах, автомобилях, мотоциклах). Для связи между объектами, расположенными на одном аэродроме, использовалась специальная связь — звонки, сирены, другие средства для подачи звуковых сигналов. Естественно, что в боевых условиях все это оказалось крайне неэффективным.

Поэтому практически с первого дня войны вернулись к «дедовским» способам для поддержания сигнальной и зрительной связи между наземными пунктами управления и летчиками, находившимися в воздухе: флажки различного назначения, комплекты полотнищ, сигнальные боеприпасы, ракеты и дымы.

Не стоит забывать и о малой насыщенности радиотехническими средствами самолетов истребительной авиации. Так, например, на самолеты Як-1, МиГ-3 и ЛаГТ-3 радиостанции заводами устанавливались лишь на каждый пятнадцатый истребитель.

То есть накануне Великой Отечественной войны в среднем только 30% самолетов истребительной авиации ВВС Красной Армии имели приемные и около 15% — приемопередающие радиостанции. Во внутренних военных округах, таких как Орловский и Закавказский положение было еще хуже. При этом обеспечить войска связи ВВС на 100% табельным имуществом планировалось лишь к 1 апреля 1942 года.

Еще одним фактором, сковывающим инициативу советских летчиков-истребителей, стали предвоенные официальные инструкции, запрещавшие истребителям сбивать нарушителей границы. Вот, например, характерные воспоминания: «В начале июня 1941 г. командующий войсками округа Кирпонос М.П. созвал Военный совет, на котором начальник разведотдела штаба подробно доложил об усилении передвижения немецких войск и сосредоточении их вблизи

государственной границы. Командующий ВВС округа генерал Птухин обратил внимание Военного совета на участвовавшие нарушения границ фашистскими самолетами.

— Сбивать их надо! — он рубанул рукой воздух. — Я хорошо помню фашистов по боям в Испании. Это такие наглецы, что будут плевать в физиономию, пока не схватишь их за горло.

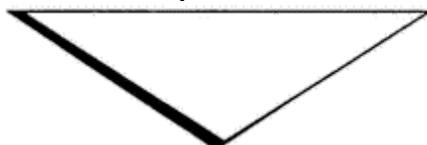
— К сожалению, мы еще не имеем разрешения хватать их за горло, — спокойно сказал Кирпонос. — Найти способ без стрельбы помешать им вести разведку нашей территории»^{16}.

Согласно инструкции нарушителям можно было только «предложить приземлиться на один из советских аэродромов», но чаще всего немецкие экипажи самолетов-разведчиков просто игнорировали «предложение» и уходили в свое воздушное пространство.

Важен был и психологический фактор, ведь многие просто не верили в начало войны, теряя драгоценное время. Вот что вспоминал инструктор Чугуевского авиационного училища В.В. Исаев: «На заре меня разбудил отдаленный, неясный гул. Он быстро приближался, нарастал, становился все гуще, мощнее. В оконных рамах жалобно зазвенели стекла. Со сна мне почудилось, что началось землетрясение.

Над территорией училища прозвучал сигнал боевой тревоги. Смутно догадываясь о случившемся, вместе со своим отделением я выбежал во двор. Быстро рассветало. Первые лучи яркого июньского солнца осветили армаду самолетов, заполнивших небо. В безупречном строю, будто на воздушном параде, группами по 27 машин, держа курс на восток, в глубь советской территории, шли двухмоторные бомбардировщики Ю-88 и Хе-111. На машинах явственно темнели опознавательные кресты. Эти

бомбардировщики были знакомы нам по альбомам силуэтов немецких самолетов и самолетов союзных Германии государств. Несмотря однако, на полную очевидность вражеского вторжения, многие из нас все еще не верили в то, что гитлеровцы, вероломно нарушив недавно подписанный договор о ненападении, развязали войну против Советской страны».



**Глава 4.
БЛИЦКРИГ (ЛЕТО-ОСЕНЬ 1941
ГОДА)**

ИЗМЕНЕНИЯ В ОРГАНИЗАЦИОННОЙ СТРУКТУРЕ

Неудачи первого дня серьезно сказались и на дальнейших событиях на советско-германском фронте. Понедельник 23 июня в полной мере можно назвать «черным днем» советской авиации — те самолеты, которые не были уничтожены в первых вылетах, нещадно добивались всеми доступными средствами. Так, по немецким данным, в этот день советские потери составили 755 самолетов.

Причем самое интересное то, что противник даже недооценил уровень потерь, — ведь по состоянию на 24 июня советские источники оценивают общие потери ВВС РККА в 2949 самолета (по немецким данным — 2546).

Люфтваффе продолжало эффективно оказывать поддержку своим танковым «клиньям», которые врзались в советскую оборону.

С началом войны советским командованием были введены оборонительные планы, которые касались буквально всего, в том числе и авиации. Так, согласно предвоенным планам развертывания в период с 22 по 25 июня авиация приграничных округов была преобразована в ВВС фронтов:

Северный: Генерал А.А. Новиков

Северо-Западный: Генерал А.П. Ионов (с 01.07.41 г. — генерал Т.Ф. Куцевалов)

Западный: Генерал А.И. Таюрский (с 02.07.41 г. — полковник Н.Ф. Науменко)

Юго-Западный: Генерал Е.С. Птухин (с 01.07.41 г. — генерал Ф.А. Астахов)

Южный: Генерал Ф.Т. Мичугин (с 27.06.41 г. — генерал П.С. Шелухин)

Однако, несмотря на такие, казалось бы, серьезные изменения, кардинально структура управления авиацией изменилась только в мае 1942 года с созданием воздушных армий.

В июле—августе были проведены организационные мероприятия и в авиационных частях. Первые недели войны показали громоздкость авиаполков в 60 самолетов, которые было сложно рассредоточить на одном аэродроме. Поэтому естественно, что Ставкой ВГК было принято решение о постепенном переходе на новые штаты авиаполков в 32 самолета и дивизий двухполкового состава. Примерно в этот же период отказались также от формирования полков и дивизий смешанного состава.

Учитывая все ухудшающееся положение на фронте, руководством страны было принято решение о создании неких «пожарных команд» — резервных авиационных групп (РАГ), которые находились бы в непосредственном подчинении Ставки ВГК. Таким образом, за короткое время (с августа по октябрь 1941 года) было создано шесть таких групп смешанного состава: 1—2 бомбардировочных, 1—2 штурмовых и 2—4 истребительных авиационных полков. Самолетный парк группы составлял от 80 до 160 боевых самолетов^{17}.

Резервные авиационные группы подчинялись непосредственно Верховному Главнокомандованию и «в ручном режиме» направлялись на тот или иной фронт в оперативное подчинение командующего ВВС фронта, как правило, только на время проведения той или иной операции. Прежде всего они поступали на усиление ВВС тех фронтов, которые действовали на направлениях главных ударов войск противника для решения важнейших задач и, прежде всего, для разгрома танковых группировок.

Так, например, 1-я РАГ РВГК была направлена 27 августа 1941 года на Брянский фронт для участия в

воздушной операции по разгрому 2-й танковой группы противника в районе Стародуб, Шостка, Почеп. По этой же танковой группе с 10 по 15 сентября наносили удары летчики 4-й РАГ РВГК в районе Глухов, Севск, а с 2 по 6 октября — и 6-й РАГ РВГК в районе Мценска, когда танковая группа развивала наступление на тульском направлении.

По тому времени резервные авиагруппы РВГК представляли собой довольно крупные силы, причем имевшие на вооружении самолеты только новых типов. Их передача в состав фронта значительно усиливала его ВВС. Например, на 1 сентября 1941 г. самолетный парк ВВС Ленинградского фронта составлял 241, Брянского фронта — 120 исправных самолетов. После того как их командующим были оперативно подчинены резервные авиагруппы, самолетный парк ВВС этих фронтов увеличился соответственно на 76% и 117%.

Удельный вес самолетов, находившихся в резервных авиагруппах на 1 сентября 1941 года, составлял 21%, а на 1 октября — 19% от всего самолетного парка действующих ВВС Красной Армии.

Кроме того, для возмещения потерь авиации приграничных округов началась срочная переброска авиации внутренних военных округов. Так, до 1 декабря 1941 года военными округами и Дальневосточным фронтом была отправлена на фронт 21 авиадивизия, сформированная в мирное время. Это составляло 81% авиадивизий, имевшихся на 22 июня 1941 года во внутренних военных округах и на Дальнем Востоке. На фронт также были отправлены все отдельные авиационные полки, сформированные до войны.

Наиболее интенсивно использовались формирования мирного времени для усиления и пополнения ВВС фронтов в первые, наиболее тяжелые для наших ВВС дни войны. Уже до 10 июля было отправлено на фронт 14 авиадивизий, или 54% имевшихся во внутренних

округах, в Забайкалье и на Дальнем Востоке к началу войны. При этом из Московского, Приволжского, Орловского и Харьковского военных округов было взято 10 авиадивизий из 12, или 84% начального боевого состава ВВС этих округов.

Формирования мирного времени, сравнительно хорошо подготовленные, сколоченные и укомплектованные, были израсходованы практически в первые два с половиной месяца войны. На 1 сентября во внутренних военных округах осталось всего 12% авиадивизий и 27% авиаполков от начального количества. При этом в составе ВВС Приволжского, Орловского, Харьковского и Северо-Кавказского военных округов не осталось ни одной дивизии, сформированной в мирное время.

Наряду с формированиями мирного времени из военных округов и Дальневосточного фронта в ВВС действующей армии отправлялись вновь сформированные авиадивизии и полки, или переформированные и переученные на новой материальной части после отвода в тыл. Конкретно по истребительной авиации цифр нет, можно только оперировать общими данными: всего на фронт было отправлено 30 таких авиадивизий: в июне — 4, в августе — 3, в сентябре — 8, в октябре — 4, в ноябре — 11. Запасными авиаполками в 1941 году было подготовлено и отправлено на укомплектование авиадивизий и на фронт 353 маршевых авиационных полка, 48 авиационных эскадрилий и звеньев.

Здесь стоит отметить, что качественное состояние вновь сформированных авиационных дивизий и полков было невысоким. Недостаток самолетов, большая потребность действующих фронтов в авиационных резервах часто вынуждали командование направлять авиасоединения и части на фронт не полностью укомплектованными и недостаточно сколоченными, что

значительно снижало время участия их в боевых действиях. Сформированные в таких условиях авиадивизии и полки не обладали высокими боевыми возможностями.

Всего на усиление ВВС фронтов до 1 декабря 1941 года из военных округов и Дальневосточного фронта была передана 51 авиадивизия. Это в два раза больше, чем имелось авиационных дивизий в ВВС этих объединений к 22 июня 1941 года, и в 1,5 раза больше, чем находилось авиадивизий в ВВС западных военных округов до начала войны.

Авиационные дивизии, поступившие из военных округов и Дальневосточного фронта на усиление ВВС действующих фронтов, исключались из списков резервных соединений и в дальнейшем не использовались Ставкой ВГК для создания авиационных группировок на других направлениях. Они вели боевые действия по плану ВВС этого фронта до полного израсходования самолетов и вывода на переформирование. Значительная часть авиадивизий военных округов и Дальневосточного фронта отправлялась в действующую армию отдельными авиачастями для пополнения ВВС нескольких фронтов.

Параллельно проводилась мобилизация личного состава Гражданского воздушного флота. Директивой Генерального штаба № моб/1/542276сс от 7 мая 1941 года все пилоты ГВФ на военное время распределялись поровну между ВВС Красной Армии и ГВФ. На общий учет для ВВС ставились пилоты, способные летать на боевых самолетах и отвечающие всем требованиям летной службы в ВВС. Часть пилотов ГВФ (около 150—200 человек) привлекались в ВВС на учебные сборы с прохождением летной практики в резервных авиационных полках. В целях улучшения сборовой подготовки директивой Генерального штаба № моб/4/548065сс от 10 февраля 1941 года командирам

воинских частей и военным комиссариатам предписывалась разработка перспективных годовых планов подготовки приписного состава. Однако отметим, что количество гражданских летчиков никогда не было важной составляющей мобилизационного ресурса ВВС РККА. Так, на сентябрь 1940 года в запасе находилось всего 29 783 человека летного и инженерно-технического состава, что обеспечивало мобилизационную потребность ВВС только на 19%.

Тем не менее именно эти резервы стали ценным источником как для вновь формируемых частей, так и для тех, которые отводились на переформирование в тыл.

ЮЖНОЕ НАПРАВЛЕНИЕ

К югу от Припятских болот наступала группа армий «Юг» фон Рундштедта под прикрытием частей 4-го Воздушного флота. Их задачей было наступление в восточном и юго-восточном направлениях. В то же время южный фланг был отдан на «откуп» румынским 3-й и 4-й армиям и 11-й германской, задачей которых было уничтожение частей Красной Армии западнее Днепра. Фактически оказалось, что наиболее слабые части наносили удар по одной из наиболее подготовленной в оборонительном отношении советско-румынской границе. Тем более что части пограничников именно тут оказали самое серьезное сопротивление, значительно задержав темпы наступления противника. Да и советское командование оказалось лучше подготовленным. Чего стоит, например, такой факт, что отступающие части в обязательном порядке взрывали мосты через многочисленные речки и речушки, чем серьезно тормозили темпы наступления противника.

То же самое касается и авиации Южного фронта, которая в первые дни не только понесла минимальные потери среди приграничных частей, но и сразу активно включилась в боевую работу. Так, бомбардировщики согласно предвоенным наступательным планам атаковали стратегические объекты в Румынии.

Однако вскоре почти идиллическая картина была нарушена: на правом фланге противник опрокинул Юго-Западный фронт, а 2 июля румынская 3-я армия начала наступление в районе Черновцов.

На тот момент ВВС фронта насчитывали 530 истребителей и 139 бомбардировщиков. Все эти силы были брошены для того, чтобы как-то остановить немецкое наступление. Всего ВВС Южного фронта с 22

июня по 9 июля (когда фактически закончились бои в Молдавии) выполнили более 5000 боевых вылетов, записав сбитыми 238 вражеских самолетов.

Румынские части были остановлены в районе Фельцы, натолкнувшись на серьезные оборонительные позиции Красной Армии. Попытки румынских и немецких бомбардировщиков помочь своим войскам привели к серьезным боям. Так, в тяжелейшем бою 10 июля в районе Тирасполя летчики 131-го иап, вооруженного И-16, сбили 8 румынских и три немецких Me-109. Однако наиболее результативным полком ВВС Южного фронта был 67-й иап, летчики которого одержали 47 побед (по большей части это были румынские самолеты) при потере всего шести пилотов убитыми.

12 июля под давлением внешних обстоятельств части Южного фронта начали отступление. Следующим поворотным пунктом стало сражение за Одессу.

Этот портовый город был важным пунктом базирования Черноморского флота, и его оборона длилась более двух месяцев и происходила параллельно с битвой под Киевом и попытками немецкого командования взять еще один важный стратегический пункт — Николаев.

Основную тяжесть боев за Одессу выдержала румынская 4-я армия при поддержке достаточно мощного авиакорпуса. Применение люфтваффе на этом направлении было крайне sporadическим.

Обороняющиеся наземные части фактически прикрывались всего одним истребительным авиаполком (69-м), поддержанным частями ВВС Черноморского флота. С конца августа других частей ВВС Южного фронта в этом районе не было.

69-й истребительный авиаполк был сформирован в Запорожье в сентябре 1939 года, а уже в октябре был переброшен в Одессу. В предвоенное время полк из четырех эскадрилий И-16 базировался на полевых

аэродромах в районе Тирасполя. 23 июня две эскадрильи полка перелетели на аэродром под Одессу, где были включены в состав ПВО города, а оставшиеся две эскадрильи под командованием майора Шестакова прикрывали Кишинев и Тирасполь.

С 16 июля все эскадрильи полка собраны в Одессе, боевые потери в какой-то мере компенсировались передачей в его состав сводной группы И-15 8-й Одесской военно-авиационной школы пилотов. К этому моменту летчики полка в воздушных боях сбили 8 вражеских самолетов, потеряв 3 И-16 (2 самолета в воздушных боях и 1 — уничтожен в ходе вражеского налета на аэродром Тирасполь).

ЮГО-ЗАПАДНЫЙ ФРОНТ И СРАЖЕНИЕ ЗА КИЕВ

В первый день войны потери ВВС будущего Юго-Западного фронта были не столь масштабны, как на Западном фронте, более того, 44-я истребительная, 17-я смешанная и 19-я бомбардировочная авиадивизии вовсе не пострадали в тот трагический воскресный день. Однако это была только отсрочка — на следующий день ударам подверглись 23 аэродрома ВВС ЮЗФ, где было выведено из строя около 200 самолетов.

В этот же день в районе Луцк, Дубно, Ровно развернулось встречное танковое сражение с участием нескольких тысяч бронированных машин, пехоты, артиллерии, авиации. Главные усилия стрелковых и механизированных корпусов Юго-Западного фронта были направлены на разгром 1-й танковой группы противника, наступавшей на смежных флангах 5-й армии генерала М.И. Потапова и 6-й армии генерала И.Н. Музыченко. События с самого начала развивались крайне неблагоприятно для советских войск. Прежде всего, негативную роль сыграла несогласованность действий различных родов войск.

Механизированные соединения вступали в бой в разное время и по частям — и нещадно громились противником. Не спасли положения и ВВС Юго-Западного фронта, хотя усилия авиаторы затратили немалые. Так, примерно 45% всех самолето-вылетов на борьбу за господство в воздухе, прикрытие своих войск, объектов тыла фронта, крупных промышленных, административно-политических центров, до 35% вылетов — на поддержку наземных войск; около 20% вылетов — на ведение разведки и менее 1% вылетов были связаны с атаками различных тыловых объектов

неприятеля^{18}. Борьбу за господство в воздухе истребители авиационных дивизий вели преимущественно путем патрулирования над наземными войсками, наиболее важными объектами и при сопровождении ударных самолетов. Состав групп, участвовавших в этом, колебался от двух-трех до девяти самолетов, налеты на неприятельские аэродромы при этом не были организованы, что позволяло противнику чувствовать себя в безопасности над «своей территорией».

Действия ВВС ЮЗФ позволили несколько снизить боевые возможности немецких танковых и моторизованных соединений, но итоговые результаты авиаударов не удовлетворяли Военный совет фронта. Усилия советской авиации были «распылены» по многочисленным целям. От таких действий пострадали в большей степени только тыловые колонны и обозы противника, но это не оказало серьезного влияния на ход приграничного сражения. Вопреки расчетам командования, истребители 14-й и 15-й САД не смогли в утренние часы ни непрерывно патрулировать над указанным районом (так как были вытеснены более многочисленными группами истребителей противника), ни обеспечивать надежного сопровождения ударных самолетов, действуя парами или звеньями.

Борьба за господство в воздухе и его завоевание на юго-западном направлении была важнейшей задачей соединений немецкого 5-го авиакорпуса, да и всего 4-го Воздушного флота люфтваффе.

Не только 22 июня, но и в последующие несколько дней многие немецкие истребители, под завязку груженые контейнерами с мелкими бомбами, и большинство бомбардировщиков непрерывно атаковали наши приграничные (и не только) аэродромы, стремясь вывести из строя как можно больше техники.

Интенсивность налетов на эти объекты возрастала до тех пор, пока советское командование не рассредоточило и не замаскировало самолеты.

Всего, по немецким данным, 26 июня немецкой истребительной авиацией было уничтожено 68 советских машин в воздушных боях и 5 — огнем зенитной артиллерии.

Проверить эти данные на данный момент практически невозможно — часть документов была утеряна. Оценки потерь ВВС фронта в первые дни войны сильно колеблются. Так, начальник управления пропаганды Юго-Западного фронта, бригадный комиссар А.И. Михайлов отмечал, что потери до конца июня составляли 354 самолета и 474 летчика убитыми и ранеными, в строю осталось 359 боеготовых самолетов и 209 машин. Однако, согласно отчету штаба ВВС Юго-Западного фронта, боевые потери авиации составляли 697, общие — 911 самолетов.

В отличие от западного направления, где с каждым днем войны потери советской авиации на аэродромах сокращались, на Юго-Западном фронте жертвами авиационных налетов немецкой авиации стали 304 самолета. Кроме того, 276 единиц боевой техники было брошено или подорвано на приграничных аэродромах своими же войсками при поспешном отступлении, а 214 машин пришлось списать в результате аварий или катастроф.

Отмечая успешные действия 23-го истребительного авиаполка полковника А.И. Сидоренко, 33-го бомбардировочного авиаполка полковника Ф.С. Пушкарева, 94-го бап полковника А.В. Николаева и некоторых других, командующий ВВС Юго-Западного фронта указал и на тот факт, что потери авиации пока еще не уменьшились, из отдельных вылетов к тому моменту не возвращалось более половины машин.

В результате на 30 июня в составе ВВС Юго-Западного фронта осталось 837 истребителей, бомбардировщиков, разведчиков и штурмовиков^{19}.

1 июля в должность командующего ВВС фронта вступил генерал-лейтенант Ф.А. Астахов. Он сразу же постарался проанализировать действия летчиков фронта и пришел к выводу, что к основным недостаткам в боевой деятельности авиации фронта следует отнести неподготовленность частей и соединений к отражению внезапных налетов вражеских самолетов, своевременному выводу из-под удара материальной части и личного состава и несоответствие боевой работы, организуемой и проводимой командирами в частях и соединениях, сложившейся обстановке на тот момент.

Исходя из имеющихся документов, следует отметить и такую особенность в работе командно-политического состава: в то время как на других фронтах командующие и штабы преувеличивали потери неприятеля (временами значительно), на Правобережной Украине данные об успехах авиации фронта почему-то занижали.

В самом деле по оперативным сводкам в течение июня 1941 года соотношение потерь в воздушных боях определялось как 1:7,2 (25 сбитых немецких самолетов против 180 советских)^{20}. Хотя есть большая вероятность, что эта фальсификация была сделана намеренно, чтобы еще более усугубить положение арестованного к тому времени генерала Е.С. Птухина.

Дальнейшие события на этом направлении развернулись в районе Киева. В июле 1941 года столица советской Украины был одним из крупнейших политических, административных центров страны, и этим по большому счету и ограничивалось его военно-стратегическое значение в рамках Советского Союза. Город не был промышленным гигантом.

Безусловно, потеря Киева имела бы и военные последствия, но скорее всего они бы были второго плана, но никак не первого. Максимально длительной обороной столицы Украины Сталин преследовал исключительно политические цели — как раз в те дни происходило формирование антигитлеровской коалиции, решались вопросы с поставками военной помощи, и потеря Киева была бы крайне нежелательной.

Союзники откровенно интересовались, сколько месяцев еще может протянуть Союз до полной капитуляции и стоит ли вообще ему помогать, если эта помощь вскоре может достаться Гитлеру? Именно таковой была политическая подоплека самой масштабной катастрофы Красной Армии лета 1941 года.

Первый налет люфтваффе на Киев, Житомир был совершен рано утром 22 июня. Причем стоит отметить, что первая бомбардировка столицы советской Украины была довольно прицельной — целенаправленно противник бомбил штаб округа (хотя личный состав накануне ночью выехал в Проскуров), военные и промышленные объекты. Нельзя не сказать о том, что гражданские объекты города пострадали мало.

С приближением линии фронта основной фокус бомбовых ударов люфтваффе переместился на район Киев—Канев—Черкассы, где противник стремился разрушить мосты и переправы через Днепр, железнодорожные узлы. 23—24 июня массированным налетам подверглись Овруч, Бердичев, Шепетовка, Фастов и другие города.

Непосредственно с воздуха Киев обороняли полки 36-й истребительной авиадивизии. Дивизия была сформирована в 1940 году как смешанная, а с весны следующего года была переведена в систему ПВО. Матчасть истребительных полков составляли как старенькие И-16 типов 5 и 10 с двигателями М-25, так и новых типов — 24 и 27.

Летчики дивизии с 22 июня участвовали в отражении налетов на Киев и, как неоднократно писалось в киевских газетах, тогда же открыли счет победам. Вот что вспоминал уже после войны ГСС Красноюрченко И.И. [12]: «В то утро я, поднятый по тревоге, прибыл на аэродром Жуляны. Когда налетели фашистские бомбардировщики, я сразу же поднялся в воздух. Осмотрелся. Вражеские самолеты, отбомбившись, сомкнулись в плотный боевой порядок и на полном газу стали уходить на запад. Горечь, обида и ненависть охватили меня, и я решительно погнался за ними. Свой истребитель И-16 я любил за хорошую маневренность и мощное скорострельное оружие. На такой матине мне удалось уничтожить не один японский самолет в боях на Халхин-Голе. Но сейчас мой истребитель мучительно медленно догонял противника. Наконец дистанция сократилась до двух километров. Позади строя вражеских самолетов я заметил одиночный бомбардировщик, который летел выше меня. Это был Ю-88, который, по-видимому, задержался, чтобы сфотографировать результаты бомбометания. Принял решение: атаковать его и уничтожить. Набрал высоту, предпринял две атаки — справа и слева. “Юнкерс” стал резко маневрировать, из-под плоскости у него повалил дым. Я еще зашел в атаку, дал очередь. Самолет, объятый пламенем, стал падать. Мне пора было возвращаться — горючее на исходе. И я взял курс на Киев».

Летчики-истребители 36-й ИАД в «гордом одиночестве» оставались недолго, и к 11 июля в район столицы откатились остатки частей ВВС Юго-Западного фронта. На тот момент это около 400 самолетов. Однако столько много техники было только на бумаге — с каждым днем количество самолетов, способных подняться в воздух, уменьшалось. Причем зачастую потери авиация несла не столько от воздействия

противника, сколько по причине потери управления войсками, хаоса, неразберихи и паники. Так, в первые дни июля на аэродроме Каплиця (Киевская область) из-за паники командиров местного уровня было сожжено около 30 исправных И-15бис. Позднее трибунал фронта приговорил к расстрелу командира района авиационного базирования и его заместителя по политчасти^{21}.

Подбитые самолеты с мест вынужденных посадок, а также имущество и техника с оставляемых аэродромов эвакуировались редко, хотя возможности были. Вообще, службы тыла в первые два месяца работали крайне неудовлетворительно, отсутствовало снабжение не только запчастями, но и вообще всем необходимым. Это приводило к тому, что среднесуточные потери ВВС фронта составляли 50—80 самолетов, половина из которых приходилась на поврежденные и брошенные при отступлении машины. А на фоне отсутствия поступлений новой техники это было просто катастрофой. Потерявшие матчасть и несформированные авиаполки, отдельные группы «безлошадников» постоянно выводились в тыл, а новые взамен них не прибывали. Кроме того, наиболее боеспособные, заявившие о себе победами истребительные авиаполки изымались на усиление ПВО Москвы и других крупных городов.

Тем не менее летчики-истребители продолжали воевать. Так, в течение первого месяца боевых действий на Юго-Западном фронте 23-й истребительный авиаполк 15-й авиадивизии произвел 790 боевых вылетов. Летчики полка претендовали на 28 побед в воздухе, однако и собственные потери были велики. 15 июля 1941 года 23-й авиаполк на аэродроме Носовка сдал самолеты и часть летного и технического состава в 28-й истребительный авиационный полк и убыл в тыл.

Успешно прикрывали мосты южнее Киева и летчики 28-го иап. 2 августа 18 вражеских бомбардировщиков

Ю-87 и 9 Ме-109 совершили налет на Золотоношу. Их встретили 5 И-16 политрука Руденко. Несмотря на огромное превосходство противника, летчики-истребители Бочаров, Парфенов, Федоров смогли сбить одну «штуку».

2 августа летчики 89-го истребительного полка этой же 15-й дивизии, старший лейтенант Абрамчук и лейтенант Рычков, прикрывая мост через Днепр у Канева, вступили в бой с 9 бомбардировщиками врага. Два самолета были подбиты, а остальные уклонились, беспорядочно сбросив бомбы.

Вскоре на усиление ПВО Москвы был отведен в тыл и 28-й иап. В августе в тыл убыло без генерала Лакеева И.А. управление 14-й САД и се 17-й и 46-й иап. А с прежним комдивом, полковником Зыкановым, в Москве «разбирался» военный трибунал. Важно то, что, по всей видимости, состава преступления не нашли (или учли боевые заслуги — все-таки в РККА с 1918 года) и с марта 1942 года он уже воюет на Карельском фронте. Правда, должности выше командира полка ему уже не доверяют. Сначала он становится командиром 435-го иап 261-й САД, а в марте 1945 года — 6-го зиап, благополучно пережив войну.

Так же незаметно убыло в тыл и управление 17-й САД. Ее командир — Герой Советского Союза генерал-майор Гусев А.И., как командир эскадрильи и группы эскадрилий, отличился в Испании. Судя по его мемуарам — инициативный, умелый тактик, который уже в Испании практиковал пару истребителей как основную боевую единицу, хорошо организовывал взаимодействие групп И-15 и И-16. Именно Гусев был одним из разработчиков идеи эшелонирования самолетов внутри одной группы в два и три яруса до высоты 8000 м и удачно применял ее на практике. Так же умело организовывал прикрытие и войск, и бомбардировщиков. Но это все — в Испании. Куда девались его навыки в эту

войну? Впрочем, как и остальных ветеранов финской войны, Халхин-Гола...

Стоит отметить, что четкой границы между авиачастями, принимавшими участие в обороне Киева и не принимавшими в ней участия, провести невозможно. Полки 14-й, 15-й, 16-й, 17-й, 44-й, 63-й, 64-й авиадивизий с боями отошли к Днепру и так или иначе были задействованы либо в отражении налетов на стратегические объекты Киева, либо в бомбардировках и штурмовках войск противника.

Но все же главную боевую нагрузку в развернувшихся боях несли полки 44-й, 63-й, 64-й авиадивизий на левом фланге Юго-Западного фронта, имея полосу ответственности от Канева до Днепропетровска. Полки 14-й, 15-й, 16-й, 17-й, 18-й авиадивизий базировались за Днепром и действовали как на Черкасско-Кременчугском, так и на Киево-Черниговском направлении.

К 20-м числам июля немецкому командованию стало ясно, что взять Киев с ходу не удастся, произошел поворот ударных частей на юг, вдоль Днепра, для охвата флангов 6-й и 12-й армий Юго-Западного фронта. Таким образом, киевское направление утратило свое военно-стратегическое значение, и фактически советские армии, защищавшие Киев, были обречены.

К 26 сентября немецкому командованию удалось полностью окружить киевскую группировку, уничтожив 5-ю, 21-ю, 26-ю и 27-ю армии. Согласно дшшым противной стороны, в плен попали 440 тысяч солдат и офицеров Красной Армии. Советские данные еще более ужасающие — 600 тысяч погибших и пропавших без вести.

Потери ВВС Юго-Западного фронта составили 1561 самолет. Сам генерал-майор Федор Астахов пропал без вести и вышел к своим только в ноябре 1941 года, пройдя 480 километров по территории, уже захваченной

немцами. Косвенно поражение под Киевом стало причиной отставки командующего ВВС Южного фронта генерал-майора Шелухипа, которого сменил полковник К.А. Вершинин.

НА ПОДСТУПАХ К ЛЕНИНГРАДУ

ВВС Северо-Западного фронта на конец июня потеряли 425 самолета в боевых вылетах, еще 465 были уничтожены на земле и 187 получили серьезные повреждения. Потери истребителей в воздушных боях составили 110 И-153, 81 И-16 и 17 МиГ-3.

1 июля танки немецкой группы «Север», форсировав Даугаву, фактически разрезали Латвию пополам. Все попытки советских войск остановить противника закончились провально, несмотря даже на то, что в воздух было поднято буквально все, включая самолеты морской авиации.

Значительно ухудшило положение вступление в войну 25 июня Финляндии. С началом операции «Барбаросса» основной задачей Германии было вовлечение в войну Хельсинки, однако Маннергейм упорно держался за нейтралитет. Тем не менее германским Ю-88 в ходе налетов на Ленинград была предоставлена возможность дозаправки на аэродроме Утти. А 25 июня 1941 года Сталин, для того чтобы не допустить возможного вступления Финляндии в войну, нанес превентивный удар. На следующий день страна объявила войну СССР. На этот момент в строю финских ВВС насчитывалось около 120 самолетов (по большей части устаревших). Против них для действий в акватории Финского залива со стороны ВВС Ленинградского фронта были задействованы подразделения 5-й САД и 14-й БАД.

Вообще стоит отметить, что в ходе всей войны финские вооруженные силы пользовались определенной автономией и могли не координировать свои операции с союзниками. Тем более что зона ответственности их

отстояла на сотни километров, да и доктрина применения была разной.

5 июля немецкие войска, совершив стремительный марш, форсировали реку Великая в районе Острова, создав серьезные проблемы для Северо-Западного фронта. Благодаря концентрации бомбардировщиков «Юнкерс» Ю-88 из состава трех эскадр, немцам удалось не только уничтожить около 140 танков, но и в ходе ударов по аэродромам 112 самолетов.

К сентябрю части группы «Север» вышли на старую государственную границу и развернули наступление в направлении Ленинграда. Однако, встретив упорное сопротивление, с 26 сентября немцы перешли к блокаде города, закрыв кольцо окружения в районе г. Ломоносов. Немногочисленные части 1-го Воздушного флота были фактически не в состоянии сконцентрироваться на одной из задач. А кроме бомбежек стратегических объектов Ленинграда и основной базы КБФ Кронштадта, им приходилось поддерживать наступающие части и действовать по советским коммуникациям в районе Ладожского озера.

Потери авиации на этом направлении (прежде всего бомбардировочной) были колоссальными. Так, в составе ВВС Северо-Западного фронта из 1142 самолетов на 10 июля в строю осталось только 102. Что касается ВВС Ленинградского фронта, то к 28 ноября 1941 года в его составе было следующее количество исправных истребителей^{22}:

| Подразделение | Базирование | И-153 | И- 16 | МиГ-3 | ЛаГТ- 3 | Як- 1 | Тамагук | Всего |
|-----------------|-------------------------|-------|-------|-------|---------|-------|---------|-------|
| 7 иап | Кол. Янино, Смоляная | 9 | — | — | — | — | — | 9 |
| 158 иап | Касимово | 3 | 4 | 3 | — | — | — | 10 |
| 124 иап | Левашево | — | — | 7 | — | — | — | 7 |
| 15 иап | Левашево | — | — | 8 | — | — | — | 8 |
| 44 иап | Манушкино, Парголово | — | — | — | 5 | — | — | 5 |
| 123 иап | Углово | — | 10 | — | — | 4 | — | 14 |
| 26 иап (ночной) | Углово, Горская | 3 | 9 | 2 | — | — | — | 14 |
| 46 иап | Володино, Ряццево | — | — | — | 2 | — | — | 2 |
| 127 иап | Подборовье | 8 | 7 | 2 | — | — | — | 17 |
| 286 иап | Подборовье | — | 18 | — | — | — | — | 18 |
| 154 иап | Подборовье | — | — | — | — | — | 17 | 17 |
| 523 иап | Плеханово | — | — | — | 4 | — | — | 4 |
| 563 иап | Плеханово | — | 4 | 6 | — | — | — | 10 |
| Всего | | 23 | 42 | 28 | 11 | 4 | 17 | |

АВИАЦИЯ ПВО

До начала Великой Отечественной войны истребительные части, выделенные для противовоздушной обороны страны, организационно не входили в состав зон ПВО, оставаясь в составе ВВС округов. Однако фактически эти части были двойного подчинения — формально ими руководил командующий ВВС округа, однако фактически — командующий зоной ПВО.

С первых дней полки ПВО наравне с остальными были брошены для отражения налетов люфтваффе. Так, 23 июня налет на Львов отражали в том числе и летчики 28-го иап 15-й САД (придан 4-й зенитной дивизии ПВО).

3-й зенитной дивизии ПВО для прикрытия Киева и окрестностей была придана целая 36-я истребительная дивизия. С началом войны летчики осуществляли прикрытие объектов методом дежурства на земле из положения «Готовность № 1», с приближением линии фронта перешли к постоянному патрулированию одним-двумя звеньями. Была создана система ВНОС, которая состояла из постов наведения, располагавшихся как в центре Киева, так и на окраинах, связанных со штабом дивизии телефоном.

Летчики дивизии за первые два месяца войны совершили 6856 самолето-вылетов, провели 180 воздушных боев и заявили о сбитии 92 самолетов противника. Стоит отметить, что кроме выполнения непосредственных задач истребители привлекались и к поддержке наземных войск, штурмовке, разведке.

В состав Южной зоны ПВО входили 69-й иап 21-й ИАД и три эскадрильи ВВС Черноморского флота. В их зону ответственности входили дальние подступы к Одессе глубиной в 25 км.

Однако наибольшее количество истребителей было собрано в 6-м истребительном авиакорпусе ПВО Москвы. Сформирован 20 июня 1941 года в составе 11 полков, которые были вооружены 175 современными истребителями Як-1, МиГ-1 и ЛаГГ-3 и 212 И-16 и И-153. Авиакорпус был разбросан по аэродромам в радиусе 100—120 км от Москвы (с началом бомбардировок авиацией противника часть авиаполков была перебазирована на аэродромы, находящиеся в 180—360 км, что позволяло более эффективно бороться с вражескими бомбардировщиками).

С продвижением линии фронта авиакорпус был значительно усилен, практически в полтора раза, — до 29 авиаполков. Достигалось это прежде всего за счет снятия с фронта лучших по эффективности полков.

Первый налет на Москву немцы силами до 220 бомбардировщиков совершили в ночь на 22 июля. На отражение четырех групп (которые шли с интервалами 30—40 минут) летчики 6-го ИАК выполнили 170 самолетов-вылетов, одержав 12 побед.

С этого дня налеты стали ежедневными, причем зачастую это были крупные соединения по 50—100 машин. Последний такой налет был совершен в ночь на 11 августа, причем из 100 бомбардировщиков к городу прорвались всего 12, а к центру и того меньше — 5.

Всего за июль — август летчиками 6-го ИАК были сбиты 37 самолетов противника. Трое летчиков совершили тараны. Полную картину действий истребительной авиации ПВО Москвы на конец 1941 года на сегодняшний день установить крайне затруднительно, так как состав корпуса был непостоянным. Однако некоторые данные привести стоит.

**Итоги боевых действий некоторых полков 6-го ИАК
с 22.06.1941 по 01.11.1941**

| Полк | Победы | | Потери | | Из них пригодны к восстановлению | Погибло летчиков |
|---------|------------------------|---------------------|--------|----------|----------------------------------|------------------|
| | сбито в воздушных боях | уничтожено на земле | боевые | небоевые | | |
| 34 иап | 51 | | 18 | 15 | 17 | 9 |
| 27 иап | 36 | 25 | 13 | 4 | 10 | 9 |
| 16 иап | 43 | | 5 | 4 | 7 | 3 |
| 233 иап | 31 | | 23 | 5 | 9 | 13 |

Прикрытие Ленинграда было возложено на 2-й корпус ПВО, которому были приданы две истребительные авиадивизии. 7 июля 1941 года был сформирован 7-й истребительный авиакорпус под командованием Героя Советского Союза полковника СП. Данилова. Самолеты корпуса располагались в 20—60 км от города. Основной задачей летчиков была борьба с высотными разведчиками, которые регулярно по ночам появлялись над городом, с переметшим успехом такое «тихое» противостояние продолжалось до середины июля, когда с приближением линии фронта немецкое командование смогло усилить бомбардировочные налеты как днем, так и ночью.

Летчики 7-го ИАК действовали весьма эффективно. Так, 20 июля в районе Красногвардейца 25 истребителей почти полностью разгромили (сбив 8 из 20 машин) группу Ю-88 под прикрытием Ме-110. Всего же за июль—август, по советским данным, противник совершил 17 групповых налетов, из них 8 — днем. Летчики ПВО заявили об уничтожении 192 самолетов, что является явно завышенным.

В ходе реорганизации войск ПВО 9 ноября 1941 года было создано управление истребительной авиации ПВО под командованием генерал-майора авиации И.Д. Климова. Все авиационные корпуса и дивизии были

оперативно подчинены командующему войсками ПВО страны, а на местах—командующим корпусными и дивизионными районами ПВО.

МОРСКАЯ АВИАЦИЯ

Кроме всего прочего, истребительной авиацией на момент начала войны располагала и флотская авиация. ВВС Северного, Балтийского и Черноморского флотов приняли активное участие в развернувшейся войне.

Северный флот

На крайнем северном участке советско-германского фронта ситуация для советской авиации сложилась вполне благоприятная. Судите сами — ударов по аэродромам не было, большой активности первую неделю — тоже.

Связано это было как с небольшими силами противника, так и с недооценкой полезности этого операционного направления. Немаловажным был и факт удаленного размещения сил люфтваффе в Норвегии.

Истребительная авиация ВВС Северного флота на начало июля 1941 года была представлена единственным 72-м смешанным авиаполком, в составе которого числились 16 И-16, 17 И-153, 28 И-15бис.

Летчики полка включились в боевую работу. Хотя говорить о сильном напряжении сил ввиду специфики участка фронта не приходится. Так, за первый месяц войны на выполнение различных боевых задач летчики-истребители 72-го сап произвели 1480 самолето-вылетов, но при этом встреч с самолетами противника, при которых открывался по ним огонь, было всего 24 раза, а воздушных боев было и того меньше. Таким образом, на эти 24 «огневых контакта» приходится 120 самолето-вылетов! При этом распределение по типам следующее:

— И-15бис 43 с/в;

- И-153 41 с/в;
- И-16 30 с/в;
- МиГ-3 6 с/в.

То есть из 1480 самолето-вылетов 1360 было совершено без контакта с самолетами противника!

При этом стоит отметить, что тактика действий советских истребителей на Севере уже с первых дней войны была весьма разнообразна: объекты прикрывались как методом патрулирования, так «по вызову». Воздушные бои летчики вели, как правило, поодиночке, максимально используя маневренные качества своей машины. В отчете штаба ВВС СФ за период с 22.06.1941 г. по 01.12.1941 г. отмечалось: «В начале войны патрулирование велось отдельными группами на разных высотах, летавших в сомкнутом строю или поодиночке. Затем патрулирование стали вести группами в разомкнутом, удобном для боя строю. В бою каждый самолет поддерживал друг друга, и если один атакует, то другой защищает его хвост и следит за воздухом. Такая тактика дала большую уверенность летчикам и лучшие результаты боя».

Потери истребительной авиации ВВС СФ за июнь — декабрь 1941 г. {23}

| Тип | Июнь | Июль | Август | Сентябрь | Октябрь | Ноябрь — декабрь | Всего |
|-------------|------|------|--------|----------|---------|------------------|-------|
| И-16 | 4 | 4 | 1 | Нет | 1 | Нет | 10 |
| И-15бис | 3 | 6 | Нет | Нет | нет | Нет | 9 |
| МиГ-3 | Нет | 3 | 1 | Нет | 1 | Нет | 5 |
| И-153 | Нет | 2 | 6 | 1 | 1 | Нет | 10 |
| И-15 | Нет | Нет | 1 | Нет | 1 | Нет | 2 |
| «Харрикейн» | — | — | — | — | — | 3 | 3 |
| Всего | 7 | 15 | 9 | 1 | 4 | 3 | 29 |

Авиация Краснознаменного Балтийского флота

На момент начала Великой Отечественной войны ядром балтийской морской авиации являлись три авиационные бригады:

— 8-я бомбардировочная авиационная бригада (бабр) включала в свой состав 1-й минно-торпедный и 57-й бомбардировочный авиационные полки. Базировалась на аэродромах Ленинградской области — Беззаботное, Котлы, Копорье, Клопицы;

— 61-я истребительная авиационная бригада (иабр) состояла из 5-го и 13-го истребительных авиационных полков и 13-й отдельной Краснознаменной авиационной эскадрильи. Базировалась на аэродромы в районе Ленинграда — Низино, Липово, Куммолово и Купля;

— 10-я смешанная авиационная бригада (сабр) имела в составе 13-й, 71-й истребительные полки и 73-й бомбардировочный полк. Базировалась на аэродромы Таллин, Ханко, Пернов и Керстово.

Строевые части морской авиации в достаточной степени были укомплектованы летным и инженерно-техническим составом. На вооружении истребительной авиации состояли самолеты МиГ-1, МиГ-3, И-153, И-15 и И-16 (всего 368 машин).

С первого дня войны боевые действия на полуострове Ханко поддерживали летчики 13-го иап, среди которых были и одни из первых асов войны — Петр Бринько и Алексей Антоненко. Они уже 14 июля 1941 года первыми среди балтийцев были удостоены звания Героя Советского Союза. И было за что: лейтенант Бринько за два с половиной месяца непрерывных боев сбил 15 самолетов противника и 1 аэростат, капитан Антоненко за 34 дня боев одержал 11 побед. К сожалению, их фронтовая карьера была

недолгой — уроженец Донбасса Бринько погиб 14 сентября 1941 года, еще ранее — 25 июля — Антоненко.

В целом, как и с авиацией ПВО, из-за тяжелейших потерь морская авиация КБФ летом 1941 года использовалась командованием для поддержки наземных войск, сопровождения штурмовиков и борьбы с авиацией противника.

Вот только выборочная хронология участия летчиков-балтийцев в осенних боях.

18 июля 1941 года произошел первый на Балтийском флоте таран. Отражая налет на мост через Нарву, В. А. Михалев из 71-го иап таранил на своем И-153 немецкий Хе-111, после чего смог посадить поврежденный самолет на своем аэродроме.

8 сентября 1941 года 5-й иап получил приказ атаковать прорвавшуюся танковую колонну в районе Ропши. С самого начала было件нятно, что выполнить задачу невозможно, так как на аэродроме базирования не было даже бомб! Поэтому и результат был предсказуемый — из семи вылетевших ЛаГГ-3 три были сбиты (причем летчики погибли).

10 сентября 1941 года главной задачей морской авиации была поддержка наземных войск и сопровождение штурмовиков. Ведя интенсивные бои, пилоты иной раз за день совершали по 6—7 боевых вылетов. В один из таких дней Игорь Каберов и Егор Костылев из 5-го иап сидели в состоянии боевой готовности в кабинах своих ЛаГГ-3. Внезапно над аэродромом появились четыре немецких Ме-109. Это был вызов — немцы подождали, пока советские истребители взлетят в воздух, и лишь после этого вступили в бой. Однако в 20минутной схватке никому не удалось одержать победы.

Заправившись и пополнив боекомплект, Каберов, Костылев и Халдеев вылетели на перехват одного «Хеншеля» Хш-126, сопровождаемого парой «мессеров».

В коротком бою Халдеев сбил разведчика, и советские истребители без потерь вернулись на базу. Однако летчикам не удалось даже перекусить — их тут же отправили на перехват трех Ю-88. Отбомбившиеся немцы летели без сопровождения в направлении аэродрома 5-го иап. Каберов, Костылев и Киров перехватили немцев и всех сбили, причем Каберов расстрелял один из «бомбовозов» с расстояния всего лишь 30 метров. Успев, наконец, пообедать, та же тройка плюс еще один летчик, Семенов, снова вылетели на задание. На этот раз они должны были прикрывать сухопутные войска в районе Красного Села. Там советским истребителям пришлось вести сорокаминутный бой с двумя десятками Ме-109, пока не подоспели истребители армейской авиации. Техник Каберова сумел быстро подготовить машину к бою, и Каберов вместе с Мясниковым (на Як-1) вылетели на очередной перехват. Через несколько минут боя капот двигателя ЛаГГа сорвался с замков и встал вертикально, тоVerinemiо закрыв пилоту передний обзор. В такой ситуации пилоту Яка пришлось в одиночку вести бой с четверкой Ме-109, подоспевшей на помощь «Юнкерсу». В это трудно поверить, но Каберов сумел вернуться на базу и, не считая пары «козлов», благополучно приземлился. Оставшийся в одиночестве Мясников не только уцелел, но смог пощипать одного «мессера». Но Каберову не дали отдохнуть. Вместе с Халдеевым он вылетел сопровождать семерку Ил-2, которых дополнительно сопровождали пара армейских Як-1 и четыре И-16. И снова был тяжелый бой с Ме-109. Противник успел сбить один Як, прежде чем подоспели восемь армейских И-15, вооруженных реактивными снарядами РС-82. Когда вечером Каберов получил приказ в седьмой раз подняться в воздух, он не мог в это поверить. Тем не менее вместе с Костылевым он снова вел бой с четверкой Ме-109 и смог повредить две

немецкие машины. Приземлившись, Каберов уснул прямо в кабине самолета, не успев даже заглушить двигатель.

На следующий день в одном из боев советским летчикам удалось сбить Me-109, пилот которого выпрыгнул с парашютом. По воспоминаниям Каберова, когда он с Костылсвым подлетели ближе, висящий на стропах летчик поприветствовал их нацистским жестом, а потом начал стрелять по ним из пистолета. Несколько секунд спустя очередь из 20-мм пушки превратила купол парашюта немца в кучу обгорелых полосок ткани.

23 сентября 1941 года Игорь Каберов сбил над Кронштадтом разведывательный Ю-86, который фотографировал результаты налета «штук» из I./StG 2 на линкор «Марат».

2 ноября 1941 года В.Ф. Голубев из 13-го иап в одиночку провел бой с четверкой финских «Харрикейнов» из состава LeLv 32 и записал на свой счет одну победу. После капитуляции Финляндии Голубеву довелось в Мальме поговорить с финским пилотом, участвовавшим в том бою. Финн рассказал, что два из трех оставшихся истребителей разбились при возвращении на базу. Однако, по официальным данным, в тот день финские ВВС не потеряли ни одного «Харрикейна».

ВВС Черноморского флота

Наиболее мощной на момент начала войны была авиация Черноморского флота.

К началу войны ВВС Черноморского флота представляли собой внушительную силу:

- две авиабригады (62-я иаб и 63-я баб);
- семь авиаполков (8-й иап, 9-й иап, 32-й иап, 40-й бап, 2-й мтап, 119-й мрап, 3-й урап);

— одиннадцать эскадрилий (16-я овраэ, 45-я овраэ, 60-я овраэ, 80-я овраэ, 82-я овраэ, 83-я овраэ, 70-я овраэ, 78-я овраэ, 93-я овраэ, 96-я овраэ);

— три авиаотряда (18-й отао, 96-й омрар и Отряд корабельной авиации).

Всего в составе летных частей было 632 боевых самолета, из них 346 истребителей (И-16, И-153, И-15бис, МиГ-3)^[13].

Именно ВВС Черноморского флота оказались в гораздо лучшем положении, чем остальные, так как уже в 01:03 22 июня они получили приказ наркома Военно-морского флота адмирала Н.Г. Кузнецова о приведении в боевую готовность личного состава и техники. Поэтому когда утром над Севастополем появились немецкие бомбардировщики, их встретили как истребители, так и зенитчики.

С начала августа большая часть сил авиации флота была привлечена для обороны Одессы. Была создана сводная группа, куда вошли 24 И-16 8-го иап, эскадрилья из 7 Як-1 32-го иап, а также 94-я отдельная истребительная авиаэскадрилья (4 И-15 бис).

В связи с общим неблагоприятным развитием обстановки на Южном фронте и отступлением советских войск, в июне—ноябре 1941 года силы ВВС флота были вынуждены оставить аэродромы под Одессой и Измаилом. Сначала авиационные части перелетели в район Крымского полуострова, а затем, с потерей Крыма, — на Черноморское побережье Кавказа.

По состоянию на 1 ноября 1941 года, под Севастополем имелось 44 истребителя, 18 штурмовиков и 31 лодочный самолет. Из них 8 Ил-2 и 3 И-15 перебазировали на аэродром Анапа. Бомбардировочная и минно-торпедная авиация базировалась на аэродромах Краснодарского края и Северного Кавказа.

Для координации действий авиационных частей в районе Севастополя приказом командующего ВВС

Черноморского флота генерала Острякова все полки были переформированы в двухэскадрильные. Излишки самолетов подлежало перебазировать на Кавказ, а из имеющихся сил были созданы две нештатные авиационные группы: сухопутных самолетов — на базе управления 8-го иап (командир группы — полковник К.И. Юмашев) и морских самолетов — на базе Особой морской авиационной группы ВВС ЧФ (командир группы — майор И.Г. Нехаев).

АВИАЦИЯ ПОГРАНВОЙСК

В предвоенное время появилась авиация и у еще одного ведомства — погранвойск НКВД. На 22 июня это было несколько эскадрилий и отдельных авиазвеньев, в которых были транспортные, связные самолеты и бомбардировщики. Однако реалии начавшейся войны потребовали срочного реформирования. Так, на базе 1-й транспортной отдельной авиационной эскадрильи, которая базировалась в Быкове, в августе 1941 года был сформирован 1-й истребительный авиационный полк погранвойск НКВД.

Командиром полка остался майор В. Емельянов, военным комиссаром был назначен батальонный комиссар Л. Азаров, начальником штаба — капитан Г. Софии, старшим инженером — инженер-капитан Е. Шеверга. Первоначально на вооружение полка поступило несколько высотных истребителей МиГ-1, а затем их в течение недели срочно заменили на более совершенные МиГ-3. По штату полк имел 32 МиГ-3, один транспортный самолет ПС-84 и один связной У-2. Личный состав состоял из 191 человека.

Переобучение летного состава на МиГ-3 проводили майор Кудрявцев и старший инспектор — летчик авиабригады подполковник Шишков. Уже 4 августа появился приказ по авиабригаде, которым допускалась к самостоятельным полетам на истребителе МиГ-3 первая группа летчиков из 16 человек.

Окончательно полк как боевая единица оформился в конце сентября. Летчиков набрали как из авиачастей погранвойск (летали на разведчиках и транспортных самолетах), так и из других авиационных структур и ведомств. На переучивание летного и технического состава на новую авиатехнику ушло не более месяца.

Аэродром Быково, учебные аэродромы Мячково и Раменское, а также две запасные посадочные площадки заработали практически круглосуточно.

По готовности 1-й истребительный авиаполк вошел в оперативное подчинение 6-го истребительного авиакорпуса ПВО Москвы. Штаб корпуса выделил летчикам полка восточный сектор, в который вошли Москва, Ярославль, Кашира, Коломна. Из стратегических объектов стоит назвать Каширскую электростанцию.

Задача по-военному стояла конкретной и однозначной: не допустить прорыва немецких самолетов к электростанции и десяткам крупных заводов в своей зоне ответственности, выпускающих военную продукцию.

Кроме всего прочего, на полк была возложена задача по прикрытию железнодорожных перевозок войск Западного фронта, участков других особо важных железных и шоссейных дорог.

К осени 1941 года аэродром Быково стал прифронтовым. К тому времени на его территории заблаговременно силами личного состава и семей военнослужащих были построены бомбоубежища, блиндажи и перекрытые щели, функционировал подземный командный пункт, связанный прямой телефонной связью с командованием 6-го ИАК. На границе аэродрома и вблизи него были оборудованы позиции для зенитной артиллерии.

В дни решающей битвы за Москву летчики 1-го истребительного авиаполка совершили более 2000 боевых вылетов для прикрытия наших войск и отражения налетов вражеской авиации на город. Пример высокого мастерства по отражению вражеской авиации показал командир полка майор В. Емельянов, на счету которого было 156 боевых вылетов. Летчики во главе со своим командиром не допустили ни одного случая налета врага на охраняемые объекты. Среди

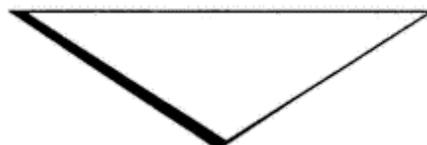
лучших летчиков полка были капитаны Жук, Тавгень, старшие лейтенанты Беляев, Кухтин, Магдалин, Судаков, Бычков, лейтенанты Шмигель, Старченко и другие.

Обстановку тех дней в какой-то мере восстанавливают оперативные сводки полка. Вот сводка за 10 октября 1941 года: «В 8.45 экипажи старшего лейтенанта Магдалина и старшего лейтенанта Судакова в районе 10 км западнее железнодорожной станции Запутня, на высоте 1300 м обнаружили самолет Ю-88, пикировавший на железнодорожный эшелон. Противник отогнан от объекта атаки, но не сбит, так как ушел в облака».

За 7 декабря 1941 года в боевом журнале полка есть такая запись: «В 13.20 в районе Верхнее-Мячково, за облаками на высоте 2500—3000 м в упорном воздушном бою с самолетами противника... погиб командир 2-й эскадрильи капитан Беляев. Полк потерял одного из лучших своих летчиков. В этот сложный период обороны Москвы в боях с численно превосходящим противником погибли летчики Кухтан, Магдалин, Беляев, Богданов, Астахов, Лыжков. 10 декабря героически, на глазах обороняющихся советских войск погиб командир 1-й эскадрильи капитан Гришин».

Когда немецкие войска были отброшены от Москвы, полк прикрывал наши наступающие части в направлении Москвы, Наро-Фоминска, Малоярославца, а потом прикрывал железнодорожные станции и участки дороги Наро-Фоминск—Балабаново—Малоярославец. Так, например, на 16 декабря 1941 года командир 6-го истребительного авиакорпуса ПВО поставил полку задачу: «Прикрыть с воздуха наши наступающие части в районе Наро-Фоминска, Коломенского». Потом к этому списку добавились Балабаново, Боровск, Малоярославец, Обнинск, Белоусово.

Стоит немного остановиться и на дальнейшей судьбе полка: в начале 1943 года 1-й истребительный авиаполк погранвойск был передан в состав 6-го авиационного корпуса Московского фронта. При этом он окончательно сменил ведомственную принадлежность, став именоваться 11-м истребительным авиационным полком 6-го истребительного авиационного корпуса ПВО^{24}.



Глава 5. НА ГРАНИ, 1942

ВВС РККА В НАЧАЛЕ 1942 г.

На начало 1942 года структура ВВС РККА не претерпела серьезных изменений и по-прежнему истребительная авиация имела иррациональную систему управления и была разделена между командованием ВВС фронта, отдельных армий и дальнебомбардировочной авиации.

В то же время у авиационной промышленности возникли серьезные проблемы с производством авиатехники — ведь к концу 1941 года большая часть авиазаводов была эвакуирована в глубь страны и в большинстве своем рабочие и инженеры только «обживались» на новом месте. Выпуск самолетов происходил в крайне примитивных условиях, зачастую под открытым небом.

Причем в условиях хаоса первых месяцев войны отмечались случаи порчи оборудования, простаивания неделями ящиков с оборудованием на морозе, выгрузки станков в неподходящих для этого местах. Нельзя было не учитывать трудности, связанные с размещением рабочих и их семей на новом месте. О том, как это происходило, после войны вспоминал директор завода № 1 А.Т. Третьяков: «Прибывали рабочие и их семьи. Партийные и советские организации области и района предоставили все, что было пригодно для жилья. Но так как число эвакуированных превышало всякие возможности, то для массы их просто не осталось жилой площади. Приемная комиссия завода, встречавшая людей, отправляла рабочих в бараки, освобождавшиеся от строителей, а их семьи — в различные районы области для размещения в населенных пунктах. В этих местах уполномоченные завода и советской власти встречали семьи рабочих. Большинство семей оказалось

временно разрозненными. Ранняя зима, жестокие морозы, повсеместное переуплотнение помещений делали условия жизни крайне тяжелыми»^{25}.

Все вместе это сказалось на темпе ежемесячного выпуска, который упал с 2329 в сентябре 1941 года до 627 — в ноябре. К началу 1942 года выпускалось всего около 1000 самолетов. Причем приоритетом пользовались штурмовики Ил-2, но никак не истребители.

Таким образом, к началу года истребительная авиация была вооружена преимущественно самолетами «устаревших» конструкций — И-15бис, И-153, а ее основу по-прежнему составляли монопланы И-16. Эти самолеты хоть и обладали феноменальной маневренностью, однако проигрывали по скорости и вооружению последним модификациям Ме-109.

Современные МиГ-3 были разработаны преимущественно для боев на больших высотах и на средних (где проходили большинство боев на советско-германском фронте) были малопригодны. Роковую роль в судьбе этого истребителя сыграл и тот факт, что на нем стоял двигатель АМ-35А — такой же, как и на Ил-2. Именно поэтому в конце 1941 года производство истребителя было свернуто. Оставшиеся в строю МиГ-3 в большинстве своем были выбиты в первые месяцы 1942 года.

Зато в больших количествах в строевые части поступали ЛаГГ-3 и Як-1: так, из 9918 произведенных за 1942 год истребителей примерно две трети были именно они.

Первый в серии Як-1 по всем параметрам превосходил новейший немецкий Ме-109Ф. В конце 1941 года на вооружение стали поступать и первые Як-7, однако полноценная серия стала возможна только в начале весны 1942 года. Причем если Як-7 и Як-7 А были вооружены одной 20-мм пушкой и двумя 7,62-мм

пулеметами, то уже Як-7В (производство началось в апреле 1942 года) имел на борту одну 20-мм пушку и два 12,7-мм пулемета.

Еще для одного истребителя, ЛаГГ-3, 1942 год стал «звездным». Всего был произведен 2771 самолет этого типа. И это при том, что, несмотря на ухищрения разработчиков, довести его до уровня Мс-109 так и не удалось.

Начавшиеся в конце 1941 года поставки авиатехники западного производства пока не играли заметной роли.

Что касается изменений в подготовке летного состава, то они, несомненно, были. Причем это напрямую было связано с общим положением на фронте. Так, за вторую половину 1941 года из западных прифронтовых районов в глубь страны было перебазировано 38 авиашкол, в том числе 12 истребительных.

В этот же период (1941 г. — начало 1942 г.) на базе личного состава и материальной части летных школ было сформировано 140 авиаполков. За 1941—1942 гг. из школ убыло в действующую армию 8366 человек личного состава, для формирования полков в школах и для других частей было изъято 2349 самолетов^{26}. Вот некоторые примеры: в ноябре 1941 года на базе Качинской школы пилотов был сформирован 627-й иап, на базе Борисоглебской школы сформировано пять полков и одна авиаэскадрилья; Батайской школой пилотов сформировано два авиаполка и одна авиаэскадрилья, в действующую армию убыло 478 человек, из них 225 человек летного состава. До эвакуации Батайская школа пилотов несла круглосуточное дежурство по обороне аэродромов, города и железнодорожного моста через реку Дон.

Уход в 1941 году значительной части наиболее подготовленного летного, преподавательского и технического состава в действующую армию затруднил в этот период выполнение планов подготовки

авиационных кадров. Вчерашний курсант без методического и летного опыта становился инструктором или преподавателем, что сказывалось на качестве подготовки выпускников. Низкое качественное состояние учебно-материальной базы ВУЗов на новых местах дислокации затрудняло, а иногда совершенно срывало процесс их подготовки. Кроме того, на школы одновременно возлагались задачи по переучиванию полков, обслуживанию перелетающих авиачастей и отдельных самолетов, патрулирование в системе ПВО.

Необходимость ускоренной подготовки кадров ВВС для фронта, а также недостаток самолетов и нерегулярное снабжение школ ГСМ с первых же дней войны потребовали перевести все школы летчиков ВВС на новую поточную систему обучения. Планирование выпусков при такой системе обучения производилось ежемесячно, в зависимости от количества отпущенного горючего и наличия материальной части. Средний срок прохождения летной программы определялся в 45—50 летних дней. Применялась также и система выборочного обучения, когда в первую очередь готовились наиболее способные курсанты. Срок обучения для них сокращался, особенно форсировалась наземная подготовка.

Если говорить о трудностях и недостатках, то следует сказать, что общий уровень подготовки офицерского состава ВВС значительно упал, ведь в высшие офицерские школы и авиаучилища из частей и школ направлялись, как правило, менее подготовленные офицеры, в которых на прежнем месте службы были менее заинтересованы.

Увлечение ВУЗов поточным методом подготовки и неиспользование возможностей форсирования обучения курсантов со средней успеваемостью привело впоследствии к накоплению в школах большого количества курсантов приема 1941—1943 гг.

На 1 января 1942 года в системе ВУЗов ВВС имелось 51 военное учебное заведение (47 летных школ, 2 авиаучилища летчиков-командиров, курсы усовершенствования, авиаучилище штабных командиров).

Вскоре после начала Великой Отечественной войны ВУЗам была поставлена задача готовить авиационные кадры на новых типах самолетов — ЛаГГ-3, Як-1, Пе-2, Ил-2. Постановлением ГКО от 7 февраля 1942 года 4 школы пилотов, а приказом НКО от 17 февраля 1942 года еще 5 школ были переведены на подготовку курсантов на новой авиационной технике. Несколько позже еще 6 школ были перевооружены на новые самолеты. Одновременно с переходом на обучение на новой материальной части, расформированием, изменением профиля подготовки продолжалось перебазирование школ. В тыл страны в течение года перебазировалось 15 авиашкол.

МОСКОВСКОЕ «СИДЕНИЕ», ЗИМА 1941—1942 гг.

Начало 1942 года отличалось необыкновенно снежной и морозной зимой (например, 4 января была зафиксирована температура -42 градуса), что во многом сковало действия противников. Немецкие танки группы «Центр» были остановлены в районе Калинина и Калуги. Причем в декабре 1941 года остановить практически постоянные рейды конницы и партизан на этом направлении удалось только с помощью переброски дополнительных сил люфтваффе — так, с африканского театра боевых действий прибыли части 2-го Воздушного флота.

С другой стороны, советские авиационные части на западном направлении к 1 января 1942 года располагали примерно тысячей самолетов, которые были разбросаны между ВВС Калининского и Западного фронтов, ВВС Московского военного округа, 6 ИАК ПВО, а также отдельными сводными группами.

Хотя обе стороны испытывали серьезные проблемы с эксплуатацией авиатехники в столь суровых условиях, советские летчики все-таки находились в лучшем положении. Например, практически сразу все истребители получили лыжное шасси, которое хотя и несколько снижало характеристики, однако позволяло базироваться практически везде.

Боевых вылетов из-за погодных условий было немного: так, за январь 1942 года ВВС Западного фронта выполнили 4175 боевых вылета, при этом было заявлено о сбитии всего 20 вражеских самолетов в воздушных боях. Собственные потери составили 74 самолета, из которых 24 истребителя.

ВОЛХОВ, ВЕСНА-ЛЕТО 1942 г.

26 февраля 1942 года советская Ставка Верховного Главнокомандования издала директиву, согласно которой 2-я ударная и 54-я армии Волховского фронта должны были начать встречное наступление в рамках фронтовой операции и соединиться в Любани до 5 марта, разгромив Любань-Чудовскую группировку неприятеля. После этого предполагалось нанести поражение Мгинской группировке и тем деблокировать Ленинград, а по возможности создать условия для разгрома германской группы армий «Север». Хотя все армии, входившие в состав фронта, уже долгое время были задействованы в боях и понесли тяжелые потери, все-таки в распоряжении генерала Мерецкова находилась очень значительная сила.

В феврале у него имелось в наличии 25 дивизий, 9 бригад и 36 отдельных батальонов плюс авиационная группировка в составе примерно 400 боевых самолетов. Естественно, к началу операции потрепанные в боях части 2-й ударной и 54-й армий получили пополнения практически до штатного состава и дополнительно усилены дивизиями, переданными из резерва фронта. Воздушное обеспечение возлагалось на восемь авиаполков РВГК, ДВА и ВВС Ленинградского и Волховского фронтов.

Немецкая сторона могла противопоставить советскому наступлению только наличные силы 16-й и 18-й армий в составе 14 дивизий под общим командованием генерала Линдемманна. При этом дивизии также уже давно находились в непосредственном контакте с противником и получали небольшие пополнения от случая к случаю. Однако же немцы имели все преимущества обороняющейся стороны, и к тому же

очень многие бойцы Линдемманна были закаленными в боях опытными ветеранами. Что касается авиационной поддержки, то во всей группе армий имелась только одна полнокровная воздушная эскадра — JG 54, а также штаб и первая группа KG 3 (с базой на аэродроме Дно), штаб и третья группа StG 1 и вторая группа StG 2, причем удовлетворить все запросы наземных войск на столь растянутом фронте было явно выше их сил. Таким образом, максимум, на что могла рассчитывать попавшая под удар Любань-Чудовская группировка, — это одна истребительная группа и по два-три штаффеля от каждой бомбардировочной эскадры. С другой стороны, немецкие самолеты качественно значительно превосходили советские машины, а подготовка пилотов люфтваффе была лучше, чем у подавляющего большинства их противников.

В последних числах февраля и начале марта 54-й армии не удалось добиться сколь-нибудь серьезного успеха — из важных населенных пунктов была взята лишь станция Погостье, а глубина образовавшегося в немецкой обороне прорыва не превышала 20 км. Зато 2-я ударная смогла прорваться на 75 км в западном направлении и на 40 км — в северном, не дойдя до Любани каких-то шести километров. Но при этом стремление к скорейшему выполнению поставленной задачи и игнорирование ситуации, сложившейся на флангах ударной группировки, привели к тому, что фронт армии растянулся до 200 км и образовал «Любанскую бутылку» с очень узкой горловиной в месте прорыва шириной чуть более четырех километров.

И этот коридор между деревнями Кречно и Мясной Бор, бывший единственной линией коммуникации 2-й ударной, немцы изо всех сил старались перекрыть, а советские войска (части 52-й и 59-й армий) — удержать и расширить.

Уже на начальной стадии операции у наступавших советских войск возникли две весьма серьезные проблемы: во-первых, бойцам приходилось двигаться по лесисто-болотистой местности при полном отсутствии каких-либо дорог, что чрезвычайно затрудняло снабжение армий. А во-вторых, летчикам люфтваффе практически сразу же удалось выбить инициативу из рук противника и завоевать локальное господство в воздухе. Так случилось главным образом потому, что советские ВВС, как и их противник, были вынуждены распределять свои усилия между собственно Ленинградом и Волховским фронтом, а это создавало повышенную нагрузку на летный состав и наземный персонал. При этом немцы получали преимущество в силу гораздо лучшей способности оперативно реагировать на изменение обстановки и благодаря хорошо развитой сети вспомогательных полевых аэродромов. В общем, в начале марта истребители JG 54 смогли создать на Волховском фронте вполне благоприятные условия для действий бомбардировщиков, что не замедлило сказаться на положении 2-й ударной армии. Так, в своем докладе Мерецкову командующий армией генерал-лейтенант Н. Клыков отмечал следующее: «...В воздухе все время господствует авиация противника и парализует действия войск. Дорожная сеть в плохом состоянии... Подвоз фуража, продовольствия, горючего и боеприпасов далеко не обеспечивает существующих потребностей. Для развития успешного наступления надо три свежие дивизии, дивизион ракетных установок, не менее двух автобатальонов, не менее трех дорожно-строительных батальонов, не менее пятнадцати бензовозов, сено, пополнить конский состав и прикрыть армию с воздуха».

Тем временем немецкое командование уже разработало план операции по окружению и уничтожению 2-й ударной армии, и уже 1 марта

началась переброска дополнительных сил к основанию советского прорыва — на участок Дубровка—Мясной Бор отправилась снятая из-под Уриц-ка 58-я пехотная дивизия, а в район Спасской Полисти — полицейская дивизия СС, ранее сражавшаяся на пулковском направлении. В «Военном дневнике» генерала Гальдера есть следующая запись от 2 марта, касающаяся этих событий: «Совещание у фюрера в присутствии командующего группой армий “Север”, командующих армиями и командиров корпусов этой группы армий.

Решение: переход в наступление на Волхове — 7 марта (до 12.3). Авиацию сосредоточить в период 7—14.3.

Фюрер требует за несколько дней до начала наступления провести авиационную подготовку (бомбардировка складов и войск в лесах бомбами сверхтяжелого калибра). Завершив прорыв на Волхове, не следует тратить силы на то, чтобы уничтожить противника. Если мы сбросим его в болота, это обречет его на голодную смерть».

Правда, начать наступление в запланированный срок у немцев не получилось, виной чему была скверная погода, препятствовавшая действиям летчиков люфтваффе. А Гитлер совершенно справедливо полагал, что не стоит проводить операцию без того, чтобы задействовать весь потенциал имевшейся на том направлении авиагруппировки. Запись от 11 марта в дневнике Гальдера гласит: «Переговоры с Кюхлером, который обеспокоен отсрочкой наступления на волховском участке из-за погоды. Фюрер требует, однако, не начинать наступления, пока не улучшится погода, чтобы в полной мере использовать поддержку нашей авиации».

Наконец, 15 марта германские войска начали контрнаступление, получившее название Операция «Раубтир». Днем ранее, в полном соответствии с планом,

бомбардировщики 1-го Воздушного флота нанесли серию мощных ударов по советским войскам и объектам в ближнем тылу, причем основная нагрузка легла на летчиков-пикировщиков из StG 1. Что же касается советских истребителей, то они действовали над районом боевых действий небольшими группами, и к тому же не могли обеспечить постоянного патрулирования своих зон ответственности. Знаменитый ас 4-го ГвИАП КБФ Василий Голубев так вспоминает события 14 марта: «Во второй половине дня 14 марта враг усилил напор с воздуха, нанося удары по нашим войскам, и в частности по артиллерии. Это были налеты больших групп пикирующих бомбардировщиков Ю-87. Командующий 54-й армией потребовал от авиации фронта и Балтийского флота, чтобы в воздухе в период светлого времени постоянно находились две группы патрульных истребителей. Наш полк в тот день летал на прикрытие шестерками, на большее не хватало сил».

В результате летчики люфтваффе успешно выполнили поставленную перед ними задачу и обеспечили наземным войскам условия для эффективного наступления, понеся при этом минимальные потери.

Вечером 18 марта германские войска, наносившие встречные удары с юга и севера под основание прорыва 2-й ударной армии, перекрыли «бутылочное горло» в четырех километрах к западу от Мясного Бора и создали боевую группу «Вюнненберг» для противодействия попыткам деблокады с советской стороны. Теперь единственная линия коммуникации армии Клыкова была нарушена и снабжение окруженцев могло осуществляться только посредством самолетов Р-5, У-2 и Р-2 из подразделений легких ночных бомбардировщиков и авиации ближней разведки. Генерал Мерецков, отчетливо понимавший опасность создавшегося положения, немедленно принял меры по ликвидации

неприятельских войск в районе Мясного Бора, бросив в бой все наличные резервы, но как только советские войска добивались хотя бы некоторого успеха, немцы совершали контрвыпад и вновь перекрывали горловину «Любанской бутылки». По воспоминаниям генерала И.Т. Коровникова, «коридор как бы пульсировал, то сужаясь, то расширяясь. Но в поперечнике он был уже не 11—14 километров, а всего два с половиной — два, сокращаясь порою до нескольких сот метров. Прицельный огонь все чаще сменялся выстрелами в упор. Нередко завязывались рукопашные схватки». В таких условиях, да еще при полном отсутствии дорог, снабжение бойцов 2-й ударной по насквозь простреливаемому коридору осуществлялось в основном небольшими группами пехотинцев и гужевым транспортом в темное время суток. Точно так же из «котла» вывозили раненых и тяжело больных.

Легкие самолеты — бипланы в основном использовались для перевозки офицеров и передачи донесений, но посадочных площадок в «котле» было немного, к тому же их расположение было хорошо известно немецкой стороне. Так что помимо атак «мессершмиттов», советским летчикам угрожала опасность быть накрытыми артиллерийским огнем в случае, если противник своевременно обнаруживал заходящую на посадку машину.

Вообще, что касается работы артиллерии, то в практически одинаковых условиях противоборствующие стороны имели совершенно разный результат.

В условиях практически полного отсутствия советской разведывательной авиации даже летчикам истребительной пришлось решать задачи, совсем уж им несвойственные. Вот что пишет Василий Голубев о боевых вылетах, сделанных летчиками 4-го ГвИАП КБФ на участке 54-й армии Волховского фронта 16 марта 1942 года: «Первым на разведку войск противника в

“дамском сердце” вылетел я со своим ведомым, вторая пара — Владимир Петров с Ефимом Дмитриевым. Полчаса, меняя курсы, летаем над лесным массивом, постепенно снижаясь. Вот уже высота сто пятьдесят, но в густом ельнике ничего не видно, лишь на снегу просматриваются занесенные метелью следы гусениц, повозок, лыж. Странно, если противник здесь, то почему не ведет огня? А может быть, в этом лесу никакого врага нет? Или он почему-либо не желает себя выдавать? Так никого и не обнаружив, вернулись с задания, и я доложил, что противника даже с малой высоты не нашел. Зенитного обстрела тоже не было. Тогда командир полка приказал быстро подготовить восемь самолетов с РС-82 и нанести удар по западной опушке леса:

— Неважно, увидят там летчики что-либо или нет. О результатах удара доложить по радио. Таков приказ генерала Федюнинского. Штурмовать лесной массив, пока противник не обнаружит себя. Это — главная задача дня...»

В ходе второго вылета неприятель был обнаружен, и весь остаток дня полк использовал для штурмовки наземных целей. При этом несколько самолетов получили серьезные повреждения от огня немецкой зенитной артиллерии, а Алексей Лазукин — один из самых опытных ветеранов полка — получил тяжелое ранение и вечером того же дня скончался. И таким образом гвардейские истребители использовались в то самое время, когда сухопутные войска испытывали острейшую необходимость в эффективном воздушном прикрытии!

Ситуация с материальной частью также вскоре стала отнюдь не идеальной — помимо того, что много боевых машин было потеряно в воздушных боях, день ото дня росли и потери от зенитного огня, поскольку немцы неуклонно наращивали количество зенитных установок

как в прифронтовой зоне, так и непосредственно на передовой. И несмотря на титанические усилия ПАРМ и борьбу за снижение аварийности в частях (кстати, как правило приносившую весьма положительный результат), число готовых к боевым вылетам самолетов у советской стороны становилось все меньше и меньше. В соответствии с этим на задания все чаще летали лишь самые опытные ветераны (во избежание роста потерь), а молодое пополнение предавалось вынужденному бездействию, что создавало большой дисбаланс в уровне мастерства личного состава в рамках не только отдельно взятых полков, но даже и эскадрилий. Подобная ситуация сложилась к концу марта и в 4-м ГвИАП КБФ: «И все же нехватка самолетов ощущалась все острее. Но русский человек находчив! Во всяком случае в нашем полку это было доказано на деле. Узнав, что в районе Ладожского озера и у самой линии фронта валялось несколько подбитых “ишачков”, а на трясином болоте все еще лежал самолет, на котором погиб наш летчик Бутов, комэски попросили разрешения у командира полка создать две аварийно-эвакуационные группы и поставить во главе их инженеров Бороздина и Металышкова. Им надлежало поднять брошенные самолеты и доставить в ПАРМ для восстановления.

На все ушло две недели. Это было большое подспорье. Ведь каждый дополнительный самолет позволял трем-четырем летчикам хотя бы по одному разу слетать на боевое задание. Я замечал: чем меньше оставалось у нас самолетов, тем нетерпимей относились гвардейцы к упущениям своих товарищей».

Тем временем положение окруженной 2-й ударной армии стало критическим: надежд на соединение с войсками Федюнинского уже не было никаких (54-я армия также подвергалась непрерывным неприятельским атакам и несла тяжелейшие потери), а в начале апреля ко всем прочим несчастьям добавилась

еще и оттепель. Наезженные колеи размыло, единственная грунтовая дорога, проходившая через «бутылочное горло», пришла в полную негодность, а начавшиеся вскоре дожди довершили дело — многочисленные в тех краях речки и небольшие озера вышли из берегов, затопив всю местность и вынудив бойцов покинуть окопы и землянки. Работа автомобильного и даже гужевого транспорта оказалась практически парализована, и уже через неделю у окруженцев полностью закончились артиллерийские боеприпасы — в наличии оставались только мины к ротным минометам, которые солдаты носили с Большой земли на собственных плечах. В этих условиях Военный совет фронта принял решение о строительстве узкоколейной железной дороги от Новой Керссти до Мясного Бора, чтобы хоть как-то решить проблему подвоза продовольствия и боеприпасов и вывоза раненых. И хотя дорога усилиями военных строителей и местного населения была закончена в рекордно короткие сроки, это делу никак не помогло. В условиях полного господства в воздухе, немецкие авиаторы легко разбивали бомбами полотно, а за составами охотились не только пикирующие бомбардировщики Ю-87, но и истребители из JG 54, и даже пилоты Ю-88, расстреливавшие из пушек локомотивы с пологого пикирования.

Если проблемы, связанные с нехваткой оружия и боеприпасов, окруженцы на первых порах неплохо решали с помощью сбора «оттаявшего» по весне своего и вражеского военного имущества (одних только снарядов и мин советского производства было найдено порядка 15 000), то с продовольствием дела обстояли иначе. После того как были съедены все кони, принадлежавшие оказавшимся в «котле» кавалерийским подразделениям, в армии начался страшный голод.

Ввиду отсутствия полноценного рациона солдаты вынуждены были перейти на «подножный корм».

16 апреля 1942 года генерал Клыков был отстранен от командования 2-й ударной армией (по официальной версии — «по причине болезни») и вывезен самолетом в тыл. На его место назначили заместителя командующего фронтом генерал-лейтенанта Андрея Андреевича Власова — на тот момент одного из самых известных и перспективных советских полководцев, — который и прибыл в распоряжение вверенных ему войск 20-го числа того же месяца. Но шансов стать спасителем армии у Власова было немного, поскольку к середине апреля число боеспособных солдат в дивизиях было немногим больше 30%, боеприпасы к артиллерии почти отсутствовали, суточные выдачи сухарей личному составу не достигали и половины нормы, а иных продуктов питания не было и не предвиделось. К этому списку следует добавить нехватку медикаментов в полевых лазаретах и совершенно антисанитарные условия на позициях — от вшей тогда уже страдало 60—70% от общего числа окруженцев. И главное — никто до сих пор не давал приказа на выход из окружения, ходя в данной ситуации только немедленный прорыв мог спасти армию. Сам же Власов не мог предпринять такой шаг по собственной инициативе.

Обстановка в небе над Любанью тем временем оставалась неизменной — захватив прочное господство в воздухе, немцы и не думали ослаблять давление на противника. Пикирующие бомбардировщики из StG 1 и StG 2 продолжали практически беспрепятственно терроризировать скученные на сравнительно небольшом пространстве войска в самом «котле» и уничтожать советские коммуникации у основания «бутылочного горла», уделяя при этом повышенное внимание железнодорожным станциям.

Советская истребительная авиация практически не проявляла активности, и редко выпадали дни, когда для прикрытия войск выделялось более десятка самолетов. В то же самое время летчики, участвовавшие в снабжении окруженцев, продолжали отважно летать в «котел» на своих бипланах без всякого прикрытия, отчего и несли довольно большие потери — с увеличением продолжительности светового дня возможности немецких истребителей в деле перехвата самолетов снабжения возросли. И при всем этом некоторые советские командиры продолжали слать в вышестоящие инстанции бодрые доклады и оценивать собственные успехи более чем оптимистично. Например, Василий Голубев, давая оценку боевой работе 4-го ГвИАП КБФ за период с 12 марта по 13 апреля (как раз в это время полк часто выполнял задания на участке 54-й армии), пишет следующее: «С 12 марта до 13 апреля 1942 года полк в воздушных боях сбил пятьдесят четыре фашистских самолета, потеряв при этом только два. Авиация флота могла похвастаться таким результатом. Полк показал хорошую выучку, умение применять гибкую тактику на самолетах устаревших конструкций.

Характерно, что из пятидесяти четырех сбитых фашистов — двадцать семь были истребители: двадцать пять Me-109 и два He-113».

Оно бы и ладно, да только за указанный период вся эскадра JG 54 (а «мессершмиттов» из других эскадр на Ленинградском и Волховском фронтах просто не было) потеряла в воздушных боях лишь семь машин, а еще 8 получили повреждения, так что откуда на счету одного только истребительного полка образовалось 27 «стодевятых» — совершенно непостижимо. Немцы, понятно, тоже не сильно скромничали в оценке собственных результатов, но до столь буйных фантазий дело у них как-то не доходило.

Гораздо более реалистичную картину рисует в своих воспоминаниях ветеран боев в Испании и Финляндии Емельян Филаретович Кондрат, воевавший в ту пору в звании полковника на Волховском фронте: «Что особенно угнетает летчиков, — господство немецкой авиации. Она непрерывно висит над частями 2-й ударной, преследует их, буквально терзает. А мы бессильны. У нас нечем помочь.

Бывает, что на весь Волховский фронт остается каких-то два десятка самолетов, по четыре — шесть машин на полк. Все основные авиационные силы страны брошены на прикрытие Москвы, на обеспечение боевых действий на центральном направлении. Новая техника поступает очень редко: еще не набрали свою мощь заводы, вывезенные в глубь страны...»

Что же касается сидевших в окружении войск, то время теперь работало против 2-й ударной, боеспособность которой падала день ото дня. Несмотря на это, в начале мая командование фронта все еще не думало о свертывании давно провалившейся операции и продолжало ставить армии наступательные задачи. Так, согласно плану Военного совета Ленинградского фронта от 2 мая, 2-я ударная армия должна была «временно перейти к обороне», передав две дивизии в состав 59-й армии с целью организации удара по немцам в районе Спасской Полисти, затем пополниться за счет полностью укомплектованного 6-го гвардейского корпуса и в конце месяца снова начать наступление одновременно с 54-й армией. Однако после провала попытки 59-й армии разбить неприятеля у Спасской Полисти, советское военное руководство осознало нереальность подобного плана и 14 мая дало добро на отвод войск на более выгодный оборонительный рубеж с одновременным нанесением удара навстречу войскам 59-й.

Тут выяснилось, что армия уже не в силах вести сколь-нибудь активные действия, да и оборону может

держат лишь с огромным трудом. Так что Военсовету пришлось еще раз пересмотреть свое решение и признать наконец необходимость полного вывода войск из «котла». Начало этой операции назначили на 22 мая (а вывести предстояло порядка 60 тысяч человек), и в это же время нужно было решить задачу материального обеспечения прорыва 2-й ударной, хотя бы на короткий период повысив ее боевые кондиции.

С такой целью ВВС попытались создать уже вполне полноценный «воздушный мост», не только проведя дополнительную мобилизацию сил легкой авиации, но и задействовав в мероприятиях по снабжению армии три полка военно-транспортной авиации на самолетах Ли-2 (101-й, 102-й и 103-й). При этом от каждого полка выделялось по паре эскадрилий для формирования сводной группы, которая должна была совершать регулярные рейды в «котел», базируясь на аэродром Хвойное. Практически все экипажи группы состояли из очень опытных летчиков, служивших ранее в гражданской авиации, многие из которых к маю 1942 года уже успели активно поучаствовать в воздушных боях.

В 20-х числах мая в Хвойное прибыли первые эскадрильи, которые практически сразу приступили к боевым вылетам.

При этом самой большой проблемой для летчиков стало полное отсутствие прикрытия со стороны своих истребителей и как следствие — повышенная угроза со стороны истребителей люфтваффе. В районе любанского «котла» на то время действовала третья группа эскадры «Grunherz», в состав которой входило много опытных воздушных бойцов, таких, как Ханс-Йоахим Хейер, Райнхард Зайлер, Эрвин Лейкауф и Вильгельм Шиллинг.

На стороне немцев была и природа — в конце мая на географической широте Ленинграда ночи (а именно в

ночное время транспортники осуществляли свои рейды) не отличаются продолжительностью, и даже в наиболее темное время суток имелась возможность провести удачный перехват на самолете, не оснащенном специальным оборудованием. Однако на первых порах советским летчикам везло в том смысле, что у немцев хватало работы и днем, так что ночные перехваты до 20-х чисел июня были явлением скорее эпизодическим.

Операция по выводу войск из «любанской бутылки» начиналась вроде бы неплохо — к концу мая на Большую землю вышли остатки 6-го гвардейского и 13-го кавалерийского корпусов, 191-й, 378-й и 382-й стрелковых дивизий, все батареи реактивных минометов и часть тяжелой артиллерии. Однако немцы уже 23 мая почуяли неладное и уже 31-го числа встречным ударом 20-й моторизованной и 58-й пехотной дивизий намертво перекрыли выход к Мясному Бору, одновременно начав наступление по всему периметру «котла».

Резко активизировалась и немецкая бомбардировочная авиация, методично истреблявшая уже совершенно беззащитных перед лицом воздушного противника окруженцев. В этих условиях командование Волховского фронта предприняло последнюю отчаянную попытку избежать катастрофы.

10 июня соединенные силы 52-й и 59-й армий при поддержке 60 танков, 250 орудий и минометов и трех дивизионов катюш ринулись в атаку на немецкую оборону с внешней стороны кольца окружения. Им навстречу атаковали бойцы 2-й ударной — все, кто смог держать в руках оружие: «7 июня решением Военсовета армии 80% личного состава было поставлено в строй, включая артиллеристов и минометчиков. Однако успеха армия не имела из-за отсутствия боеприпасов и плохо организованного взаимодействия между частями, наступавшими с востока. Кроме патронов, 45-мм снарядов и 50-мм мин, ничего не было... Личный состав

получал по 30—40 граммов сухарей в день, раненые — по 70—80 граммов на человека. Единственный продукт питания — конина. Однако из-за вражеской авиации нельзя было разводить костры, и конину ели в сыром виде, без соли. Истощение. Смертность в частях, особенно в госпиталях...»

Этот фрагмент доклада полковника Кресика отражает действительность даже не в полной мере. В начале июня для бойцов 2-й ударной конина стала уже деликатесом, а смертельно изголодавшиеся люди ели кирзовые сапоги, шишки и древесную кору. В армии неоднократно имели место случаи людоедства, постоянно росло число самоубийств. Однако же случаев добровольной сдачи в плен и дезертирства было поразительно мало, и этот факт заставляет восхищаться высочайшим моральным духом и стойкостью солдат, продолжавших сражаться в условиях, когда их шансы на спасение оказались близки к нулю.

Летчики транспортной авиации также делали все от них зависящее, по доставляемая по воздуху помощь была лишь каплей в море — количества задействованных самолетов и экипажей явно не хватало для снабжения почти 50-тысячной группировки.

Тем не менее немецкое командование в полной мере уяснило себе ту роль, которую играла для окруженных войск значительно усилившаяся группировка советской транспортной авиации. Поэтому было принято решение незамедлительно перевести большую часть истребителей III/JG 54 на ночной режим боевой работы.

Причем немцев очень устраивал факт отсутствия у советских транспортников истребительного прикрытия.

После первых тяжелых поражений советские авиаторы стали спешно принимать меры, которые могли бы позволить снизить уровень потерь и избежать полного разгрома. Поскольку принимавшие участие в операции по снабжению окруженцев самолеты не имели

специального оборудования для ночных боевых полетов, то для начала их оснастили пламегасителями на выхлопных патрубках, а техники посоветовали пилотам при полете над занятой неприятелем территорией обеднять горючую смесь двигателей для уменьшения яркости свечения исходящих выхлопных газов.

Помимо этого командование ВВС фронта наконец-то озаботилось проблемой истребительного прикрытия для транспортных машин, и в первую очередь для Ли-2, на которых летали самые опытные экипажи.

Казалось бы, взять истребители было просто неоткуда, однако в запасных полках нашлось некоторое количество уже порядком изношенных морально устаревших машин И-15бис и И-16, которые по своим скоростным характеристикам прекрасно подходили для сопровождения медлительных транспортников. И вскоре по инициативе генерала Журавлева была сформирована сводная истребительная группа под командованием полковника Кондрата.

Расчет оказался верным — первые же бои свежесформированной группы с летчиками JG 54 дали положительный результат. Хотя ни одна из противоборствующих сторон побед не добилась, зато все транспортные машины благополучно вернулись на свой аэродром. Сложилась своего рода патовая ситуация — советские истребители не могли результативно атаковать мощные скоростные «мессершмиты», а немцы на своих перетяжеленных подвесным вооружением машинах практически не имели шансов поймать в прицел и без того гораздо более верткие И-15 и И-16. При этом советским летчикам достаточно было просто ходить вокруг транспортников и пресекать заградительным огнем атаки своих наиболее рьяных противников. Немцы же, получив достойный отпор, поступили совершенно привычным для себя образом — они не стали лишним раз биться головой о стену, а

принялись искать там, где полегче. А именно охотиться за легкими бипланами и одиночными самолетами, возвращающимися на аэродромы.

В итоге за период с 25 мая по 30 июня 1942 года летчики третьей группы эскадры «Granherz» записали на свой счет 56 самолетов, сбитых в ночных воздушных боях над любанским «котлом», и вряд ли эта цифра сильно далека от истинной. Среди пилотов особенно отличились Райнхард Зайлер — 16 сбитых, Гюнтер Финк — 9 сбитых, Эрвин Лейкауф — 8 сбитых (6 — в ночь с 22 на 23 июня) и Ханс-Йоахим Хейер — 6 сбитых советских машин. При этом сами немцы потерь не имели, за исключением трех «мессершмиттов», получивших повреждения от огня зенитной артиллерии (один из этих трех, увлекшись погоней, залез в зону ответственности собственных зенитчиков, которые и прислали ему «боевой привет»).

А что же 2-я ударная армия? Ее дальнейшая судьба уже достаточно хорошо известна. После того как 23 июня немцы окончательно перекрыли коридор, связывавший армию с Большой землей (кстати, в этот же день была захвачена последняя площадка, где могли приземляться самолеты У-2), окруженцам оставалось только бросить все имущество и тяжелое вооружение и пробиваться к своим через оборонительные позиции противника, буквально по головам солдат вермахта. Последняя более-менее организованная группа вышла из окружения 29 июня, а небольшие спонтанно возникавшие группы и одиночные бойцы переходили линию фронта вплоть до 10 июля. Командующий армией генерал Власов, отказавшись ранее покинуть вверенные ему войска, воспользовавшись самолетом, попал в плен 12 июля. Офицеры штаба армии, последовавшие примеру своего командира, также оказались в плену либо погибли в боях. Начальник Особого отдела армии А. Шашков, начальник

политотдела И. Гарус и комиссар И. Зуев покончили с собой, не желая попасть в плен к врагу. Немцам, объявившим об успешном завершении операции по разгрому 2-й ударной 28 июня, досталось в качестве трофеев 649 артиллерийских орудий и 171 танк. В лагерях для военнопленных оказалось 32 759 советских бойцов, многие из которых были ранены или находились в крайней стадии физического истощения. Что же касается вышедших из окружения, то таковых было всего 10 898 человек.

За все время проведения Любанской операции, с 28 февраля по 28 июня 1942 года, общие потери участвовавших в ней армий составили 403 тысячи человек, из числа которых почти 150 тысяч погибло, попало в плен или пропало без вести.

ПОМОЩЬ С ЗАПАДА

11 марта 1941 года был принят «Закон о ленд-лизе»^[14], который предоставил президенту США полномочия передавать, обменивать, давать в аренду, займы или поставлять иным способом военные материалы или военную информацию правительству любой страны, если ее «оборона против агрессии жизненно важна для обороны Соединенных Штатов». Страны, получавшие помощь по ленд-лизу, подписывали с США двусторонние соглашения, в которых предусматривалось, что материалы, уничтоженные, утраченные или потребленные во время войны, после ее окончания не подлежат оплате. Оставшиеся после войны материалы, пригодные для гражданского потребления, должны были быть оплачены полностью или частично на основе долгосрочных американских кредитов, а военные материалы США могли затребовать обратно.

Что касается СССР, то официально переговоры по ленд-лизу с СССР начались 29 сентября 1941 года, когда в Москву прибыл представитель Президента США Франклина Рузвельта Аверелл Гарриман. Именно он 1 октября 1941 года подписал первый протокол о поставках в течении следующих девяти месяцев Советскому Союзу оружия и военного снаряжения на сумму 1 миллиард долларов.

В послевоенные годы, в условиях глобального противостояния СССР и США, в официальных выступлениях политических и военных руководителей Советского Союза и соответственно в «научных» трудах историков-марксистов роль поставок по ленд-лизу оценивалась как ничтожная и лицемерная. Еще в 1947 году Николай Вознесенский, тогдашний член Политбюро

ЦК ВКП(б), заместитель председателя СНК СССР и председатель Госплана СССР, определил, что удельный вес поставок по ленд-лизу составил всего лишь 4% от общего промышленного производства СССР^{27}. С тех пор в течение десятилетий эта цифра, не подвергаясь ни малейшему сомнению, фигурировала в советских энциклопедиях и бесчисленных монографиях как единственно верная.

Истребители западного производства, полученные СССР и переданные ВВС КА в 1941–1945 гг.

| Тип | 1941 | 1942 | 1943 | 1944 | 1945 | Всего | Другим ведомствам* | Всего |
|-------------------|------------|-------------|-------------|-------------|-------------|--------------|--------------------|--------------|
| «Харрикэй» | 484 | 1115 | 853 | 382 | — | 2834 | 248 | 3082 |
| «Спитфайр» | — | — | 150 | 498 | 689 | 1337 | 32 | 1369 |
| P-40 «Томгавк» | 230 | 17 | — | — | — | 247 | — | 247 |
| P-40 «Киттихоук» | 15 | 487 | 939 | 446 | — | 1887 | 291 | 2178 |
| P-47 «Тандерболт» | — | — | — | 190 | 5 | 195 | 73 | 268 |
| P-39 «Аэрокобра» | 1 | 192 | 2627 | 2127 | 5 | 4952 | 626 | 5578 |
| P-36 «Кингкобра» | — | — | — | 831 | 1569 | 2400 | 272 | 2672 |
| P-51 «Мустанг» | — | 4 | — | — | — | 4 | — | 4 |
| «Тайфун» | — | — | — | — | 1 | 1 | — | 1 |
| Всего | 730 | 1815 | 4569 | 4474 | 2269 | 13857 | 1542 | 15399 |

* Включал морскую авиацию.

Однако политика перестройки и гласности в конце 80-х годов привела к коренному пересмотру этого положения. В разных публикациях стали возникать разные цифры, которые отличались как от советских оценок, так и между собой.

Как нам видится, наиболее реальными являются цифры поставок истребителей в 15 399 штук. Крайне важно то, что эти самолеты появились в самое трудное для советских ВВС время. Так, в 1941 году советская

авиапромышленность передала фронту 7081 истребитель, а союзники поставили 730 истребителей (около 10%).

В течение 1942 года советская авиапромышленность выпустила 9918 истребителей, а поставки в рамках ленд-лиза— 1815 истребителей (около 18%).

В 1943 году советская авиапромышленность передала фронту 34 886 самолетов, в том числе 29 879 боевых. В этом же году союзники в рамках ленд-лиза поставили 6323 самолета, в том числе 6140 боевых (около 20%).

ХАРЬКОВ, МАЙ 1942 г.

Наступление Юго-Западного фронта в районе Харькова занимает особое место в системе операций весны и лета 1942 года. Начавшееся с успешного прорыва вражеской обороны, оно завершилось в конечном счете крупным поражением наступавших войск. В силу этого наступление на харьковском направлении относится к числу тех сражений, где были упущены реальные возможности достижения победы.

Несколько наступательных операций, предпринятых армиями Юго-Западного и Южного фронтов в феврале—марте 1942 года, в частности с целью освобождения Харькова, существенных результатов не принесли. Однако их неудачное завершение не обескуражило командование Юго-Западного направления (главком — Маршал Советского Союза С.К. Тимошенко). Представлялось, что при должном усилении направления резервами Ставки Верховного Главнокомандования можно будет не только овладеть Харьковом, но и решить более глобальные задачи.

Для развертывания наступательных действий военный совет направления просил Ставку ВГК выделить из ресурсов центра три армии, 34 стрелковые дивизии, 28 танковых бригад, 16—20 артиллерийских полков РКК и 767 самолетов.

Генеральный штаб, рассмотрев это предложение, сделал вывод о невозможности проведения такой операции весной 1942 года. Маршалу С.К. Тимошенко было предложено разработать план операции лишь с целью разгрома группировки врага в районе Харькова и освобождения города имеющимися силами.

Планом операции предусматривалось нанесение двух ударов: одного из района Волчанска и другого с

Барвенковского плацдарма. Целью этих ударов являлся разгром харьковской группировки, овладение Харьковом и создание условий для развития наступления на днепропетровском направлении совместно с Южным фронтом.

Главный удар намечалось нанести с Барвенковского плацдарма силами 6-й армии и армейской оперативной группы генерала Л.В. Бобкина.

Из района Волчанска планировался второй удар силами 28-й армии и примыкавших к ее полосе дивизий 21-й и 38-й армий, 28-я армия во главе с генерал-лейтенантом Д.И. Рябышевым (шесть стрелковых дивизий, кавалерийский корпус и четыре танковые бригады) должна была нанести удар в обход Харькова с севера и северо-запада навстречу 6-й армии. Ударные группировки 21-й и 38-й армий (командующие армиями генерал-майоры В.Н. Гордов и К.С. Москаленко) получили задачу наступать соответственно на северо-запад и юго-запад, прикрывая фланги 28-й армии.

Обеспечение Харьковской операции с юга было возложено на войска Южного фронта (командующий генерал-лейтенант Р.Я. Малиновский). Этому фронту было приказано создать прочную оборону на южном фланге Барвенковского выступа силами 57-й и 9-й армий, которыми командовали генералы К.П. Подлас и Ф.М. Харитонов.

Значительное место в подготовке Харьковской операций занимали вопросы применения авиации. Однако задачи ей были поставлены без достаточного учета возможностей. Во фронте имелось 659 самолетов, причем не объединенных в воздушную армию, а находившихся как во фронтовом, так и в армейском подчинении.

Авиация должна была в ночь перед наступлением нанести удары по опорным пунктам и узлам связи, тыловым объектам и инженерным сооружениям

обороняющегося противника и в течение всей ночи изнурять его живую силу. Затем ей предстояло провести 20-минутную авиационную подготовку, разрушая опорные пункты, подавляя артиллерию и уничтожая пункты управления на участках прорыва. С началом атаки ВВС переключались на подавление резервов противника и основных пунктов его сопротивления, обеспечение действий танковых и кавалерийских корпусов. На авиацию возлагалась также задача воспретить подход резервов врага со стороны Белгорода, Ахтырки, Полтавы и Кременчуга. Непрерывными ударами по отходящим войскам противника бомбардировщики и штурмовики должны были обеспечить наступление подвижных соединений. Кроме того, авиации предстояло уничтожить переправы в районах Кременчуга и Днепропетровска, вести борьбу с авиацией противника в воздухе и на аэродромах, прикрыть выдвижение и сосредоточение ударных группировок.

На первом этапе задачей летчиков-истребителей былокрытие ударов фронтовой авиации по вражеским аэродромам. Очень показательны вечерние рейды 11 мая, когда штурмовики Ил-2 и бомбардировщики Пе-2 под прикрытием истребителей ЛаГТ-3 и Як-1 на харьковском аэродроме сожгли и повредили 10 самолетов противника. При этом истребители атаковали аэродромную систему ПВО.

Однако это было только начало боев, из-за нехватки истребителей приходилось увеличивать количество боевых вылетов, что привело к усталости летчиков, неизбежным повреждениям самолетов и как следствие — к увеличению потерь. Тем более что немецкое командование смогло подтянуть резервы и начать контрнаступление, которое стало ионной неожиданностью. Уже через два дня ударная группировка немцев вышла в тыл частям Юго-Западного

и Южного фронтов. Запоздало Ставка ВГК дала приказ о прекращении наступления и повороте главных сил барвенковской группировки против армейской группы Клейста. Особо тяжело пришлось при эвакуации авиаполков. Так, на аэродроме Марьевка были брошены два Як-1 296-го иап и два ЛаГГ-3 181-го и 23-го иап. Практически весь наземный персонал полков попал в окружение и лишь немногим удалось выбиться к своим. Большие потери понесли и летчики: так, в 23-м иап погиб командир полка майор Алферов, пропал без вести заместитель командира эскадрильи командир Басов. В целом в ходе операции некоторые полки были практически полностью обескровлены: 282-й иап потерял 23 И-16, 164 иап — 18 ЛаГГ-3, 2-й иап — 12 ЛаГГ-3. Потери в десяток самолетов для других полков были вообще «нормальным явлением».

С другой стороны, несмотря на такие потери авиации ЮЗФ, нельзя утверждать, что действия советской авиации были малоуспешными. Так, только Маневренная авиагруппа ЮЗФ за май претендует на уничтожение на аэродромах и в воздухе 77 самолетов противника. ВВС 6-й армии заявила о 52 сбитых и 8 поврежденных самолетах противника. Всего же на счет авиации ЮЗФ было записано более 200 побед^{28}.

СТАЛИНГРАД

Летом 1942 года немецкая армия на советско-германском фронте продолжала наступление. Особо тяжелые бои разгорелись за важный стратегический пункт — Сталинград.

К началу оборонительной операции на Сталинградском направлении (17 июля 1942 года) ВВС были представлены 8-й Воздушной армией Сталинградского фронта (командующий генерал-майор авиации Т.Т. Хрюкин), в которой насчитывалось 454 боевых самолета.

В августе была сформирована 16-я ВА (командующий генерал-майор авиации П.С. Степанов, с октября генерал-майор авиации С.И. Руденко). Кроме того, в полосе фронта было сосредоточено 60 истребителей 102-й ИАД ПВО (из них не менее 50 исправных, в том числе 14 И-16, 14 Як-1, 18 «Харрикейнов», 4 И-153 и 3 МиГ-3)^{29}.

В июле—августе в оперативном подчинении 8-й ВА находилась также «особая группа № 1», в составе которой в числе прочего было и два истребительных авиаполка: 434-й и 484-й (на вооружении Як-1) и Тбилисская специальная авиагруппа (2 штурмовых и 3 истребительных авиационных полка).

Всего к 23 августа 1942 года Сталинград и оборонительные позиции вокруг города прикрывало 137 истребителей.

В интересах наземных войск, кроме того, действовали полки армейской авиации — 23-й смешанный (21А, 2 исправных И-16) и 282-й смешанный (также 2 И-16).

Степной характер местности на Сталинградском театре боевых действий позволял быстро строить

полевые аэродромы, однако отсутствие лесов в значительной мере затрудняло их маскировку. Имевшиеся аэродромы находились на значительном удалении друг от друга, что вызывало большие трудности в оперативно-тактическом применении авиации и ее материально-техническом обеспечении.

Несмотря на невыгодное соотношение сил (в составе 4-го Воздушного флота люфтваффе на 23 июля 1942 г. числилось около 700 самолетов), активность советской авиации все время возрастала. Если при ведении обороны на дальних подступах к Сталинграду в среднем ежедневно совершалось 450—460 самолето-вылетов, то в период боев на ближних подступах — 590—600, а в ходе боевых действий за город — 670—680 самолето-вылетов. Основные усилия ВВС направлялись на уничтожение живой силы и техники врага на поле боя, прикрытие своих войск и важных объектов. Для выполнения этих задач было совершено до 84% всех самолето-вылетов. Отличительной особенностью боевых действий авиации явилось резкое увеличение удельного веса ее ночных действий. В период оборонительной операции на Сталинградском направлении он возрос до 47% всех самолето-вылетов.

На оборонительном этапе Сталинградской битвы вместе с ВВС в отражении вражеского воздушного наступления активно взаимодействовали войска ПВО. И прежде всего это была 102-я ИАД ПВО (командир — полковник И.И. Красноюрченко, с 16 октября—полковник И.Г. Пунтус) в составе 439-го, 629-го, 651-го, 652-го и 788-го иап.

В основу ПВО Сталинграда был положен принцип создания круговой, эшелонированной в глубину зональной обороны. Общая глубина зоны ПВО к началу вражеского наступления достигала 200—250 км, что позволяло обнаруживать и встречать воздушного противника силами истребительной авиации на дальних

подступах к городу. В целях обеспечения наращивания усилий ПВО на направлениях полета авиации врага три истребительных авиационных полка размещались на аэродромах в 150—180 км западнее и юго-западнее Сталинграда (Морозовск, Котельниковский). Еще два полка прикрывали ближние подступы, дислоцируясь на аэродромах Воропоново, Бекетовка. С продвижением противника на Сталинградском направлении истребительные авиационные полки с аэродромов Морозовск и Котельниковский были перебазированы на ближние подступы — на аэродромы Гумрак и пос. Тракторный.

Для обнаружения воздушного противника и оповещения о нем была создана сеть постов ВНОС, расположенных в основном западнее Волги, с удалением внешнего рубежа постов на 200—250 км. Имевшиеся три радиолокационные станции были развернуты в 60—80 км западнее и юго-западнее Сталинграда. Как правило, первоначально они служили для обнаружения воздушного противника, а с конца августа 1942 года — и для наведения истребительной авиации.

К исходу 22 июля, когда наземные войска противника вышли к переднему краю главной полосы обороны Сталинградского фронта, глубина зоны ПВО уменьшилась в два раза и составляла не более 120 км. В ходе дальнейшего продвижения немецких войск к Сталинграду боевые условия для войск Сталинградского района ПВО становились все более сложными. Противник, перебазировав значительную часть самолетов на передовые аэродромы, стал производить на город несколько налетов в сутки, использовать истребительную авиацию для сопровождения бомбардировщиков и блокирования наших аэродромов. В то же время глубина системы ВНОС на подступах к Сталинграду с запада уменьшилась (до 50 км и менее), а при подходе врага к его окраинам посты ВНОС пришлось

размещать непосредственно в городе на крышах высоких зданий. Истребительные авиационные полки передислоцировались на аэродромы на восточном берегу Волги. В связи с этим радиолокационные станции были развернуты вблизи командных пунктов истребительных авиаполков и появилась возможность использовать их для наведения истребителей, что в свою очередь повысило эффективность боевых действий.

В указанный период особое значение имела надежная защита от ударов с воздуха волжского речного пути и железнодорожных коммуникаций, идущих к Сталинграду и районам сосредоточения стратегических резервов. На пристанях и различных плавсредствах (пароходах, буксирах, баржах и пр.) было установлено свыше 300 зенитных орудий и пулеметов. Для руководства зенитными частями и подразделениями была создана Волжская оперативная группа ПВО. Железнодорожные коммуникации на юго-западном направлении от ударов вражеской авиации прикрывали войска Сталинградского, Астраханского, Воронежско-Борисоглебского, Саратовско-Балашовского и Пензенского районов ПВО. Для этого из их состава кроме всего прочего выделялись и 70 самолетов-истребителей.

Всего с июля по декабрь 1942 года части Сталинградского корпусного района ПВО и 102-й ИАД уничтожили 699 самолетов, 173 танка, подавили около 50 артиллерийских и минометных батарей.

В оборонительный период битвы фронтовая авиация, авиация дальнего действия и истребительная авиация ПВО страны совершили 77 тысяч самолето-вылетов. При этом в воздушных боях и на аэродромах уничтожено свыше 1400 боевых и транспортных самолетов врага, созданы условия для завоевания господства в воздухе.

К началу контрнаступления под Сталинградом в составе группировки советских ВВС находились 17-я ВА

(командующий генерал-майор авиации С.А. Красовский) Юго-Западного фронта, 16-я ВА Донского фронта и 8-я ВА Сталинградского фронта. Для усиления воздушных армий трех фронтов решением Ставки ВГК из резерва в их состав было направлено два смешанных авиационных корпуса и семь отдельных авиационных дивизий. Кроме того, в интересах Юго-Западного фронта привлекалась часть сил 2-й ВА (командующий генерал-майор авиации К.Н. Смирнов) Воронежского фронта, авиация дальнего действия, а также 102-я ИАД войск ПВО страны. Общее руководство всеми авиационными соединениями и объединениями осуществлял представитель Ставки ВГК по авиации — командующий ВВС Красной Армии генерал-полковник авиации А.А. Новиков.

В отличие от операций первого периода Великой Отечественной войны авиация в ходе контрнаступления применялась массированно. Это достигалось сосредоточением усилий воздушных армий и авиации дальнего действия главным образом в полосах наступления ударных группировок фронтов и для решения важнейших задач на наиболее ответственных этапах операций. Под Сталинградом зародилась новая форма оперативного применения авиации — авиационное наступление. Был получен богатый опыт организации взаимодействия с подвижными группами общевойсковых объединений. Например, 13-й танковый корпус и 4-й механизированный корпус Сталинградского фронта поддерживали по одному штурмовому и одному истребительному авиационному полку. В подвижные соединения от взаимодействующих с ними авиационных соединений выделялись оперативные группы со средствами связи. В конце ноября перед авиацией была поставлена задача по созданию блокады воздушной окруженной группировки противника под Сталинградом. С целью завоевания и удержания господства в воздухе резко возросло количество самолето-вылетов для

действий по аэродромам противника (с 3% в период обороны до 14% в ходе контрнаступления). На земле было уничтожено и повреждено свыше 790 вражеских самолетов. Новым в организации управления авиационными соединениями в масштабе воздушной армии было создание вспомогательных пунктов управления на направлениях главных ударов фронтов. Широкое развитие получило управление боевыми действиями истребителей по радио со специально создаваемых пунктов управления.

После окружения группировки вражеских войск под руководством Ф. Паулюса командование люфтваффе приняло решение обеспечить ее снабжение с помощью авиации. «Воздушный мост» начал действовать 24 ноября 1942 года. В связи с новыми задачами в составе немецкого 4-го Воздушного флота были созданы два новых авиакомандования:

— первое (чисто транспортное) возглавил командир 1-й транспортной эскадры полковник Форстер, входили самолеты «Юнкерс» Ю-52 (до 29 декабря), Ю-86 (с 5 декабря), Ю-290;

— второе под командованием командира 55-й бомбардировочной эскадры полковника Кюля получил самолеты Хе-111 и Хе-177 (с 15 января 1943 года).

Их воздушное прикрытие обеспечивали истребители Ме-109, Ме-110, ФВ-200 (с 9 января 1943 года).

Общее руководство снабжением по «воздушному мосту» последовательно возлагалось на начальника района аэродромного базирования Тацинская генерал-майора Каргатенко, с 1 декабря — командира 8-го авиационного корпуса генерал-лейтенанта М. Фибига, а с 15 января по личному приказу А. Гитлера — на генерал-фельдмаршала Э. Мильха.

Немецкие самолеты базировались на аэродромах Тацинская, Котельниковский, Морозовск, Чернышевский, Зимовники. К середине декабря 1942 года группировка

транспортной авиации насчитывала около тысячи самолетов. Их пилотировали лучшие экипажи со всей Германии, в том числе летчики-инструкторы из летных школ, опытные экипажи с международных авиатрасс Берлин—Париж, Берлин—Рим, пилоты из отряда связи Гитлера. Сначала полеты совершали одиночные транспортные самолеты, приземлявшиеся на аэродромы Большая Россошка, Питомник, Басаргино, Сталинград—Центральный и др. За последнюю пятидневку ноября окруженной группировке было доставлено 269 тонн грузов.

В начале декабря в район окружения стали прилетать группы по 20—40 транспортных самолетов под прикрытием истребителей. Наряду с полетами по кратчайшему расстоянию (40 км) самолеты следовали и по обходным маршрутам, для чего пересекали Волгу южнее Сталинграда, выходили в район Средней Ахтубы и оттуда шли на посадку. За первую декаду декабря они доставили 1377 тонн грузов.

Для борьбы с транспортной авиацией противника командование Военно-воздушных сил Красной Армии в конце декабря 1942 — начале января 1943 года разработало систему воздушной блокады окруженных немецко-фашистских войск. Она осуществлялась соединениями воздушных армий и зенитной артиллерии фронтов в тесном взаимодействии с войсками ПВО и реализовывалась как путем блокировки аэродромов и посадочных площадок, используемых транспортными самолетами, так и штурмовыми налетами на транспортные самолеты во время их стоянки под погрузкой или разгрузкой на аэродромах. 4 декабря 1942 года командующий ВВС генерал А.А. Новиков направил в адрес командующих 8-й ВА и 16-й ВА Т.Т. Хрюкина и С.И. Руденко специальную директиву по организации воздушной блокады окруженной группировки противника. В ней устанавливались

разграничительные линии и зоны ответственности между воздушными армиями, давались указания о выделении истребительных и штурмовых дивизий и полков и закреплении за ними определенных участков. Для борьбы с транспортной авиацией врага предлагалось организовать разведку и блокирование аэродромов, находящихся в кольце окружения. О сбитых и уничтоженных транспортных самолетах предписывалось докладывать по телефону на командный пункт командующего ВВС, а подробные донесения представлять ежедневно к 22.00 по телеграфу.

Одновременно генерал А.А. Новиков, координировавший действия авиации под Сталинградом, уточнил задачи 17-й ВА (генерал С.А. Красовский), 102-й ИАД ПВО (командир — полковник Пунтус) и соединений АДД (командующий генерал А.Е. Голованов). Было налажено взаимодействие с зенитными артиллерийскими частями, упорядочена работа системы ВНОС. Борьба с транспортной и бомбардировочной авиацией стала вестись одновременно в четырех зонах.

Первая зона находилась за внешним фронтом окружения. Здесь приоритетной целью было уничтожение вражеской авиации на аэродромах базирования: Тацинская, Морозовский, Сальск, Новочеркасск, Ростов, Старобельск. Борьбу в этой зоне вели соединения 17-й ВА, АДД, а с конца декабря и 8-й ВА. Привлекались для выполнения этой задачи и ВВС Закавказского фронта. Особенно удачным был штурмовой удар по аэродрому Сальск, где 9 января 1943 года удалось вывести из строя более 70 самолетов Ю-52.

Вторая зона располагалась между внутренним и внешним фронтами окружения и делилась на пять секторов, в каждом из которых действовала группа

истребителей, количество которых определялось степенью активности противника в данном секторе.

| Сектор | Географическое положение | Части |
|--------|--|---|
| 1-й | За пределами внешнего кольца окружения | 220-я ИАД |
| 2-й | р-н Каляч-на-Дону, Песковатка | 283-я ИАД |
| 3-й | р-н Алтухов, Желтухин (за северным фасом кольца окружения) | 220-я ИАД, 283-я ИАД, 228-я ШАД, 223-я БАД, 271-я ночная БАД |
| 4-й | р-н Новоникольское, В.-Погромное, Ленинск, Капустин Яр | 268-я ИАД, 201-я ИАД, 287-я ИАД, 272-я ночная БАД, 214-я ШАД, 206-я ШАД |
| 5-й | в р-не Абганерово | 8-я ВА: 235-я ИАД, 201-я ИАД, 214-я ШАД, 268-я ИАД, 206-я ШАД, 272-я ночная БАД |

Вероятные маршруты полетов противника патрулировались истребителями, на аэродромах было организовано дежурство истребителей и штурмовиков. Для наведения самолетов на цели использовались радиолокаторы 102-й ИАД ПВО и радиостанции наведения.

Третья зона — зона действия зенитной артиллерии. Она окаймляла весь район окружения и имела ширину 16—20 км в юго-западном и до 30 км — в южном направлениях. Зона делилась на районы, во главе которых стояли командиры зенитных частей. Использовались зенитные средства Донского фронта, принадлежащие общевойсковым армиям, часть сил Сталинградского фронта (в декабре) и часть сил зенитных средств Сталинградского корпусного района ПВО, переброшенных с левого берега Волги.

Четвертая зона—уничтожение немецких самолетов на аэродромах и посадочных площадках противника в районе окружения. В ней действовала часть сил 16-й и 8-й ВА, а также специально выделенный полк особого назначения 102-й ИАД ПВО. Эффективные удары наносились по аэродромам Питомник, Басаргино, посадочным площадкам Гумрак и Карповка. В этой зоне использовались также легкие бомбардировщики По-2,

которые по ночам непрерывно сбрасывали бомбы малого калибра на вражеские аэродромы.

Всего за время воздушной блокады было выведено из строя около 1200 немецких самолетов, в том числе 775 транспортных, 189 бомбардировщиков и 200 истребителей. Вместо обещанных 300 тонн грузов в сутки 6-я полевая армия получала в среднем 50—60 тонн. Попытка немецкого командования снабжать по «воздушному мосту» окруженную группировку под Сталинградом фактически не удалась.

Общие потери люфтваффе, понесенные при наведении воздушного моста в Сталинград с 24 ноября 1942 года по 31 января 1943 года, составили: 266 Ю-52, 165 Хе-111, 42 Ю-86, 9 ФВ-200, 5 Хе-177 и 1 Ю-290. Итого — 488 самолетов, или пять полных авиационных эскадр с летным составом более чем в 1000 человек!

Всего в ходе наступательной фазы Сталинградской битвы авиация воздушных армий фронтов и авиация дальнего действия совершила около 36 тыс. самолетов-вылетов.

За время Сталинградской битвы советская авиация совершила около 113 тыс. самолетов-вылетов. В воздушных боях и на аэродромах она совместно с войсками ПВО страны и войсками фронтов уничтожила свыше 4400 боевых и транспортных самолетов.

Летчики-истребители, удостоенные звания Героя Советского Союза за боевые подвиги в ходе битвы под Сталинградом

***Фамилия, имя, отчество, Год рождения, Воинское звание
Должность, подразделение, часть, соединение на день присвоения
наша — Дата присвоения звания***

АЛКИДОВ Владимир Яковлевич, 1920, Лейтенант
Командир авиазвена 434-го иап — 12.08.1942

БАРАНОВ Михаил Дмитриевич, 1921, Старший лейтенант
Командир авиазвена 183-го иап — 12.08.1942

МАРТЫНОВ Александр Васильевич, 1919, Старший лейтенант
Заместитель командира авиаэскадрильи 296-го кап — 12.08.1942

БАБКОВ Василий Петрович, 1918, Капитан
Штурман 334-го иап — 23.11.1942

БАКЛАН Андрей Яковлевич, 1917, Старший лейтенант
Командир авиазвена 434-го иап — 23.11.1942

КАРНАЧЕНКО Николай Александрович, 1922, Лейтенант
Командир авиазвена 434-го иап — 23.11.1942

МАКАРОВ Валентин Николаевич, 1919, Капитан
Командир авиаэскадрильи 512-го иап — 28.01.1943

МОТОРНЫЙ Иван Парфирович, 1918, Капитан
Командир 512-го иап — 28.01.1943

СЕМЕНЮК Захар Владимирович, 1919, Капитан
Летчик-инспектор по технике пилотирования 220-й ИАД — 28.01.1943

ГУЛЬТЯЕВ Григорий Капитонович, 1922, Лейтенант
Заместитель командира авиаэскадрильи 788-го иап — 03.02.1943

БАШКИРОВ Вячеслав Филиппович, 1915, Политрук
Военком авиаэскадрильи 788-го иап — 08.02.1943

ЕВСЕЕВ Евгений Архипович, 1919, Лейтенант
Пилот 629-го иап — 08.02.1943

СМИРНОВ Виктор Петрович, 1921, Старшина
Пилот 629-го иап — 08.01.1943

СТОЛЯРОВ Николай Иванович, 1919, Лейтенант
Заместитель командира авиаэскадрильи 629-го кап — 08.01.1943

ФЕДОРОВ Федор Федорович, 1920, Старший лейтенант
Заместитель командира авиаэскадрильи

629-го иап — 08.01.1943

ДЫМЧЕНКО Петр Леонтьевич, 1917, Лейтенант
Заместитель командира 1-й авиаэскадрильи 629-го иап
— 14.01.1943

КОЗЛОВ Николай Александрович, 1917, Капитан
Командир авиаэскадрильи 778-го иап — 14.02.1943

ШАВУРИН Петр Иванович, 1924, Старший лейтенант
..... Заместитель командира эскадрильи 722-го иап ПВО
— 14.01.1943

АНИСКИН Александр Дмитриевич, 1918, Гвардии
старший лейтенант Пилот 32-го Гвиап — 21.01.1943

МАННОЙЛОВ Иван Антонович, 1910, Старший
лейтенант Заместитель командира авиаэскадрильи
774-го иап — 31.03.1943

НАЙДЕНКО Василий Михайлович, 1915, Майор
Командир 126-го иап — 21.04.1943

КУЗЬМИН Георгий Павлович, 1913, Капитан
Командир авиаэскадрильи 239-го иап — 28.04.1943

ГЛАЗОВ Николай Елизарович, 1919, Гвардии
лейтенант Заместитель командира 1-й
авиаэскадрильи 31-го Гвиап — 01.05.1943

ГНИДО Петр Андреевич, 1919, Лейтенант
Командир авиаэскадрильи 13-го иап — 01.05.1943

КОВАЧЕВИЧ Аркадий Федорович, 1919, Гвардии
старший лейтенант Командир авиаэскадрильи 9-го
Гвиап — 01.05.1943

ЛАВРИНЕНКОВ Владимир Дмитриевич, 1919,
лейтенант Заместитель командира авиаэскадрильи
9-го Гвиап — 01.05.1943

РЕШЕТОВ Александр Михайлович, 1921, Гвардии
капитан Командир 1-й авиаэскадрильи 31-го Гвиап
— 01.05.1943

САВЕЛЬЕВ Василий Антонович, 1918, Старший
лейтенант Командир авиазвена 32-го Гвиап —
01.05.1943

СОЛОМАТИН Алексей Фролович, 1921, Старший лейтенант Командир авиаэскадрильи 296-го иап — 01.05.1943

ХАРИТОНОВ Николай Васильевич, 1920, Старший лейтенант Заместитель командира авиаэскадрильи 520-го иап — 01.05.1943

ХОЛЬЗУНОВ Алексей Иванович, 1919, Лейтенант Заместитель командира авиаэскадрильи 32-го Гвиап — 01.05.1943

АЛЕЛЮХИН Алексей Васильевич, 1920, Капитан Командир авиаэскадрильи 19-го Гвиап — 24.08.1943

АМЕТ-ХАН Султан, 1920, Капитан Командир авиаэскадрильи 9-го Гвиап — 24.08.1943

БЕНДЕЛИАНИЧ Чичико Кайсарович, 1913, Гвардии майор Штурман 54-го Гвиап — 24.08.1943

ДРАНИЩЕВ Евгений Петрович, 1918, Гвардии старший лейтенант Заместитель командира авиаэскадрильи 9-го Гвиап — 24.08.1943

ДУБЕНОК Геннадий Сергеевич, 1920, Гвардии капитан Командир авиаэскадрильи 53-го Гвиап — 24.08.1943

НАУМОВ Петр Изотович, 1915, Майор Летчик-инспектор по технике пилотированию 201-й ИАД — 24.08.1943

РИВКИН Борис Миронович, 1919, Гвардии капитан Командир авиаэскадрильи 54-го Гвиап — 24.08.1943

РЫБИН Иван Петрович, 1909, Майор Штурман 148-го иап — 24.08.1943

СЕРЖАНТОВ Иван Яковлевич, 1919, Гвардии лейтенант Летчик-истребитель 268-го иап — 24.08.1943

ВЛАСОВ Николай Иванович, 1916, Подполковник Старший инспектор по истребительной авиации инспекции ВВС Красной Армии при зам. НКОСССР — 23.11.1943

ЖЕНСКИЙ ИСТРЕБИТЕЛЬНЫЙ АВИАПОЛК {30}

То, что в годы войны в составе ВВС РККА воевали женщины-летчики, факт более или менее известный, однако, как правило, речь идет только о боевых действиях летчиц из 46-го гвардейского полка ночных бомбардировщиков, летавших на По-2. Меньше известно о том, что в советской авиации был даже целый истребительный авиаполк.

Еще до войны началось движение по привлечению в авиацию девушек. На всю страну гремели имена Марины Расковой, Валентины Гризодубовой, Полины Осипенко. Поэтому неудивительно, что с началом войны хлынул вал заявлений о направлении в действующую армию. Вслед за этим 8 октября 1941 года появился приказ НКО № 0099 «О формировании женских авиационных полков ВВС Красной Армии». По этому документу «в целях использования женских летно-технических кадров» требовалось сформировать три полка, в том числе и 586-й истребительный. Комплектацию личным составом планировалось провести из числа женщин, находящихся на службе в ВВС КА, ГВФ и Осоавиахиме. Местом дислокации определялся город Энгельс.

К началу ноября набранных добровольцев сосредоточили в казармах летной школы. Ясное дело, что подготовительный период оказался достаточно сложным — происходило нормальное боевое слаживание.

9 декабря был сформирован 586-й иап, куда вошли первые 25 девушек, сдавшие экзамен по материальной части истребителя Як-1. Временно обязанности командира полка были возложены на Евгению

Прохорову (в предвоенное время одна из видных летчиц Осоавиахима).

28 января 1942 года в полк стала поступать и матчасть и к 10 февраля в составе двух эскадрилий числилось 24 машины. Все они были в зимнем варианте: на лыжных шасси, с утеплением агрегатов винтомоторной группы и полностью окрашенные белой краской. В конце января начались плановые учебные вылеты сначала на Як-7, а затем и на Як-1.

Свой первый боевой вылет летчицы полка выполнили 23 февраля — на прикрытие моста через Волгу. В тот же день 586-й иап обрел своего первого постоянного командира — Тамару Казаринову^[15].

В марте летчицы ожидали отправки в действующую армию, продолжая тренировки. Наконец, 7 апреля 1942 года был получен приказ о переводе части в состав ПВО столицы. Первая военная весна уже началась, снег быстро таял, и на промежуточном аэродроме Разбойщина «Яки» пришлось переставлять с лыж на колеса, которых в наличии не оказалось.

Вся эта «колесная» эпопея длилась целую неделю, и именно она стала причиной возврата полка под Саратов. В итоге 586-й иап весной 1942 года на фронт так и не попал. Настроение летного и технического состава было подавленным — все они, так рвавшие на настоящую войну, снова оказались «в глубинке».

14 мая 586-й иап перелетел на аэродром Анисовка и вошел в подчинение 144-й ИАД ПВО, осуществлявшей прикрытие железнодорожных объектов в районе Саратова. Причем с приближением фронта дыхание войны стало вполне ощутимым. Первая настоящая боевая тревога в полку прозвучала в ночь на 25 июня, когда около дюжины «Хейнкеле» Хс-111 сбросили бомбы в районе аэродрома, а также на находившийся рядом завод шарикоподшипников. В следующую ночь налет

повторили уже около 30 машин, разрушивших один из цехов завода.

17 июня полк потерял первый самолет. Правда, потеря была небоевая. При возвращении с боевого задания самолет Ольги Студенецкой вдруг перестал слушаться рулей. Неуправляемый «Як» перешел в отвесное пикирование, но летчице все же удалось выброситься с парашютом. Падающий самолет задел девушку, перебив ей правую ногу. Испытания на этом не закончились, так как, приземляясь, Студенецкая получила второй удар по сломанной ноге. Подняться она не могла, и парашют долго волочил ее по степи. Как показало расследование, причиной аварии был треснувший болт, который вывалился от вибрации и вывел из строя ручку управления самолетом. В дальнейшем, несмотря на тяжелое ранение, О.И. Студенецкая в авиацию все же вернулась, но не в истребительную, а в... полярную, где летала на У-2.

А буквально через месяц погибла и первая летчица, причем трагически нелепо. 20 июля при сопровождении транспортного Ли-2 у пары Буданова — Смирнова. Им обоим пришлось садиться в поле недалеко от города Сердобска. Посадка Будановой прошла удачно, а вот Як-1 Смирновой попал на пашню и скапотировал. Пролетев несколько метров вверх колесами, а потом, ударившись о землю хвостом и крылом, истребитель вновь принял нормальное положение. Летчица не пострадала. Однако вроде бы удачно закончившийся полет внезапно получил печальный финал: увидев, что машина разбита, Лина Смирнова не смогла сдержать эмоций и покончила жизнь самоубийством.

Последней потерей относительно спокойного для части лета 1942 года стала Ольга Голышева, которая 16 августа погибла при проведении учебного воздушного боя, не успев вывести истребитель из отвесного пикирования.

Между тем тяжелая обстановка на фронте, сложившаяся в результате прорыва немецких войск к Сталинграду, привела к тому, что 9 сентября в Саратовской области было объявлено военное положение. На следующий день вся 1-я эскадрилья под командованием Раисы Беляевой убыла под Сталинград, а в составе 586-го иап сформировали новую, мужскую, которая пока не имела опыта, и требовались немалые усилия для введения ее в строй. Девушкам теперь приходилось не только нести боевое дежурство, но и передавать свой небогатый боевой опыт еще более «зеленым» молодым летчикам.

А вскоре после прибытия мужской эскадрильи была зафиксирована первая победа не только 586-го иап, но и всей 144-й дивизии. Весьма символично, что эта победа оказалась на счету женщины.

В ночь на 24 сентября, сразу после получения сообщения постов ВНОС о приближении самолетов противника, в воздух ушла пара Як-1 586-го иап. Командир эскадрильи Евгения Прохорова вылетела с ведомой лейтенантом Валерией Хомяковой. Заметив в скрещении прожекторных лучей «Юнкерс 88», Хомякова приблизилась к нему и дала очередь по кабине. Летчик бомбардировщика, видимо, был убит сразу, поскольку немецкий самолет резко накренился вправо, а потом вошел почти в отвесное пике.

Преследуя «Юнкерс», Валерия выпустила еще одну очередь, но, опасаясь столкновения с землей, вскоре выровняла машину.

Еще в ходе атаки пара распалась, и Прохорова атаковала еще одну пару Ю-88 самостоятельно. Она сделала шесть заходов, почти прижав их к земле, но тут в самый неподходящий момент отказало вооружение.

Как следовало из немецких документов, из боевого вылета не вернулась машина из состава 7-го отряда KG 76. Все четыре члена экипажа во главе с командиром

отряда оберлейтенантом Г. Мааком считались пропавшими без вести. При этом, несмотря на ночное время, немецкие летчики зафиксировали атаки советских истребителей, наблюдали падение самолета своего товарища и даже составили отчет о тактике русских в этом бою.

За этот бой на Хомякову пролился «золотой дождь»: ей было присвоено очередное воинское звание «старший лейтенант», выписана денежная премия в 2000 рублей, кроме того, она была назначена командиром 3-й эскадрильи.

К сожалению, жизнь и боевая карьера Валерии Хомяковой оборвалась всего через две недели. В ночь с 5 на 6 октября 1942 года она погибла в катастрофе. При ночном взлете по тревоге из-за отсутствия видимых ориентиров она начала набор высоты с правым креном и разворотом, что в конце концов привело к столкновению с землей.

Гибель Хомяковой послужила поводом к радикальной смене руководства полка и общим оргвыводам по 144-й ИАД. Приказом генерал-лейтенанта М.С. Громадина командир 586-го иап Т.Д. Казаринова была отстранена от руководства полком как не справившаяся с должностью. В вину ей вменялись не только гибель двух летчиц и пять аварий, но и создание в полку нездоровой атмосферы. 22 октября 586-й иап возглавил майор А.В. Гриднев, который и командовал полком до конца войны. Кроме того, сменились заместитель комполка по политической части, штурман и старший инженер.

3 декабря 1942 года во время сопровождения из Куйбышева в Оренбург Ли-2 с членом Ставки ВГК Л.П. Берия на борту в катастрофе погибла командир 2-й эскадрильи Е.Ф. Прохорова.

Когда основной состав 586-го иап защищал небо Саратова, 1-я эскадрилья, убывшая под Сталинград,

попала в самое пекло. Напомним, что подразделение перебросили в район боев 10 сентября, то есть в один из самых критических дней обороны города. Восемь летчиц прилетели на своих истребителях, а технический персонал перебросили в бомболюках СБ. К тому времени противник ворвался в Сталинград, разрезав оборону 62-й армии на несколько частей, а в некоторых местах им удалось выйти к Волге.

Создавшееся положение грозило потерей города. Над Сталинградом ежедневно шли ожесточенные воздушные бои, причем немецкая авиация обладала господством в воздухе.

Летчики других полков, вероятно, испытали некоторый шок, когда прибыла женская эскадрилья, да еще на истребителях. Но в составе единого подразделения девушкам воевать не пришлось. Опасаясь, что они могут погибнуть в первых же боевых вылетах, командование прикрепило оба звена 1-й эскадрильи к наиболее «сильным» истребительным полкам, действовавшим тогда под Сталинградом. Так, звено Раисы Беляевой попало в 437-й иап, а звено Клавдии Нечаевой — в 434-й авиаполк.

Первыми на боевые задания (естественно, в роли ведомых) стали летать две Клавдии — Нечаева и Блинова. Уже 17 сентября Клавдия Нечаева погибла в бою с «Мессершмиттами», прикрывая ведущего капитана И. Избинского.

В 437-м иап в составе 1-й эскадрильи воевали две летчицы, имена которых стали потом широко известны — Екатерина Буданова и Лилия Литвяк. По архивным данным, они уничтожили под Сталинградом пять немецких самолетов, а всего к августу 1943 года — 12. Сержант Литвяк, которую все звали просто Лиля, добилась своей первой победы уже во втором боевом вылете 27 сентября. Прикрывая Сталинград, группа полковника СП. Данилова встретила две пятерки

бомбардировщиков. Литвяк прикрывала командира 437-го иап майора М.С. Хвостикова, но, когда ведущего постигла неудача, сама перешла в атаку, сумев поджечь Ю-88 с дистанции всего 30 метров.

Сбитый «Юнкерс» оказался единственной победой летчицы под Сталинградом. Она совершила около 70 боевых вылетов, из них 55 — на патрулирование в районе аэроузла Житкур, и считалась достаточно опытным бойцом.

На счету ее подруги Екатерины Будановой осенью числилось два «восемьдесят восьмых», уничтоженных 2 и 6 октября 1942 г.

К середине января 1943 года обе летчицы были переведены в 296-й иап и уже там получили первые боевые награды — ордена Красной Звезды. В свой полк они больше не вернулись.

По-другому сложилась судьба второго звена 1-й эскадрильи. После вывода 434-го иап в тыл на переформирование оставшимся трем девушкам начальник инспекции ВВС полковник В.И. Сталин предложил пройти подготовку по особой программе — выполнить 100 вылетов на воздушный бой. Но этим планам не суждено было сбыться, так как прибывший вскоре на аэродром генерал-полковник Д.А. Новиков приказал ееріііуіb летчиц обратно в 586-й иап. Выполнить приказ командующего ВВС пришлось только Ольге Шаховой. Лебедева и Блинова, воспользовавшись тем, что в соседнем 653-м иап не хватало по штату двух летчиков, остались на фронте.

После победы на Волге во фронтовых частях остались всего четыре летчицы: Буданова, Литвяк, Лебедева и Блинова. В феврале 1943-го летчицы Шахова, Беляева, Демченко и Кузнецова должны были вернуться в 586-й иап, но и они в конце концов решили остаться на передовой. Только вызов всей четверки в Москву и сильный нагоняй, полученный от

командующего истребительной авиацией ПВО генерала А.С. Осипенко, напомнил девушкам, что приказы надо выполнять. Но внезапно летчицы получили поддержку в лице командующего войсками ПВО генерала М.С. Громадина, потребовавшего по заслугам отметить отличившихся в кровопролитной битве. Девушкам вручили «Яки» с дарственными надписями «От женщин Монголии—фронту!», на которых они и вернулись в родную часть.

В феврале 1943 года полк вошел в состав 101-й ИАД ПВО и перебазировался на аэродром Придача в районе только что освобожденного Воронежа.

Вот что вспоминала о нем одна из летчиц — Зулейха Сеидмамедова: «Ранней весной 1943 года наш авиаполк перебазировался под Воронеж. Аэродром был в ужасном состоянии: залит талой водой и к тому же густо минирован. Саперы разминировали узкую полосу длиной метров в двести — двести пятьдесят, и вот на эту дорожку нам приходилось сажать свои скоростные машины. Ошибешься при посадке, вылезешь за ограничительные красные флажки — наверняка нарвешься на мину.

Одна наша летчица из нового пополнения^[16] чуть ли не в первый день, идя по аэродрому, наступила на мину “хлопушку”, — сразу взрыв, фонтан песка и щебня, у девушки лицо залито кровью... Еще счастье, что жива осталась».

Основной задачей полка стало патрулирование над железнодорожными мостами через реки Дон и Воронеж. Уже тут боевой счет полка, с сентября 1942-го (после победы Хомяковой) надолго застывший на «единице», постепенно стал расти. 19 марта 1943 года состоялся первый бой пары Памятных^[17] — Сурначевская с двумя группами немецких бомбардировщиков Ю-88 и До. 215, пытавшимися бомбить станцию Касторная с высоты около 5000 м. Советским истребителям удалось

провести несколько успешных атак, в результате чего девушки одержали, по нашим данным, четыре победы. Согласно докладам участниц боя, два бомбардировщика взорвались в воздухе (причем их обломков найти не удалось), а еще два горящими упали на землю. Бомбежка противника была сорвана. Правда, немцы признают потерю в тот день и в том районе только одного самолета — «Мессершмитта» Me-110.^[18]

Удачным для полка днем стало 29 апреля. Продемонстрировав отличную технику пилотирования и огневую подготовку, командир полка майор А.В. Гриднев на глазах подчиненных сумел отправить на землю между Воронежем и Гремяче бомбардировщик Ю-88. Еще один такой самолет сбила пара в составе И.И. Ольковой и О.А. Яковлевой.

14 мая Тамаре Памятных и Ольге Яковлевой удалось подбить очередной «Юнкерс». Во время этого боя Яковлева получила тяжелое ранение в локоть, но сумела посадить машину.

8 июня 1943 года командир 9-го ИАК генерал С.Г. Король отдал приказ майору А.В. Гридневу начать прикрытие войск Степного фронта, которые в обстановке строгой секретности развертывались к востоку от ставшей знаменитой спустя месяц Курской дуги. Перед командиром 586-го иап поставили конкретные задачи — не допускать полетов разведчиков над частями и соединениями фронта, а также налетов бомбардировщиков на фронтовые коммуникации. Для их выполнения одна эскадрилья теперь находилась в постоянной боевой готовности на случай налета бомбардировщиков, а еще две пары истребителей патрулировали на больших и средних высотах, ведя поиск разведчиков. Нагрузка на личный состав резко возросла.

Чтобы успешно вести перехваты, летчицы часто вылетали с аэродромов-засад. Многие девушки из

пензенского пополнения научились быстро взлетать и хорошо ориентироваться в небе, но почти все жаловались на недостаточную огневую мощь Як-1, что нередко позволяло немецким самолетам безнаказанно уходить. Действия в прифронтовой полосе значительно повысили риск попадания под удар немецких истребителей, которые нередко сопровождали бомбардировщики. Об этом приходилось помнить, поднимаясь в воздух по сигналу тревоги. Тем не менее неожиданная встреча 14 июня 1943 года пары истребителей 586-го иап с группой вражеских самолетов завершилась, пожалуй, наиболее успешным боем в истории полка.

Утром посты ВНОС и локатор РУС-2 обнаружили одиночный самолет противника, приближающийся к охраняемому району с юга. В 9:59 с воронежского аэродрома была поднята пара истребителей 586-го иап. Ведущий Як-1 пилотировал комполка Гриднев, а ведомым Як-7б управляла Б.М. Лисицына. Несмотря на то что все небо было затянуто сплошной облачностью, «Яки», наводимые по радиации с земли, настигли Ю-88 в районе Тербуны. Вражеский бомбардировщик шел за облаками на высоте 6800 м, в то время как истребители оказались на 800 м выше.

Первый удар советские летчики нанесли с двух направлений — командир атаковал сверху слева, его напарница — сверху справа. Вероятно, в этой атаке был убит стрелок, так как «Юнкерс», не открывая огня, начал совершать резкие маневры, стремясь оторваться от погони и «нырнуть» в облачность. Но тут последовала вторая, еще более удачная атака, в результате которой правый двигатель «восемьдесят восьмого» загорелся. «Немец» все же успел войти в облако, но спастись ему не удалось. Пройдя сквозь белое марево, Лисицына обнаружила рядом с собой «Юнкерс» и обстреляла его в третий раз. В этот момент Гриднев заметил над кабиной

своей ведомой огненную «трассу» и разворачивающийся для новой атаки «Фокке-Вульф». Выпустив две очереди, майор увидел, как «фоккер» задымил и пошел к земле. А рядом падал добитый Лисицыной Ю-88.

Однако боевой вылет на этом не закончился. Из облаков внезапно «выскочили» еще два ФВ-190 и пошли в атаку на самолет Гриднева. Бой принял маневренный характер — пытаюсь достать врага на вираже, майор израсходовал остатки боекомплекта. Преследуемый одним из «Фокке-Вульфов», он вошел в облако, но, выйдя из него, снова был атакован спереди другим вражеским истребителем. Для командира полка сложилась смертельно опасная ситуация — на безоружном самолете против двух противников, один из которых «повис» в хвосте, а другой атакует в лоб. Решение созрело мгновенно — резко взяв ручку на себя, Гриднев «свечой» ушел вверх. Оглянувшись, он увидел далеко внизу яркую вспышку взрыва. Летчик решил, что два атаковавших его «Фокке-Вульфы» столкнулись на встречных курсах.

Между тем в 586-й иап пришло известие, что командир полка погиб в воздушном бою с четырьмя немецкими истребителями. К счастью, информация оказалась ложной, и вечером командирский «Як» вернулся на свой аэродром, Гриднев в свою очередь считал, что Лисицыну сбили. Только посадив самолет и увидев ведомую целой и невредимой, командир смог наконец перевести дух. Не только огнем пушек и пулеметов, но и благодаря необычному везению удалось уничтожить четыре немецких самолета.

Согласно немецким данным, 14 июня 1943 года в районе Воронежа пропал без вести Ю-88 из отряда 2(F)./22, который пилотировал лейтенант Г. Вайс, понесло потери и штабное звено эскадры JG51 «Мельдерс», которое вело в этом квадрате «свободную охоту». Командиру 586-го иап удалось поджечь самолет

лейтенанта А. Марольда. Немецкий истребитель повернул на запад, пытаясь дотянуть до своих, ушел под облака и вдруг взорвался^[19].

С началом Курской битвы полк продолжал выполнять задачу по прикрытию тыловых объектов Степного фронта. Утром 11 июля 1943 года пара Р.В. Беляева — М.М. Кузнецова атаковала и серьезно повредила в районе Гремяче очередной разведчик Ю-88, который с горящим мотором исчез в грозовой туче на высоте 800 м. С большой долей уверенности можно сказать, что летчицы сбили одного из двух разведчиков из отряда 2(F)./22, пропавших в тот день без вести в этом районе. Удачный воздушный бой Раисы Беляевой оказался последним. Через восемь дней командир эскадрильи погибла: возвращаясь с боевого задания, она потерпела катастрофу над аэродромом Придача.

Базироваться у Воронежа полк продолжал до сентября 1943 года, занимая отдельными подразделениями или всем составом аэродромы Придача, Касторное, Солнцево, Щигры и Курск-Восточный. Это был наиболее успешный период в истории части. Здесь летчицы 586-го иап совершили 934 самолето-вылета, уничтожив, по нашим данным, 10 самолетов противника — три ФВ-190 и семь Ю-88. За летний период полк потерял двух летчиц — одна погибла в авиакатастрофе и одна получила тяжелое ранение.

Перебазировавшись в сентябре на Курский аэроузел, женский полк продолжал успешно прикрывать тыловые объекты. Тогда девушкам стала известна судьба четырех их подруг, оставшихся на фронте после Сталинграда. Они стали гвардейцами в 65-м и 73-м гв. иап, но бои лета 1943 года сложились для них трагически. Все четыре оказались сбиты в воздушных боях, три из них погибли. 17 июля в районе Знаменское — Гнездилово очереди «Фокке-Вульфов» оборвали

жизнь гвардии младшего лейтенанта Антонины Лебедевой. Через два дня не стало старшего лейтенанта Екатерины Будановой, которая погибла в бою над селом Новокрасновка Луганской области.

Последней жертвой трудного лета 1943-го стала гвардии лейтенант Лилия Литвяк. 1 августа, после двух последовательных атак четверки «Мессершмиттов» со стороны солнца, ее истребитель был сбит и упал за линией фронта, в 2 км северо-восточнее села Мариновка. Гибель летчицы наблюдал ее ведомый А. Евдокимов. Отважная летчица 5 мая 1990 года посмертно была удостоена звания Героя Советского Союза.

Драматическая судьба выпала на долю Клавдии Блиновой, которой посчастливилось остаться в живых. 4 августа при сопровождении шестерки Ил-2 в районе Орла четыре «Яка» 65-го гвардейского иап были атакованы четырнадцатью ФВ-190. В этом тяжелом воздушном бою был сбит и погиб ведущий группы старший лейтенант Ковенцов. Практически сразу была сбита и Блинова. Хотя летчице удалось выпрыгнуть с парашютом из горящих обломков самолета, но она приземлилась в расположении противника и попала в плен. На допросе, чтобы скрыть свое настоящее имя, она назвалась именем погибшей недавно А. Лебедевой. Вскоре пленных летчиков в железнодорожном составе отправили на запад, но по дороге восьми бойцам, в том числе и Клаве, удалось бежать. Только через 20 дней после рокового боя, выдержав трудный переход по немецким тылам, она попала в расположение своих войск. Пройдя «спецпроверку», лейтенант К.М. Блинова продолжала летать в 65-м Гвиап до ноября 1945 года.

Осенью 1943-го 586-й иап усилился качественно и количественно: поступили новые истребители Як-7б и Як-9д, что позволило сформировать третью эскадрилью — мужскую, которую возглавил капитан А.Ф. Коковихин.

В ноябре, сразу после освобождения Киева, часть перебросили на аэродром Жуляны. Здесь главной задачей летчиц стало прикрытие столицы Украины и переправ через Днепр.

В январе 1944 года крупное сражение развернулось в районе Корсунь-Шевченковского, где удалось окружить значительную группировку немецких войск. В начале февраля 586-й иап принял участие в этих боях, штурмуя войска противника. Атакам подвергались не только колонны немецких войск, но и аэродромы, на которых базировались транспортные Ю-52, снабжавшие окруженных.

4 февраля задание по штурмовке аэродрома успешно выполнили командир полка Гриднев, его помощник по ВСС Дураков, а также летчицы Памятных, Акимова, Бурдана, Батракова, Демченко. Наша группа приблизилась, когда Ю-52 готовились взлетать, вывозя солдат и офицеров из окружения. Один из стрелков «Юнкерса» успел открыть огонь из турельного пулемета. Однако лейтенант Демченко не отвернула свой «Як» и меткой очередью подожгла вражескую машину.

До конца марта часть выполнила 279 самолетовылетов и уничтожила шесть самолетов противника. Наиболее удачный воздушный бой провела пара А.В. Гриднев — Г.П. Бурдина, сбившие по одному Me-109 каждый, а также один Ю-52 совместными усилиями.

К весне 1944 года линия фронта значительно продвинулась на запад и полк перебазировался на аэродром Житомир — Скоморохи. Его задачей теперь стало прикрытие движения воинских эшелонов, следовавших через Житомир. За апрель летчики 586-го иап уничтожили в воздушных боях два самолета. Вновь отличилась младший лейтенант Бурдина, которая в ночь на 10 апреля в районе станции Коростень сбila Ю-88.

11 мая 1944 года на перехват неопознанного самолета поднялась пара в составе командира полка Гриднева и летчицы Сурначевской. Над Бердичевом они настигли противника на высоте около 9000 м. Летчикам пришлось выполнить семь атак, прежде чем «немец» рухнул на землю. Вражеская машина, идентифицированная впоследствии как «Хейнкель» Хе-177 «Гриф», упала в 8 км юго-западнее Луцка.

Фронт стремительно отодвигался на Запад по территории Молдавии и Румынии. За время с сентября 1944-го по февраль 1945-го 586-й иап нес охрану освобожденных городов и железнодорожных узлов: Обходное, Слободка. Петелюхи, Гура-Каменка и Рыбница, а также шоссейных коммуникаций войск 2-го Украинского фронта.

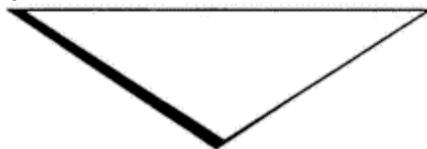
Осенью 1944 года завязались тяжелые бои на территории Венгрии, которая стала последним районом дислокации полка в годы войны.

С февраля 1945 года полк нес охрану венгерских железнодорожных узлов и военно-промышленных объектов Будапешта, а также переправы через Дунай, но в связи с резким падением активности вражеской авиации воздушных боев не было. Последнюю потерю 586-й иап понес уже после войны: 12 июля трагически погибла младший лейтенант Мария Батракова, пораженная ударом молнии.

Всего за время войны летчики и летчицы 586-го иап совершили 4419 боевых вылетов и провели 125 воздушных боев, записав на счет полка 39 сбитых самолетов противника.

20 июля поступил приказ демобилизовать рядовой и сержантский состав полка. В ноябре 1945 года оставили армию и женщины-офицеры, расквартированные в румынском городе Яссы. Тогда же командир полка подполковник А.В. Гриднев с большинством летчиков-мужчин был переведен в Киев в состав 39-го Гвиап, где

и продолжил службу. На этом история единственного в мире женского истребительного полка завершилась.



Глава 6.
ПЕРЕЛОМ, 1943

ИСТРЕБИТЕЛЬНАЯ АВИАЦИЯ К 1943

Г.

К середине 1943 года парк истребительной авиации ВВС Красной Армии значительно изменился — во фронтовых полках практически не осталось устаревших самолетов Поликарпова. Снятые с производства в конце 1941 года истребители МиГ-3 использовались почти исключительно в системе ПВО.

Основными типами советской истребительной авиации к 1943 году стали машины конструкции Яковлева Як-1, Як-7б, а также Лавочкина—Ла-5. В перспективе планировалось массово перевооружиться на более современные Як-9, которые хорошо зарекомендовали себя под Сталинградом. Уже весной авиапромышленность приступила к выпуску двух новых модификаций этой машины: Як-9Т с 37-мм пушкой и Як-9Д с двумя дополнительными топливными баками в крыле. Параллельно ОКБ С. А. Лавочкина запустило в серию новую модификацию Ла-5 — с форсированным мотором (М-82ФН).

В частях значительно возросло количество радиостанций, радиополукомпасов, приводных станций. Малоэффективные пулеметы ШКАС почти повсеместно заменили на крупнокалиберные пулеметы М.Е. Березина.

На фоне всего позитивного тем не менее по-прежнему советская авиатехника уступала немецкой. Главным минусом советских истребителей было то, что они имели смешанную конструкцию, которая по сравнению с цельнометаллической германской была менее живуча, менее долговечна и, как правило, менее надежна. К сожалению, наилучшее подтверждение этому тезису было получено весной—летом 1943 года, когда сотни 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 опытному 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. Вызвав 3 июня в Кремль Яковлева и другого заместителя наркома, П.В. Дементьева, ведавшего вопросами серийного производства, Верховный приказал тщательно расследовать причины произошедшего. Когда Сталину доложили, что летчики на фронте стали бояться летать, разъяренный вождь сравнил обоих руководителей НКАП с «самыми коварными врагами», обозвав их «гитлеровцами». Детально изучив ситуацию, командующий ВВС КА маршал А.А. Новиков и главный инженер ВВС генерал А.К. Репин отмечали, что основная вина лежала на промышленности, причем тут были как дефекты технологического плана (под воздействием прямых солнечных лучей, влаги, большого перепада температур плохо приклеенная фанера отставала от набора крыла), так и плохое качество самой фанеры и лакокрасочных покрытий.

Наиболее характерно в этом смысле положение с истребителями Ла-5 и Як выпуска января—февраля 1943 года.

Вот что вспоминал, например, летчик 163-го полка Михаил Кибкалов: «Вообще “Яки” выпускали тогда огромными партиями и качество сборки при нехватке дюралевого проката и некоторых видов оборудования было весьма низким. А лето 1943 года под Курском было жарким во всех отношениях. Самолеты буквально расклеивались под палящим солнцем. Полотняная обшивка морщилась и отставала от плоскостей, фанера деформировалась и рассыхалась. Понятно, что воевать на таких самолетах было невозможно, и в части, в том

числе и наш полк, прибывали заводские бригады и заново “перешивали” обшивку самолетов»^{31}.

К сожалению, далеко не всегда новые самолеты превосходили уже «видавшие виды». Как писал 16 июня 1943 года наркому авиационной промышленности А.И. Шахурину начальник Главного управления заказов самолетов и моторов ВВС КА Н.П. Селезнев, большинство типов серийных самолетов (Як-1, Як-7б, Ла-5, Пе-2, Ил-2) с весной проходили государственные и контрольные испытания в НИИ ВВС с неудовлетворительными результатами. Летчики-испытатели регулярно отмечали «снижение максимальных скоростей и наличие большого количества дефектов, усложняющих эксплуатацию и даже делающих машины опасными для полета».

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 оборудования.

Что касается организационных моментов, то к середине 1943 года в истребительной авиации вернулись к составу эскадрильи в 10 самолетов, двух звеньев и пары (командира и его ведомого).

В конце того же года эскадрильи истребительной и штурмовой авиации перешли на трехзвенный состав и насчитывали 12 самолетов.

К весне 1943 года многие авиационные полки состояли из трех эскадрилий. Истребительный авиаполк состоял из трех эскадрилий по 9 самолетов и 4—5 самолетов в управлении полка, всего из 31—32 самолетов.

В середине года в истребительном полку насчитывалось 34 самолета в составе трех эскадрилий по 10 истребителей и по 4 самолета в управлении полка.

БИТВА ЗА КУБАНЬ И «ГОЛУБУЮ ЛИНИЮ» (ВЕСНА-ЛЕТО 1943 г.)

Весной 1943 года на северо-кавказском участке фронта части вермахта перешли к обороне. Поддерживали их соединения 4-го Воздушного флота. На аэродромах Крыма и Таманского полуострова сосредоточилось до 1000 самолетов, в том числе 250 истребителей.

Противостояла им авиация Северо-Кавказского фронта, в состав которой в начале апреля входили 4-я воздушная армия, располагавшая 250 самолетами (командующий — генерал-майор Н.Ф. Науменко), 5-я воздушная армия, насчитывавшая 200 самолетов (командующий — генерал-лейтенант С.К. Горюнов), 70 самолетов авиагруппы ВВС Черноморского флота (командующий — генерал В.В. Ермаченков), а также 60 самолетов группы авиации дальнего действия. Всего около 600 самолетов.

В целях обеспечения надежного и централизованного управления боевыми действиями двух воздушных армий в начале апреля был создан штаб ВВС Северо-Кавказского фронта во главе с генералом К.А. Вершининым. Общее руководство и координацию действий авиации Северо-Кавказского и соседних Южного и Юго-Западного фронтов осуществлял представитель Ставки, командующий ВВС Красной Армии маршал авиации А.А. Новиков.

Особенно ожесточенные воздушные сражения развернулись за укрепленный район, названный «Голубая линия»^[20]. Напряженность боев с каждым днем возрастала, особенно после высадки морских десантов в районе Новороссийска. Причем противнику

удалось создать превосходство в силах и захватить господство в воздухе.

В связи с этим Ставка ВГК приняла решение сначала усилить авиационную группировку на Кубани.

По указанию Верховного Главнокомандования из резерва Ставки ВГК на Северо-Кавказский фронт срочно были перебазированы три авиационных корпуса РКК (2-й бомбардировочный, 2-й смешанный и 3-й истребительный) и одна отдельная истребительная авиационная дивизия. К 20 апреля из состава этих корпусов прибыли 300 самолетов, еще около 200 несколько позже. Таким образом, численность ВВС фронта вместе с авиационной группой Черноморского флота, группой авиации дальнего действия и прибывшими основными силами авиакорпусов РКК составила 900 боевых самолетов. Из них во фронтовой авиации — до 800 самолетов, из них 270 истребителей.

Прибывшие на Северо-Кавказский фронт представитель Ставки ВГК Маршал Советского Союза Г.К. Жуков и командующий ВВС маршал авиации А.А. Новиков утвердили план авиационного наступления военно-воздушных сил фронта с приданными авиационными корпусами РКК. Планом предусматривались завоевание оперативного господства в воздухе и оказание максимальной поддержки сухопутным войскам. Решительные цели сторон в операциях на суше и связанное с ними сосредоточение больших масс авиации для действий в ограниченном районе, по существу, и определили характер развернувшейся борьбы в воздухе, которая вылилась в крупные воздушные сражения.

В течение трех дней — с 17 по 19 апреля — в районе Мысхако воздушные бои проходили с переменным успехом. Советские летчики наносили вражеской авиации значительные потери, снижая эффективность ее ударов, но воспретить эти удары при ощущавшемся

недостатке сил не могли. Боевые действия авиации в районе Мысхако достигли наивысшего напряжения 20 апреля. Тогда, подтянув резервы, противник изготовился для генеральной атаки, чтобы расцезь плацдарм на две изолированные части, а затем уничтожить высадившийся десант.

В этот день впервые была введена в бой часть сил прибывших авиакорпусов РКК, что позволило нанести два массированных удара по боевым порядкам пехоты и артиллерии противника перед фронтом десантной группы. После этих ударов противник приостановил свое наступление. Важнейшая задача, поставленная перед авиацией, — воспретить организованные удары бомбардировщиков по боевым порядкам десантных войск, была выполнена. Это отмечал в своем приказе Военный совет Северо-Кавказского фронта: «День 20 апреля был кульминационным моментом боев на фронте десантной группы... В течение трех дней над участком десантной группы происходили непрерывные воздушные бои, в результате которых авиация противника, понеся исключительные потери, вынуждена была уйти с поля боя. Этим определилась и дальнейшая наземная обстановка».

В последующие дни, 21—23 апреля, мощь ударов советской авиации еще более возросла. Ввод в действие сил трех авиакорпусов РКК позволил изменить общее соотношение сил авиации в районе Мысхако в нашу пользу. Боевые действия нашей авиации по поддержке десантной группы интересны тем, что здесь, в ограниченном районе, действовали силы двух воздушных армий и ВВС Черноморского флота. В связи с этим большое внимание уделялось организации взаимодействия между армиями, видами и родами авиации, появилась необходимость организации управления истребительными авиационными частями обеих воздушных армий с одного командного пункта. В

базировании авиации у противника имелись преимущества. В Крыму и южных районах Украины он располагал достаточным количеством хороших полосных аэродромов. В то же время наша авиация на Кубани испытывала недостаток в таких аэродромах, грунтовые же аэродромы из-за весенней распутицы были недоступны.

На вооружении советских авиационных частей в то время находилось уже значительное количество современных самолетов. Так, все прибывшие из резерва Ставки авиационные соединения были вооружены истребителями Як-1, Як-7, Ла-5, штурмовиками Ил-2 и бомбардировщиками Пе-2. Кроме того, стоит отметить появление на Кубани в массовом количестве американских Р-39 «Аэрокобра».

После успешного выполнения задачи по срыву немецкого наступления в районе Мысхако авиация Северо-Кавказского фронта стала усиленно готовиться к боям в районе станицы Крымская. Экономя силы, истребители небольшими группами прикрывали войска 56-й армии, а бомбардировщики наносили удары по вражеским аэродромам. Управление 5-й воздушной армии, передав 4-й воздушной армии подчиненные боевые части (265 самолетов) с 24 по 30 апреля, согласно директиве командующего ВВС Красной Армии, убыло в район Курской дуги на Степной фронт. Необходимость в дальнейшем существовании штаба ВВС фронта, предназначенного для обеспечения управления двумя воздушными армиями, отпала, и он был расформирован, а К.А. Вершинин вступил в командование 4-й армией.

Активность авиации противника в районе станицы Крымская резко возросла накануне перехода 56-й армии в наступление. С утра 28 апреля немецкие бомбардировщики группами по 10—15 самолетов пытались сбросить бомбы на боевые порядки наших

войск. За день противник совершил 850 налетов. Советские истребители для отражения воздушного противника произвели 310 вылетов и сбили в воздушных боях 25 вражеских самолетов, потеряв 18 своих. С этого дня над станицей Крымская началось воздушное сражение, которое с небольшими перерывами продолжалось несколько недель.

29 апреля 1943 года потери противника составили 74 самолета, сбитых в воздушных боях, и 7 самолетов — от огня зенитной артиллерии. В последующие дни напряжение борьбы еще более возросло: над относительно узким участком фронта в 25—30 км в день происходило до 40 воздушных боев, в каждом из которых с обеих сторон участвовало по 50—80 самолетов.

Так, за 12 дней, с 29 апреля по 10 мая, только в результате воздушных боев противник, по советским данным (по всей видимости, завышенным), потерял 368 самолетов. В итоге советская авиация полностью захватила инициативу в воздухе. Тесно взаимодействуя с сухопутными войсками, она надежно прикрыла их с воздуха и оказала эффективную поддержку в прорыве сильно укрепленного вражеского оборонительного рубежа.

В борьбе с немецкой авиацией советские истребители действовали наступательно и с большим мастерством, их успеху способствовало также четко организованное управление по радио с земли. Для наведения истребителей и управления ими в воздушных боях у линии фронта были развернуты пять радиостанций в районе станицы Абинская. Одна из них — главная радиостанция наведения — находилась в 4 км от линии фронта и, по сути, являлась командным пунктом управления всей истребительной авиацией 4-й воздушной армии.

С первого дня операции 56-й армии и затем в наиболее ответственные ее дни советская авиация совершала вылетов в два раза больше, чем авиация противника. Всего с 29 апреля по 10 мая 4-я воздушная армия, ВВС Черноморского флота и авиации дальнего действия произвели около 10 тысяч вылетов, уничтожив 368 самолетов врага, то есть более трети его первоначальной авиационной группировки. В среднем противник каждые сутки терял 9 бомбардировщиков и 17 истребителей.

Около двух месяцев продолжалось на Кубани одно из крупнейших воздушных сражений Второй мировой войны. За период с 17 апреля по 7 июня 1943 года фронтовой авиацией и авиацией Черноморского флота было произведено около 35 тысяч вылетов.

В июне наступил перелом — к 7 июня советское наступление фактически захлебнулось. Противник, удержав оборону на «Голубой линии», перестал тратить усилия на враз ставший второстепенным участок фронта. И как результат, наиболее боеспособные части люфтваффе стали перебрасываться на направление «главного удара» — под Курск. С этого момента изменился и характер противостояния на Кубани — немногочисленные немецкие истребители перешли к тактике «свободной охоты».

В целом результаты действий советских истребительных полков на Кубани за март — июль 1943 года выглядят следующим образом:

| Дивизия | Полк | Тип с-тов | Март | Апрель | Май | Июнь | Июль | ВСЕГО |
|---------|----------|-------------|------|--------|-----|------|------|-------|
| 216 САД | 16 Гвиап | «Аэрокобра» | — | 82 | 54 | 5 | 10 | 151 |
| | 42 Гвиап | Як-1 | 20 | 10 | 63 | 16 | 7 | 116 |
| | 57 Гвиап | «Спитфайр» | — | 4 | 47 | — | 1 | 52 |
| | 45 иап | «Аэрокобра» | 44 | 41 | 28 | 4 | 8 | 125 |
| 201 ИАД | 13 иап | Ла-5 | — | 18 | 7 | — | — | 25 |
| | 236 иап | Як-1 | — | 4 | 37 | 5 | — | 46 |
| | 437 иап | Ла-5 | — | 6 | 11 | 5 | — | 22 |
| 229 ИАД | 88 иап | ЛаГТ-3 | — | — | 13 | 25 | 4 | 42 |
| | 249 иап | ЛаГТ-3 | 8 | 7 | 17 | 10 | 10* | 52 |
| | 926 иап | ЛаГТ-3 | — | 17 | 28 | — | — | 45 |
| 235 ИАД | 3 Гвиап | Ла-5 | — | — | — | 24 | — | 24 |
| | 181 иап | Ла-5 | — | — | — | 16 | — | 16 |
| | 239 иап | Ла-5 | — | — | — | 11 | 2 | 13 |
| 236 ИАД | 267 иап | Як-1 | 10 | 19 | 11 | 6 | — | 46** |
| | 269 иап | Як-1 | 21 | 19 | — | — | — | 40** |
| | 611 иап | И-16/И-153 | 7 | 1 | 3 | — | — | 11** |
| | 975 иап | И-16/И-153 | 7 | 7 | 1 | — | — | 15** |
| 265 ИАД | 291 иап | Як-1 | — | 25 | 81 | 2 | — | 108 |
| | 402 иап | Як-1 | — | 52 | 28 | 4 | — | 84 |
| | 812 иап | Як-1 | — | 42 | 54 | — | — | 96 |
| 278 ИАД | 15 иап | Як-7 | — | 17 | 52 | 2 | — | 71 |
| | 43 иап | Як-7 | — | 3 | 66 | 2 | — | 71 |
| | 274 иап | Як-7 | — | 12 | 52 | 3 | — | 67 |
| 219 БАД | 298 иап | «Аэрокобра» | 27 | 50 | 65 | 9 | — | 151 |

* Одна победа 02.08.43.

** Данные, возможно, неполные.

КУРСК

После поражений под Москвой и Сталинградом немецкое командование отдавало себе отчет в том, что исход войны будет зависеть от летней кампании 1943 года. Считалось, что если вермахт вернет себе инициативу, то у него появится второй шанс захватить Москву.

Летом 1943 года немецкое командование запланировало мощное наступление с целью окружить и уничтожить более чем миллионную группировку советских войск в районе Курского выступа и тем самым захватить стратегическую инициативу. За годы войны они привыкли к таким ситуациям, а весеннее наступление 1943 года, в результате которого были захвачены Харьков, Орел и Белгород, внушало им уверенность в своих силах. Битва на Курской дуге стала величайшим танковым сражением. Но мало кто знает, что над Курском происходило не менее значительное сражение воздушное...

Какими же силами располагали противники к началу Курской битвы, к 5 июля? Верным своим принципам ведения войны, немцам удалось создать две мощные ударные группировки. Одна, из 730 самолетов, обеспечивала наступление с севера, вторая (южная) включала около 1100 машин. По советским данным, авиационная группировка противника в районе Курского выступа оценивалась в 2050 самолетов, из них: 1200 бомбардировщиков, 100 штурмовиков, 600 истребителей и 150 разведчиков.

Группировка ВВС КА к началу сражений на Курской дуге насчитывала 2900 самолетов: 1062 истребителя, 940 штурмовиков, 500 дневных и 400 ночных бомбардировщиков.

Однако, несмотря на относительную равноценность группировок, летчики истребительной авиации имели разные задачи. Так, основной задачей, стоявшей перед советскими летчиками, было прикрытие сухопутных войск от авиации противника и сопровождение своих бомбардировщиков. Уже одно это заставляло их вести в основном оборонительные бои с немецкими истребителями. Перед немецкими летчиками-истребителями стояла другая первостепенная задача — уничтожение самолетов противника, а сухопутные войска должны были полагаться на собственные средства противовоздушной обороны, которых у них было в избытке. При таком подходе немецкие пилоты чаще использовали тактику «свободной охоты» и выбирали в качестве целей самолеты-бомбардировщики и штурмовики.

Нельзя сбрасывать со счетов и тот факт, что командование люфтваффе рассчитывало на высокую квалификацию и тактическую грамотность своих пилотов. Достаточно сказать, что минимальный налет летчиков-истребителей составлял 150—450 часов, тогда как наши летчики бросались в бой после 6—10 часов налета.

На рассвете 5 июня немецкие танки и пехота после ударов артиллерии и авиации перешли в наступление. Авиация противника, группами по 100—150 самолетов, массированными бомбовыми ударами и штурмовыми налетами по боевым порядкам Красной Армии поддержала продвижение немецких войск. Каждой новой атаке ударных танковых группировок предшествовал массированный удар пикировщиков. Только в первый день боев немецкая авиация совершила в районе Курского выступа 5443 вылета к линии фронта. Советскими ВВС было совершено 3385 вылетов. Как мы видим, немцы использовали свою авиацию интенсивнее,

применяя при этом большие группы истребителей для уничтожения авиации противника.

6 июля активность немецкой авиации несколько снизилась, было совершено 2100 вылетов,

В этот день открыл свой новый боевой счет летчик-истребитель Алексей Маресьев, который, потеряв 15 месяцев назад обе ноги, летал теперь с протезами на истребителе Ла-5. За два дня боев он сбил пять самолетов противника. 12 июля наступление немецких войск было остановлено. В этот день эпицентром сражения стал район западнее Прохоровки. Советское командование решило мощным контрударом уничтожить вклинившуюся в наши тылы группу противника. В 8 часов 30 минут 5-я гвардейская танковая армия генерала П.А. Ротмистрова перешла в наступление. Почти одновременно перешли в наступление и немецкие танковые дивизии СС: «Мертвая голова», «Рейх» и «Адольф Гитлер», всего около 400 танков. Развернулось самое крупное танковое сражение за всю историю войн. С обеих сторон в районе Прохоровки в нем участвовало до 1200 танков и самоходных орудий. Одновременно над танковым полем боя начались и массовые воздушные бои.

Вот свидетельство участника воздушных боев над Прохоровкой К.А. Евстигнеева: «12 июля наша эскадрилья три раза вылетала к этому полю сражения. Нам казалось, все смешалось на земле, как в кромешном аду: горели сотни танков и спецмашин, воздух насытился дымом, чадом и гарью; трассы зенитных снарядов, купола парашютов, горящие самолеты, дымящие огненными хвостами... Сорок минут дрались мы под огнем зениток, “Мессершмиттов” и “Юнкерсов”. Провели два боя, сорвали удары пяти девяток бомбардировщиков, сбили шесть немецких самолетов. И что характерно: бои начинали на высоте 1100— 1200

метров и доходили до бреющего полета. Как только схватка закапчивалась, мы уходили наверх»^[32].

12 июля наступление немцев было остановлено. В этот день войска Брянского и Западного фронтов перешли в контрнаступление. Между тем бои на Курской дуге продолжались. Немецкие войска оказывали упорное сопротивление. В районе севернее Курска и Белгорода немцы бросили в бой 17 танковых, 2 моторизованные и 18 пехотных дивизий. Эти усилия им обошлись в 70 тысяч убитых солдат и офицеров, сотни уничтоженных танков, орудий и самолетов. За 12 июля советская авиация в 72 воздушных боях сбила 86 самолетов противника, но и сама потеряла 59.

Курская битва закончилась нашей победой через 50 дней после первых залпов, прогремевших 5 июля. Обилие потери советской авиации за период Курской битвы составили, по советским данным, примерно 2000 самолетов. По этим же данным, за указанный период было уничтожено 3700 немецких самолетов (последняя цифра представляется неправдоподобной — ведь к началу боев немцы стянули в район Курской дуги 2050 самолетов, а о полном истреблении люфтваффе нет сведений ни с той, ни с другой стороны).

**Самые результативные^[21] летчики-истребители ВВС
КА в ходе Курской битвы**

**ФИО л-ка К-во побед (Всего / Личная / Групповая) / Полк /
Примечание**

Кучеренко П.М. 21 / 12 / 9 / 297 иап /
Борисенно Ф.К. 20 / 11 / 9 / 297 иап /
Луганский С.Д. 18 / 18 / — / 270 иап /
Бутома Н.Г. 16 / 9 / 7 / 92 иап /

Корниенко И.М. 14 / 14 / — / 270 иап /
Сытов И.Н. 13 / 11 / 2 / 5 Гвиал /
Лобанов А.В. 13 / 12 / 1 / 41Гвиап /
Иванов В.М. 13 / 12 / 1 / 427 иап /
Попков В.И. 12 / 11 / 1 / 5 Гвиап /
Павлов А.Г. 12 / 10 / 2 / 41 Гвиап /
Ольховский Н.И. 12 / 12 / — / 193 иап /
Куманичкин А.С. 12 / 10 / 2 / 927 иап, 41 Гвиап /
5+2 в 927 иап и 5+0 в 41 Гвиап
Гулаев Е.Д. 12 / 10 / 2 / 27 иап /
Ворожейкин А.В. 12 / 11 / 1 / 728 иап /
Фудорчук И.А. 11 / 11 / — / 67 Гвиап /
Наумов Н.М. 11 / 11 / — / 41 Гвиап /
Кулешов В.К. 11 / 9 / 2 / 40 Гвиап, 41 Гвиап / 4+1
в 40 Гвиап и 5+1 в 41 Гвиап
Романенко И.И. 10 / 10 / — / 774 иап /
Мурашев А.А. 10 / 9 / 1 / 3 Гвиап /
Воронько А.Т. 10 / 10 / — / 63 Гвиап /
Колдунов А.И. 10 / 10 / — / 866 иап /
Баранов М.С. 9 / 9 / — / 157 иап /
Дунаев Н.П. 9 / 9 / — / 270 иап /
Кожедуб Н.П. 9 / 9 / — / 240 иап /
Левитан В.С. 9 / 9 / — / 88 Гвиал /
Леонов Н.И. 9 / 9 / — / 183 нал /

БОИ ЗА ДНЕПР

Разгромив немецкие войска в битве под Курском в начале лета 1943 года, советская армия развернула мощное летнее наступление на огромном фронте от верховьев рек Днепр и Сож до Новороссийска. В течение трех месяцев летней кампании она отбросила противника на запад на 400—450 километров. Враг был изгнан с Левобережной Украины, из Донбасса, Тамани, Орловщины, Смоленщины. Наши войска вступили в Правобережную Украину и Белоруссию, заняли подступы к Крыму.

Немецкое командование планировало остановить наступающие советские войска на Днепре и придать войне затяжной позиционный характер.

Форсировав Днепр с ходу, захватив плацдармы в районе Киева, Кременчуга и Днепропетровска, расширив их в упорной борьбе с переходившим в контрнаступление противником, войска Белорусского, 1-го, 2-го и 3-го Украинских фронтов в конце 1943 года фактически выиграли битву за Днепр и создали условия для успеха последующих операций по освобождению Правобережной Украины.

Одновременно с битвой за Днепр Советская Армия успешно провела несколько мощных наступательных операций на Западном, Калининском, Брянском, Северо-Кавказском и других фронтах.

Во всех операциях, проводившихся с целью освобождения Левобережной Украины и разгрома находившихся здесь группировок войск, а также в боях за захват, удержание и расширение плацдармов на Днепре, самое активное участие принимала наша авиация.

Истребительная авиация в этот период прикрывала наземные войска, не позволяя противнику ударами крупных сил бомбардировщиков остановить их наступление.

Авиация успешно справилась со всеми этими задачами, хотя ей часто приходилось действовать с большим напряжением. Дело в том, что благодаря очень высокому темпу наступления наших войск аэродромы базирования авиации зачастую оказывались на большом удалении от объектов действий.

Наибольший интерес представляют действия нашей авиации в период боев непосредственно за Днепр. Особенно напряженные бои за Днепр Советская Армия развернула примерно с конца сентября 1943 года.

Основная задача, которую решала советская авиация в начальный период боев за Днепр, заключалась в том, чтобы помочь нашим наземным войскам удержать, а затем расширить захваченные с ходу плацдармы на правом берегу Днепра.

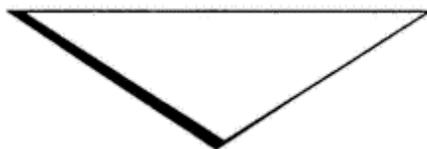
Небо над Днепром было ареной ожесточенных воздушных боев, которые вспыхивали на большом пространстве между группами самолетов самого различного состава. Бомбардировщики врага, появляясь большими группами (по 40—70 самолетов), стремились бомбардировать наши войска, захватившие плацдармы на правом берегу Днепра, разрушить переправы через Днепр. Применяя самые различные варианты полетов то с больших высот, то с бреющего полета, враг старался пробиться к плацдармам. В ряде случаев это ему удавалось.

О степени напряженности воздушной обстановки в то время можно судить хотя бы по тому факту, что только за семь дней, с 7 по 13 октября, в воздушных боях над Днепром было сбито до 200 самолетов противника. Тут в полной мере проявились способности таких летчиков-асов, как Кирилл Евстигнеев, Иван

Кожедуб (именно за эти бои он получил свое звание Героя Советского Союза).

Стремясь пробиться к нашим войскам и переправам, немецкая авиация применяла различные уловки. Чтобы сковать наших патрулирующих истребителей и отвлечь их внимание, враг впереди своих бомбардировщиков высылал небольшие истребительные группы. Эти группы, придя в район патрулирования наших истребителей, пытались связать их боем, а тем временем бомбардировщики на другой высоте стремились прорваться к району расположения наших соединений.

Надо отметить, что во время боев за Днепр метеорологические условия часто не благоприятствовали действиям авиации.



Глава 7. ТРИУМФ И ПАДЕНИЕ, 1944

ПОД ЛЕНИНГРАДОМ И НОВГОРОДОМ

1944 год начался с разгрома немецких войск под Ленинградом и Новгородом. Эта стратегическая операция проводилась силами Ленинградского и Волховского фронтов при содействии 2-го Прибалтийского фронта и при активном участии Балтийского флота.

Вообще стоит отметить, что роль авиации за время блокады Ленинграда еще недооценена. Истребители прикрывали Ленинград и войска от налетов авиации противника, штурмовики и бомбардировщики, тесно взаимодействуя с наземными войсками, помогали им в отражении многочисленных атак противника, поддерживали наши войска в боях за улучшение своих позиций.

Однако наибольшая ответственность была возложена на летчиков-истребителей по прикрытию с воздуха ледовой трассы — единственной коммуникации на Ладоге.

И прежде всего это были боевые вылеты на сопровождение транспортных самолетов, доставлявших жизненно необходимые грузы для населения города и увозившие обратным рейсом детей, женщин, стариков и тяжелораненых солдат и офицеров Красной Армии.

Начиная с 13 сентября 1941 года к таким перевозкам были привлечены Особая северная авиационная группа Гражданского воздушного флота (ОСАГ ГВФ), Особый балтийский авиационный отряд (в октябре включен в состав ОСАГ ГВФ). Не осталась в стороне и Московская авиационная группа, особого назначения (МАГОН), из состава которой были выделены целых шесть транспортных эскадрилий. В ходе этих вылетов основным транспортным самолетом являлся

гражданский вариант Ли-2 — ПС-84, использовались также устаревший бомбардировщик ТБ-3. В общей сложности к перевозкам привлекалось до 70 машин.

Поначалу истребительное прикрытие обеспечивал 127-й истребительный авиационный полк, имевший на тот момент весьма «пестрый» состав: по одной эскадрильи И-16 и И-153 и звено МиГов. Однако практика показала, что такого количества истребителей явно мало и для усиления из состава 29-го иап была передана одна эскадрилья. С 6 октября работу по сопровождению начал личный состав 286-го иап, а с 26 ноября — 154-го.

Первый воздушный бой над Ладогой отмечен 7 сентября, когда 7 истребителей полка (6 И-16 и 1 МиГ-3) вступили в бой с группой «Мессершмиттов». В ходе схватки летчик Лука Муравицкий^[22] сбил одного из них. Кроме того, над собственным аэродромом наши истребители атаковали группу немецких бомбардировщиков. И снова отличился Муравицкий. Он и Сергей Путяков записали на свой счет по одному сбитому самолету, а вот прикрывавшему их командиру полка Пузейкину в этом бою не повезло. Получив попадания в двигатель, он с трудом дотянул свой МиГ до аэродрома, но при заходе на посадку чуть не столкнулся с идущим на взлет Ли-2. Резкий отворот привел к капотированию, и как писал сам Пузейкин в мемуарах: «И я, и МиГ оказались в “ремонте”»^{33}.

Материальная часть истребительных полков, прикрывавших воздушные, водные и автомобильные перевозки через Ладугу, была в основном устаревшей — И-16 и И-153. Причем большинство самолетов прошло неоднократные ремонты силами передвижных мастерских (ПАРМов). Так, для 159-го иап весной 42-го были восстановлены И-153, оставленные 14-м иап, отведенным на переформирование. Конечно, летные характеристики таких самолетов были невысоки.

Соответственно и тактику действий летчикам приходилось выбирать, исходя из скоростных и маневренных возможностей самолета, а также его вооружения. Как вспоминал один из летчиков 159-го иап Дмитрий Васильевич Ермаков: «На «чайках» очень удобно сопровождать транспортные самолеты. Скорость «чайки» — 240, а Ли-2 — 220 километров в час. Мы летели с ними рядышком, крыло к крылу, особенно в плохую погоду. Они все время видели нас, мы — их. Экипажи транспортных самолетов были довольны таким взаимодействием. Да и для боя с вражескими истребителями «чайки» вооружены неплохо: по 6—8 «эресов» под плоскостями и по четыре пулемета. Вместе с бортовым вооружением транспортных самолетов, особенно с их крупнокалиберными пулеметами, это большая сила. Я не знаю ни одного случая, чтобы фашистам удалось сбить хотя бы один транспортный самолет из тех, которые мы сопровождали».

Тактика действий при встрече с «мессерами» была отработана летчиками И-153 еще в первые дни войны. Пользуясь великолепной маневренностью своих машин и способностью «разворачиваться на хвосте», они шли в лобовую атаку. Звездообразный двигатель при этом служил дополнительной защитой летчику, а батарея из четырех ШКАСов создавала плотный огонь, возможно, не слишком эффективный из-за малого калибра пулеметов, но во всяком случае эффективный.

Физический износ приводил к тому, что количество боеготовых самолетов было невелико. Хотя в 1942—1943 годах трассу прикрывали одновременно 6-8 авиаполков, общее число боеготовых машин в них не превышало ста. В 1942 году на вооружение полков стали поступать самолеты, полученные из Великобритании и США, — «Харрикейн», «Томагавк», «Киттихаук». Имея куда лучшие характеристики, чем «чайки» и «ишачки», тем не менее были сложнее в эксплуатации, требовали лучше

развитой тыловой инфраструктуры, более опытного обслуживающего персонала, дефицитных запчастей, что в конечном итоге не способствовало росту числа боеготовых машин.

Истребители надежно прикрывали своих подопечных, под их защитой «транспортники» почти не несли потерь. К сожалению, этого нельзя сказать о самих истребителях.

Но не только противник, опасность таили и тяжелые метеоусловия над зимней Ладогой. Так, в январе 1942 года из 28 ТБ-3 с продовольствием до цели добрались лишь восемь самолетов, большинство сели на промежуточных аэродромах, несколько машин вернулись назад, а самолет старшего лейтенанта Гончарова разбился (весь экипаж погиб).

В то же время нельзя не сказать, что воздушные перевозки лишь в малой степени могли обеспечить потребности блокадного города. Поэтому важной задачей было прикрытие водной, а затем ледовой трассы через Ладожское озеро. Для этой цели был выделен 7-й истребительный авиакорпус ПВО, 13-й иап КБФ, а также и другие авиационные части.

Важность ладожской трассы понимал и противник. Так, только в октябре на порт Осиневец было совершено 58 налетов (в общей сложности приняло участие 290 самолетов) Но -действия истребителей и зенитчиков привели к тому, что только после шести налетов были жертвы и разрушения.

Истребители, прикрывавшие водную трассу в сентябре—ноябре, совершили 1836 самолето-вылетов и сбили 36 самолетов противника, однако не всегда удавалось прикрыть суда и корабли на озере. Так, 17 сентября был поврежден бомбардировщиками и затонул на мелководье тральщик Т-122, спасавший людей с разбитых штормом барж. 4 ноября авиабомба попала в сторожевой корабль «Конструктор»^[23]. Старый корабль

потерял носовую оконечность, усилиями экипажа и с помощью других кораблей его удалось спасти, но потери среди моряков и пассажиров составили более 200 человек.

С началом действия ледовой трассы вражеская авиация переключилась на нее, в декабре в налетах участвовал уже 341 самолет. Однако бомбардировка протяженных и узких целей была непростой задачей. Первое время немецкие бомбардировщики пытались наносить удары вдоль трассы, но это облегчало задачу не только им, но и зенитчикам и истребителям. Немецким пилотам пришлось перейти к менее эффективным, но более безопасным бомбардировкам поперек трассы и с большей высоты.

С марта 1942 года изменилась тактика действия советских истребителей. До этого основным способом было патрулирование — метод достаточно простой, но требовавший большого напряжения от летчиков (6—8 вылетов в день), большого расхода горючего и износ матчасти. С весны же патрулирование стало применяться для охраны наиболее важных объектов — караванов барж, эшелонов на перевалочных базах и т.п. Основным стало дежурство на аэродромах с двухминутной готовностью к вылету. В каждом полку дежурили 4—6 самолетов днем и 2—4 ночью. При таком способе важную роль играли службы обнаружения самолетов противника. Так, вечером 28 мая 1942 года операторы радиолокационной станции РУС-2 засекли несколько групп самолетов, идущих по направлению Жихарево—Кобона. На перехват вылетели восемь машин 158-го и 159-го иап и 18 — 4-го Гвиап ВВС КБФ (бывший 13-й иап). Немецкие самолеты повернули в сторону Осиновца, где были встречены истребителями 7-го авиакорпуса. Налет, в котором участвовали 89 самолетов, был сорван с большими потерями для немцев.

На следующий день противником был предпринят налет на Жихарево, Кобону, Войбокало (до 50 Ю-87 и Ю-88) и Волховстрой (15 Ю-88) с сильным истребительным прикрытием. Своевременно обнаруженные радиотехническими средствами ВНОС самолеты были перехвачены еще до подлета к целям 35 советскими самолетами.

Всего за два дня, по советским данным (вероятно, сильно завышенным), было сбито 74 самолета противника при минимальном ущербе нашим базам.

Низкая эффективность массированных налетов и большие потери заставили противника изменить тактику. Теперь пары и четверки самолетов вели разведку трассы и совершали неожиданные атаки судов в пути и на береговых базах.

Однако таким способом парализовать трассу было практически невозможно, и в сентябре люфтваффе снова вернулись к тактике массированных налетов. Так, 22 раза была атакована станция Войбокало (в общей сложности отмечено 600 самолетов), но нарушить работу этого перевалочного узла противнику так и не удалось.

Всего за навигацию 1942 года авиация противника совершила 120 дневных и 15 ночных налетов на базы и суда на переходе. В результате погибло 200 и было ранено 248 человек, потоплено и серьезно повреждено 12 судов и 9 барж, потеряно 3800 тонн грузов (0,4% от объема перевозок). По нашим данным, авиация противника лишилась при этом 160 самолетов.

В ноябре 1942 года активность вражеской авиации резко снизилась, ведь значительная часть 1-го Воздушного флота была переброшена под Сталинград. Конец навигации и начало перевозки по ледовой трассе шли уже в относительно спокойном режиме. Было отмечено несколько попыток вражеской авиации нарушить перевозки, но мощное зенитное прикрытие

заставляло вражеские бомбардировщики забираться на высоту в 3 км, что делало бомбежку неэффективной.

Непосредственное прикрытие Дороги жизни с воздуха в это время осуществляла 12-я отдельная Краснознаменная эскадрилья ВВС КБФ (10 самолетов И-153, 6 МиГ-3). За 90 дней работы ледовой трассы зимой 1942/43 года авиация и артиллерия противника смогла повредить только 30 автомобилей, 15 из которых были впоследствии восстановлены.

После прорыва блокады значительная часть перевозок стала осуществляться по вновь построенной железнодорожной ветке по южному берегу Ладожского озера. При этом продолжала функционировать и ледовая трасса, а с началом навигации — водная. Активизировалась и вражеская авиация, так в мае — июне 1943 года она совершила 36 крупных налетов, в которых участвовало от 20 до 100 самолетов. Всего было зафиксировано 1726 самолето-пролетов. Особенно ожесточенным ударам подверглись мосты через реку Волхов.

Для усиления ПВО из резерва главного командования ВВС в апреле была выделена 240-я ИАД, в мае — 630-й иап из 106-й ИАД.

Из состава штаба 13-й воздушной армии была выделена оперативная группа. В ее подчинение перешла вся истребительная авиация, находившаяся на восточном берегу Ладожского озера. Параллельно был создан вспомогательный пункт управления, а также разработан специальный план отражения налетов воздушного противника.

Принятые меры позволили достаточно успешно отражать массированные налеты противника с большими потерями для него. Люфтваффе несли серьезные потери в воздушных боях и на собственных аэродромах, поступление новых самолетов уже не

покрывало потери, в то время как советская авиация усиливалась количественно и качественно.

Фактически июньские налеты на Волхов стали последними попытками авиации противника прервать коммуникации Ленинградского фронта.

Еще в начале 1943 года, когда войска Ленинградского и Волховского фронтов перешли в наступление, авиация, несмотря на сложные метеорологические условия, оказала им существенную помощь.

Прорвав долговременную укрепленную полосу противника, войска этих фронтов, преодолевая сопротивление противника, продвигались вперед и 18 января встретились в глубине обороны противника на застывшем болоте между Невой и Синявином. Петля блокады, 16 месяцев душившая Ленинград, была разрублена. В узкой полосе прорыва в сжатые сроки была проложена железная дорога. Ленинград получил электроэнергию, в городе начали работать промышленные предприятия, улучшилось снабжение войск и населения.

Победы советской армии на всех фронтах в 1943 году создали благоприятные условия для перехода в решительное наступление Ленинградского и Волховского фронтов с целью полного освобождения Ленинграда от вражеской блокады.

В середине января 1944 года войска Ленинградского фронта при поддержке моряков Балтийского флота перешли в решительное наступление. Оно началось с двух направлений: из района Ораниенбаума и с Пулковских высот. За короткое время войска прорвали сильно укрепленную долговременную оборону противника, окружили и разгромили петергофско-стрельнинскую группировку, вышли в тыл мгинской группировки и начали развивать наступление на Нарву и Лугу.

Войска Волховского фронта, начавшие наступление также 14 января, разгромили новгородскую группировку противника, освободили Новгород и стали наступать в сторону Луги, на пути отхода ленинградской группировки противника. Темпы наступательной операции усиливались мощными ударами нашей авиации.

В ночь на 26 января с взятием Гатчины, группировка противника начала откатываться в западном направлении на Кингисепп, в южном — на Лугу. В итоге двенадцатидневных напряженных боев наши войска прорвали и преодолели на всем фронте сильно укрепленную, глубоко эшелонированную оборону врага. Противник был отброшен на 65—100 километров, а блокада была полностью снята.

ДЕЙСТВИЯ АВИАЦИИ ПВО ПО ПРИКРЫТИЮ ОБЪЕКТОВ НА ПРАВОБЕРЕЖНОЙ УКРАИНЕ

По ходу развития наступления советской армии на запад в тылу для противодействия возможным налетам вражеской бомбардировочной авиации спешно создавались так называемые «районы ПВО». Так, к началу 1944 года были сформированы Киевский, Курский, Воронежский и Донецкий районы, а к марту — Львовский и Одесский. Кроме привлечения большого количества зенитной артиллерии, сюда были переброшены большие силы истребительной авиации ПВО. В частности, на Украине действовали два авиакорпуса — 9-й и 10-й ИАК ПВО. Действия летчиков этих корпусов в первой половине 1944 года представляют большой интерес и поэтому стоят того, чтобы быть рассмотрены отдельно.

В январе 1944 года в районе действия 10-го ИАК активность бомбардировщиков противника была крайне незначительной. Так, за январь в зоне ответственности Донецкого района ПВО было зафиксировано 270 самолето-пролетов разведчиков и бомбардировщиков (в том числе 131 — ночью). Бомбовым ударам подверглись железнодорожные станции Мелитополь, Запорожье, Пятихатка, Игрень, а также коммуникации через р. Самара.

В ответ советские летчики выполнили только 39 боевых вылета (105 самолето-вылетов), из них только 21 — на перехват вражеских самолетов! При этом не зафиксировано ни одного случая перехвата самолета противника, зато как минимум в 10 случаях с земли перехватчики наводились на собственные самолеты.

В феврале 1944 года активность немецкой авиации в этом районе заметно снизилась — даже по советским данным, зафиксированы всего 145 самолето-пролетов. Летчики 10-го ИАК ПВО 19 раз поднимались на перехват, при этом произошел один огневой контакт, который закончился победой^[24].

В марте 1944 года постами ВНОС были зафиксированы 77 самолето-пролетов немецких самолетов днем и 6 — ночью. Советские летчики выполнили 75 самолетовылетов на перехват и патрулирование, однако только в одном случае атаке подвергся вражеский бомбардировщик, который, правда, быстро ретировался в облака. Зато летчики ПВО понесли потерю — 23 марта собственным огнем с земли был сбит Р-39 «Аэрокобра» старшего лейтенанта Быкова из 266-го иап ПВО (летчик погиб).

В апреле из-за установившейся плохой погоды немецкие самолеты почти не появлялись в зоне ответственности 10-го ИАК: в советских документах отмечены только 35 пролетов днем и 7 — ночью. Особо стоит отметить продолжающиеся проблемы с наведением — только один раз (26 апреля) летчики 182-го иап смогли перехватить вражеский бомбардировщик. При этом в очередной раз самолет противника ушел безнаказанным, а самолет старшего лейтенанта Громова был поврежден ответным огнем стрелков.

В мае с перемещением линии фронта к Молдавии пролеты немецкой авиации прекратились и летчики 10-го ИАК ПВО прекратили активные боевые действия.

Несколько дольше воевали части 9-го Воронежского истребительного авиакорпуса ПВО. Активность вражеской авиации отмечалась тут с января по июль 1944 года. Фактически в августе был зафиксирован одиночный пролет, и этот момент можно считать датой окончания боевых действий для авиации корпуса.

В начале года экипажи немецких бомбардировщиков сосредоточили свои основные усилия на попытке остановить наступление советских войск в районах на север от Умани и на восток от Винницы. При этом кроме бомбардировщиков советские летчики перехватывали разведчиков, которые совмещали вылеты на разведку с бомбардировкой отдельных объектов.

В марте 1944 года действия немецкой авиации были сосредоточены преимущественно в западной части Львовского корпусного района ПВО — в районах наступления советских войск. В зоне ответственности 9-го ИАК ПВО противником проводилась активная разведка переправ через Днепр. Кроме того, отмечены случаи высадки паранотистов, в том числе и такие массовые, как, например, в районе Староконстантинова, где, по советским данным, были выброшены до 600 паранотистов. Насколько эти данные соответствуют действительности, неизвестно, но масштаб впечатляет.

С апреля немцы значительно активизировали свои действия против советских тыловых объектов, что было связано прежде всего с приостановкой темпов наступления в предгорьях Карпат. Немецкие бомбардировщики возобновили налеты во Львовском и Киевском корпусных районах ПВО. Причем советские посты ВНОС отмечали даже массовые вылеты — от 20 до 150 самолетов за один раз. Так, в апреле были зафиксированы 267 самолето-пролетов, причем отмечается, что все результативные налеты были произведены ночью. В мае были зарегистрированы 480 самолето-пролетов.

Всего же с января по май 1944 года части 9-го ИАК ПВО выполнили 558 боевых вылета, в том числе 109 — ночью. За этот же период были сбиты 13 вражеских самолетов при потере трех собственных. Небоевые потери корпуса составили 2 Р-39 «Аэрокобра», 3 Як-7Б, 2 «Харрикейна» Мк.П, 1 Як-7У и 2 У-2.

Сопоставляя данные об активности немецкой авиации, количество самолето-вылетов советских перехватчиков и количество сбитых немецких самолетов, можно прийти к выводу о низкой эффективности действий истребительной авиации ПВО на этом направлении. Так, из более чем 200 самолетов, сбитых средствами ПВО, только 14 были сбиты летчиками-истребителями.

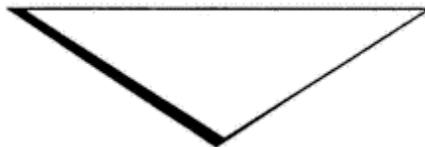
Низкую эффективность действий летчиков ПВО можно объяснить несколькими причинами — так, личный состав постов ВНОС имел очень слабую подготовку, в результате чего были часты случаи наведения на собственные самолеты. Так, например, 17 марта 1944 года произошел анекдотичный случай, когда три пары 961-го, 266-го и 182-го авиаполков были дважды наведены постами друг на друга.

Особенно большой проблемой для советских летчиков-истребителей даже в 1944 году оставался ночной перехват вражеских самолетов. В СССР, в отличие от Германии, США и Великобритании, в ходе войны так и не был создан истребитель с эффективной бортовой РЛС. Поэтому практически всю войну советским летчикам приходилось искать цели самостоятельно, что в ночном небе можно было сделать только в прожекторном поле либо случайно. При этом прожекторные поля создавались только вокруг основных промышленных и административных целей со стационарной системой ПВО.

Не решало проблемы и применение в системе ПВО наземных радиолокационных станций. В первую очередь из-за технического несовершенства новинки. Так, наиболее совершенные РЛС РУС-2 могли наводить на цель только по направлению, не давая никаких данных о дальности и высоте полета цели. В таких условиях вылет отдельной пары был крайне неэффективен и уже в апреле летчики 9-го ИАК перешли к тактике массовых

вылетов, когда в воздух поднимались от двух до восьми пар перехватчиков. Чаще всего наведение осуществлялось как по данным РЛС, так и постов ВНОС. Пары были эшелонированы по высоте, но даже такая тактика ночью не давала гарантированный успех. Это хорошо демонстрируют события ночи на 6 мая 1944 года, когда железнодорожную станцию Дарница бомбили 110 немецких самолетов. Хотя на перехват были подняты 18 «Аэрокобр» и Як-9, по одному «Хейнкелю» Хе-111 смогли сбить только гвардии майор Иванов и гвардии капитан Бондин из 39-го Гвиап.

Однако не только техническими причинами была обусловлена неэффективность действий советских истребителей. В документах отмечены многочисленные случаи, когда советские летчики не могли реализовать свое преимущество даже при точном наведении с земли. Слабой была также стрелковая подготовка летчиков. Так, в документах 10-го ИАК описан вылет 26 февраля 1944 года, когда младшие лейтенанты Харламов и Савельев в районе Мало-Вознесенска перехватили и сбили Ю-88. Причем для этого им потребовалось 260 снарядов пушки ШВАК и 280 патронов к пулеметам БС, то есть практически полный боекомплект двух Як-7. Хотя по опыту фронтовых летчиков для уничтожения самолета такого типа хватало 6—7 20-мм снарядов и 20—30 патронов к пулемету БС. Таким образом, в целом можно говорить о том, что подготовка летчиков ПВО была слабее летчиков строевых подразделений.



Глава 8.
В ЛОГОВЕ ЗВЕРЯ, 1945

БАЛАТОНСКАЯ ОПЕРАЦИЯ

В результате стремительного наступления в январе — феврале 1945 года советские войска вышли на территорию непосредственно Германии и готовились к наступлению на Берлин.

В конце февраля 1945 года советскому Верховному Главнокомандованию стало известно о сосредоточении крупных сил противника на территории Венгрии и подготовке к наступлению на будапештском направлении. Этим наступлением немецкое командование рассчитывало отвлечь часть советских войск с берлинского направления, затянуть войну, добиться после неоднократных и жестоких поражений хотя бы частичного успеха для поднятия своего военного и политического престижа. Кроме того, оно стремилось воспрепятствовать вступлению советских войск в Южную Германию и Австрию, которые были в то время важной военно-экономической базой. Там размещались многочисленные военные заводы, эвакуированные из северных районов Германии.

Для осуществления наступления на будапештском направлении немецкое командование перебросило с западноевропейского фронта, из района Арденн, 6-ю танковую армию СС, сосредоточив ее в районе озера Балатон. Причем планировалось осуществить это в обстановке строжайшей секретности. Проводился целый ряд дезинформационных мероприятий, направленных на убеждение разведслужб антигитлеровской коалиции в том, что эсэсовский «ударный кулак» сосредотачивается в районе Берлина. Даже когда соединения и части 6 ТА СС стали перебрасывать из центральной части Германии в Венгрию, германское командование продолжало осуществлять дезинформационные мероприятия,

согласно которым эсэсовские танковые соединения концентрировались восточнее столицы Рейха. Передислокация эшелонов велась главным образом по ночам, причем все тактические дивизионные значки на технике по приказу командования были закрашены, прикрывались также «рунические номера» с символикой СС на автомашинах и тягачах. Сосредоточение 6-й танковой армии СС на территории Венгрии закончилось к 8 февраля 1945 года.

К моменту вражеского наступления советские войска занимали заранее подготовленные к обороне позиции: войска 3-го Украинского фронта — по линии Гант, озеро Балатон, Барч, северный берег реки Драва, 2-го Украинского фронта — по линии реки Грон, Эстергом, Гант. Оба фронта готовились к наступательной операции на венском направлении. С воздуха их поддерживали части 17-й воздушной армии.

Замысел немецкого командования заключался в одновременном нанесении трех ударов: главного удара — из района юго-западнее Секешфехервара, между озерами Балатон и Веленце, в южном и юго-восточном направлениях, а также вспомогательных ударов — на участке между озером Балатон и рекой Драва в направлении на восток и с южного берега Дравы, из района Дольни Михоляц, в направлении на север. К 6 марта в районе Секешфехервар противник сосредоточил 11 танковых дивизий (из них шесть дивизий СС), большое количество пехотных дивизий и множество частей усиления. Всего в этом районе было сосредоточено до 1600 танков и самоходных орудий, более 1600 орудий разного калибра.

Поддерживать наступление наземных войск должны были значительные силы авиации. К началу наступления у противника насчитывалось 775 самолетов.

Учитывая сложившуюся обстановку, советское Верховное Главнокомандование поставило войскам 3-го

Украинского фронта задачу при содействии части сил 2-го Украинского фронта измотать и обескровить в оборонительных боях группировку немецких войск и создать тем самым условия для перехода наших войск в решительное наступление на венском направлении.

Утром 6 марта 1945 года, после артиллерийской подготовки и при активной поддержке своей авиации, противник перешел в наступление на главном и вспомогательных направлениях. Бои на земле и в воздухе сразу же приняли ожесточенный характер. Советские войска стойко обороняли занимаемые позиции. Ценой больших потерь на направлении главного удара противник овладел первой полосой нашей обороны и, стремясь развить успех, с каждым днем наращивал силу своих танковых ударов. В отдельные дни на узких участках фронта он одновременно вводил в бой до 500 танков и самоходных артиллерийских установок. Ожесточение было таким, что даже бойцы и командиры, уже не первый год воевавшие на фронте, говорили, что, «пожалуй, нигде гитлеровцы не оказывали такого ожесточенного сопротивления и не предпринимали таких яростных контратак, как в ту зиму в Венгрии».

Подразделения 17-й воздушной армии оказались в очень непростом положении, прежде всего из-за отсутствия прифронтовых аэродромов. Так, 31-й истребительный авиационный полк первоначально был «посажен» на большой задернованный луг, который вскоре из-за обильных дождей стал непригоден. Тогда было решено перебазироваться на уже отремонтированный аэродром Сомбор по шоссейной дороге. В труднейших условиях осенней распутицы личный состав и боевая техника полка за ночь были перебазированы без каких-либо потерь.

По шоссе на аэродром Чанад был перебазирован 164-й истребительный авиационный полк. Вскоре в район

Сомбор — Петровград перебазировались основные силы воздушной армии: 10-й штурмовой авиационный корпус, 189-я штурмовая, 194-я истребительная, 288-я истребительная, 244-я бомбардировочная и 262-я ночная бомбардировочная авиационные дивизии и другие соединения и части.

В итоге десятидневных боев вражеским войскам на направлении главного удара на участке озеро Веленце — канал Шарвиз удалось продвинуться на 10 километров, а на участке канал Шарвиз — озеро Балатон на 20—30 километров. На направлении вспомогательных ударов противник продвинулся меньше: южнее озера Балатон — на восток на 5—6 километров, а на северном берегу реки Драва ему удалось занять небольшие плацдармы. На этом и закончилось наступление немецких войск. К 15 марта немецко-венгерские части в результате огромных потерь вынуждены были прекратить наступление на всех участках.

Значительную роль в срыве вражеского наступления у озера Балатон сыграла авиация 2-го и 3-го Украинских фронтов. Несмотря на сложные метеорологические условия, с 6 по 15 марта она совершила около 6000 боевых вылетов.

В ходе боев у озера Балатон советская истребительная авиация прочно удерживала господство в воздухе. Наши истребители надежно прикрывали с воздуха свои сухопутные войска и обеспечивали действия штурмовиков и бомбардировщиков, а в некоторых случаях наносили удары и по наземным целям.

Вражеская авиация действовала, как правило, группами численностью до 40 истребителей — штурмовиков ФВ-190 под прикрытием истребителей типа Ме-109.

В оборонительных боях у озера Балатон наши истребители, используя богатый опыт предыдущих боев,

продемонстрировали высокое мастерство, мужество и героизм. Только в первый день наступления противника наши истребители сбили 19 вражеских самолетов.

В боях у озера Балатон особо отметились советские асы — Герои Советского Союза капитан А.И. Колдунов и гвардии майор К.А. Евстигнеев. Не отставали и другие советские летчики. Так, например, лейтенант Долгарев из 116-го иап только за одну неделю января 1945 года сбил 14 неприятельских самолетов (Ю-88, 2 Ю-52, 6 Ме-109, 5 ФВ-190). Поразительна его победа в районе Будапешта, когда в условиях нелетной погоды, при сильном тумане он со своим постоянным ведомым В. Антоновым обнаружил и сбил пару Ю-52, прорывавшихся к окруженной группировке немцев.

Всего за время оборонительных боев наша истребительная авиация совместно с зенитной артиллерией сбила около 250 вражеских самолетов.

НАД БЕРЛИНОМ

Несомненно, одной из крупнейших операций советских вооруженных сил в период Великой Отечественной войны являлась Берлинская операция. В ходе ее советские войска полностью завершили разгром вермахта и принудили Германию к безоговорочной капитуляции. Берлинская операция проведена в чрезвычайно сложных условиях усилиями трех фронтов: 1-го и 2-го Белорусских и 1-го Украинского.

На подступах к Берлину немецкое командование сосредоточило крупную группировку, насчитывавшую около 1 миллиона солдат и офицеров. Эта группировка опиралась на мощную систему оборонительных сооружений глубиной свыше 100 километров. От Одера до Берлина было оборудовано восемь оборонительных рубежей. Кроме того, вокруг Берлина и в самом городе было три железобетонных обвода. Мало того, городские многоэтажные здания, подземные и другие сооружения были приспособлены для обороны.

На берлинское направление были стянуты и большие силы люфтваффе: только в районе Берлина на хорошо оборудованных стационарных аэродромах берлинской зоны противовоздушной обороны базировалось около 1500 самолетов.

Поддержку с воздуха советским частям оказывали сразу три воздушных армии — 4-я, 17-я и 8-я. В Берлинской операции принимали участие такие признанные асы как трижды Герои Советского Союза А.И. Покрышкин и И.Н. Кожедуб, дважды Герой Советского Союза Г. А. Речкалов и многие другие.

В Берлинской операции на наши военно-воздушные силы возлагались большие и ответственные задачи. Советские летчики вели воздушную разведку,

прикрывали сосредоточение огромных масс боевой техники и войск, изготовившихся для решающего наступления. В ходе наступления перед авиацией фронтов ставилась задача обеспечить действия наземных войск при прорыве вражеских оборонительных рубежей, а также обеспечить с воздуха ввод в прорыв и действия в глубине обороны танковых и механизированных частей. Для этого авиация должна была наносить удары с воздуха по опорным пунктам, артиллерийским и минометным огневым позициям, скоплениям войск и техники противника, узлам шоссейных и железных дорог.

Так, например, план боевого использования авиационных сил в полосе наступления 1-го Белорусского фронта предусматривал, что при прорыве оборонительных рубежей противника авиация должна была действовать в основном непосредственно над полем боя.

Наша истребительная авиация должна была обеспечивать господство в воздухе и надежно прикрывать наступающие советские войска и их тылы от ударов вражеской авиации.

На авиацию 1-го Украинского фронта была возложена также задача по постановке дымовых завес на ряде участков наступления наших войск.

Важнейшей из задач, поставленных перед авиацией 2-го Белорусского фронта, являлось обеспечение форсирования реки Одер нашими войсками и создание плацдармов на ее западном берегу. Важно отметить, что в связи с особенностями местности, на которой предстояло развернуться боевым действиям (ширина заболоченной поймы Одера, включая и оба рукава реки, достигала 5—6 километров), на авиацию возлагалось выполнение ряда таких задач, которые в обычной обстановке должна была бы решать артиллерия.

Рано утром 16 апреля, когда еще было темно, несколько десятков тысяч наших орудий и минометов, а также наши ночные бомбардировщики обрушили свой огонь на войска и укрепления врага.

Под гром артиллерийской канонады и непрекращающийся гул самолетов в атаку пошли советские пехотинцы и танкисты. На 1-м Белорусском фронте эта атака происходила при свете около 200 мощных прожекторов, ослеплявших противника и освещавших путь движения советских частей. Это были незабываемые минуты. Вспоминая о них, участник Берлинского сражения трижды Герой Советского Союза И.Н. Кожедуб писал: «У нас на аэродроме было светло, как днем. Я поглядел на друзей. Глаза всех были устремлены туда, где в едином наступательном порыве наши войска шли на Берлин».

С рассветом, сменив в воздухе эскадрильи ночных бомбардировщиков, в бой вступили многочисленные подразделения наших скоростных бомбардировщиков, штурмовиков и истребителей. В полосе наступления войск 1-го Белорусского фронта метеорологическая обстановка была крайне неблагоприятной. С рассвета и до полудня многие наши аэродромы и район целей были затянуты туманом и густой дымкой. Видимость была около 500 метров. Вследствие этого многим авиационным частям пришлось действовать мелкими группами. Но как только погода несколько улучшилась, интенсивность боевых вылетов значительно возросла. Учитывая изменчивость метеорологических условий, авиационные командиры организовали прием самолетов, возвращавшихся с задания, на тех аэродромах, которые не были закрыты туманом. Приземлившись здесь штурмовики и истребители быстро заправлялись горючим и боеприпасами и были способны вновь подниматься в воздух. Это позволяло повысить интенсивность действий нашей авиации на

поле боя и оказать нашим наступающим наземным войскам значительную поддержку с воздуха. В воздушных боях в течение только одного дня летчики 1-го Белорусского фронта сбили свыше 150 вражеских самолетов.

На 1-м Украинском фронте боевые действия наших авиационных частей начались постановкой дымовой завесы на весьма широком фронте. Завеса эта ставилась в момент занятия пехотой исходного положения перед форсированием реки Нейсе. Для обеспечения действий бомбардировщиков и штурмовиков в воздух поднялись истребители. Бомбардировщики действовали эшелонированными по времени группами по 18—27 машин. Эшелонирование осуществлялось так, чтобы обеспечить возможно большее массирование авиации на главных направлениях. Так, например, над такими важными опорными пунктами врага, как Койне Форст, в течение сравнительно небольшого отрезка времени побывало более 200 наших бомбардировщиков. В результате их ударов опорный пункт был полностью разрушен, а в узле сопротивления Форст противник был вынужден покинуть траншеи, находящиеся на его южной стороне, оставив там много боевой техники и снаряжения.

С началом наступления советских войск вражеская авиация большими группами самолетов пыталась наносить удары по ним. Наши истребители успешно отражали налеты авиации противника, непрерывно патрулируя над боевыми порядками войск. Для своевременного обнаружения авиации противника и четкого управления воздушными боями были устроены специальные пункты, оборудованные различными техническими средствами. Благодаря хорошо налаженному наблюдению за воздушной обстановкой и оповещению истребители заранее предупреждались о появлении вражеских самолетов. Кроме того, наши

летчики наносили эффективные удары по аэродромам противника. Все это обеспечило господство в воздухе нашей авиации уже с первых дней наступления.

Отдельно стоит рассказать о таком интересном эпизоде воздушной войны над Берлином, как победы наших летчиков над немногочисленными реактивными машинами люфтваффе. Первого реактивного противника на свой счет записал прославленный ас Иван Никитович Кожедуб.

Произошло это событие 19 февраля в небе над Одером и по описанию И.Н. Кожедуба происходило следующим образом: «Дело было так. Мы вели воздушную охоту недалеко от линии фронта. Внимательно слежу за воздухом. С юга, со стороны Франкфурта, на высоте 3500 метров внезапно появляется самолет. Он летит вдоль Одера на скорости, предельной для наших “Лавочкиных”. Да это же реактивный самолет! Быстро разворачиваюсь. Даю мотору полный газ, преследую врага. Летчик, очевидно, и не смотрел назад, полагаясь на большую скорость. “Выжимаю” из машины максимальную скорость, стараюсь сократить дистанцию и подойти с небольшим снижением под “брюхо” вражеского самолета. Хочется подробно рассмотреть его; если удастся, открыть огонь и сбить. Подхожу со стороны хвоста на расстоянии пятисот метров. Удачный маневр, быстрота действий, скорость позволили мне приблизиться к реактивному самолету. Но что такое? В него летят трассы: ясно — мой напарник все-таки поторопился! Про себя нещадно ругаю “Старика”, уверен, что план моих действий непоправимо нарушен. Но его трассы нежданно-негаданно мне помогли: немецкий самолет стал разворачиваться влево, в мою сторону. Дистанция резко сократилась, и я сблизился с врагом. С невольным волнением открываю огонь. И реактивный самолет, разваливаясь на части, падает».

Описание, конечно, крайне эмоциональное, однако есть несколько вопросов, на которые на сегодняшний день нет ответов, — например, почему Иван Никитович не заявил о победе сразу по приземлении на аэродром. Или где пленка ФКП, которая засняла подбитый Me-262? Кроме того, в документах полка нет ни слова о сбитом реактивном самолете, хотя бы в сводке за месяц. И еще один аргумент: в машинописном списке побед победа над Me-262 вписана ручкой на полях, что наталкивает на сомнения в подлинности этого документа.

Следующую победу над Me-262 одержал 22 марта 1945 года лейтенант Лев Сивко из 812-го иап. Воздушный бой происходил вечером в 18:40 близ г. Цехин. Четверка Як-9 полка, которую возглавлял капитан В.И. Мельников, выполняла прикрытие наземных войск. В какой-то момент лейтенант Лев Сивко увидел, как из — под его «Яка» вырывается огонь в сторону ведущего, в следующий момент мимо них на большой скорости проскочил неизвестный самолет без винтов. Когда самолет начал разворачиваться, Лев Иванович очередью со 100 метров повредил правую плоскость крыла Me-262 (а это был именно он), истребитель противника перевернулся и рухнул на землю.

В апреле советские летчики над Берлином сбили еще два реактивных «мессера». Одну победу одержал Егорович Владимир Алексеевич, который «завалил» Me-262 на Як-9Т. Другим «апрельским счастливым» стал Кузнецов Иван Александрович, сбивший противника 30 апреля 1945 года вблизи Берлина на Як-7.

Бой происходил следующим образом: группа Me-262 атаковала группу Ил-2, когда в воздух поднялись истребители прикрытия. «Мессеры» стали пытаться выйти из боя. И тут командир полка отдал приказ: сбить реактивный самолет. Свой Як-7 Кузнецов направил наперерез реактивному самолету и выпустил длинную

очередь. Хотя у «мессера» задымил правый двигатель, однако противник все еще пытался выйти из боя, набирая скорость. Пока разворачивался бой, на помощь своему командиру взлетели еще три истребителя. Советские летчики практически одновременно открыли огонь по Me-262. От такой атаки немецкий пилот уйти не смог, его самолет накренился и рухнул на землю. Эта победа была записана на личный счет Ивана Александровича, хотя фактически являлась групповой.

Многочисленные встречи с Me-262 позволили сделать некоторые выводы, зафиксированные в архивных документах: «Проведенные воздушные бои показали, что реактивный самолет Me-262 имеет большое преимущество в скорости, которая достигает 850 км/ч. Воздушного боя на виражах не ведет, уходит только по прямой. Стремится атаковать наши самолеты первым и внезапно.

Провести атаку по Me-262 внезапно, даже в то время, когда он производит штурмовку, почти не удавалось, что свидетельствовало о том, что летный состав, летающий на этих самолетах, имеет большой летный опыт.

Слабыми сторонами Me-262 являются: малый запас горючего и то, что самолет все эволюции делает очень плавно-полого.

Наилучший способ атаки Me-262 — снизу сзади на кабрировании с хорошей разгонной скоростью, порядка 650 км/ч. Атаки должны производиться внезапно, огонь открываться с возможно близких дистанций»^{34}.

Разнообразие выполняемых нашей авиацией боевых задач требовало четкого управления ее действиями и взаимодействия с наземными частями. Как правило, на всех этапах сражения управление было централизованным. При этом авиационные соединения были заранее распределены по направлениям и действовали в тесном взаимодействии с

поддерживаемыми ими сухопутными войсками. Для непосредственного управления действиями групп самолетов над полем боя по заявкам сухопутных войск в боевых порядках наземных частей находились авианаводчики. Командные пункты авиационных командиров были передвинуты к передовым наступающим войскам.

Немецкие летчики отчаянно сопротивлялись. Так, впервые за годы войны была применена так называемая «двухъярусная» тактика, при которой большие группы действовали на предельно низких высотах (вплоть до бреющего полета). В то же время другие группы вражеских самолетов действовали на высоте 5000—6000 метров.

В ответ советское командование шире стало применять метод активного поиска вражеской авиации и уничтожения ее в воздушных боях. Следуя этому методу, истребители обнаруживали и в большинстве случаев перехватывали вражеские самолеты еще до подхода их к полю боя. Это достигалось, например, так. Вся полоса, отведенная для действий того или иного истребительного соединения, разбивалась на несколько зон. Далеко за линией фронта, над территорией врага, отдельными парами и четверками действовали истребители, пилотируемые опытными, инициативными летчиками. В их задачу входило обнаружить противника, сообщить об этом по радио на командный пункт и тотчас атаковать врага, для того чтобы расстроить его боевой порядок. Затем группы вражеских самолетов попадали под удар воздушных патрулей, находившихся между линией боевого соприкосновения войск и зоной действия наших истребителей. Благодаря хорошо согласованным действиям истребительных групп, находившихся на различных высотах и связанных друг с другом по радио, враг подвергался столь сильному удару, что дальнейший полет его в организованном боевом

порядке становился невозможным. Отдельные самолеты противника, которым удавалось проникнуть к линии фронта, попадали под удары наших истребителей, непосредственно прикрывавших поле боя.

Подобные боевые действия наших истребителей, как показывает результат боев, были весьма эффективны. В воздушных боях даже с превосходящими по численности силами врага советские летчики, как правило, сбивали большое количество вражеских самолетов, не имея при этом потерь со своей стороны. Таким, например, был бой восьмерки наших истребителей под командованием Героя Советского Союза К.В. Сухова с 20 вражескими истребителями.

16 апреля 1945 года группа самолетов под командованием гвардии старшего лейтенанта К.В. Сухова получила задание прикрыть переправу наших войск через реку Шпрее в 18 километрах южнее Коттбус.

Вылетая, Сухов принял решение разделить свой патруль на ударную группу и группу прикрытия. Ударная группа шла на высоте 3500 метров в строю фронт пар с дистанцией между парами 150—200 метров и превышением 150—200 метров. Прикрывающая группа (две пары) шла с превышением над ударной на 500—1000 метров.

Когда наш воздушный патруль достиг района цели, наземная радиостанция предупредила ведущего о приближении самолетов противника. Впереди и ниже на 300—400 метров Сухов обнаружил четверку вражеских истребителей ФВ-190, идущих встречным курсом. Ударная группа советских истребителей решительно атаковала врага. Старший лейтенант К.В. Сухов сбивает один самолет противника. Другой самолет сбивает Герой Советского Союза старший лейтенант В. Голубев. Герой Советского Союза старший лейтенант В. Бондаренко сбивает третий вражеский самолет.

В разгаре боя наземная радиостанция наведения предупредила летчиков о подходе новой группы самолетов противника в составе шести ФВ-190 и двух самолетов Ме-109. Советские летчики смело атакуют и эту группу и сбивают еще 2 самолета врага. На двадцатой минуте боя к месту схватки подошло еще 8 истребителей противника. Советские летчики с первой же атаки сбивают ведущего этой группы. Потеряв ведущего, группа самолетов противника рассыпалась. Бой длился 35 минут. Таким образом, советские летчики в бою «8 против 20» сбили 9 самолетов противника.

Удар наших войск, нанесенный утром 16 апреля по всему фронту обороны противника на берлинском стратегическом направлении, был крайне сокрушительным по своей силе. Вражеская оборона на западных берегах рек Одер и Нейсе была прорвана.

Войска 1-го Белорусского фронта под командованием Маршала Советского Союза Г.К. Жукова уже к исходу первого дня наступления подошли ко второй полосе оборонительных позиций, расположенных на Зееловских высотах. Здесь развернулись ожесточенные и упорные бои. Несмотря на то, что немецкое командование усиленно подбрасывало в этот район свои резервные части и предпринимало частые контратаки, советские пехотинцы и танкисты при поддержке артиллерии и авиации сокрушили и эту линию вражеской обороны и стали развивать наступление дальше. К исходу 19 апреля войска 1-го Белорусского фронта прорвали и разгромили три оборонительные полосы противника, прикрывавшие Берлин с востока.

Успешно развертывались боевые действия наших войск и на других участках. Войска 1-го Украинского фронта под командованием Маршала Советского Союза И.С. Конева под прикрытием артиллерийского огня, авиации и дымовых завес, поставленных советскими

летчиками на широком фронте, форсировали реки Нейсе и Шпрее и к исходу 18 апреля преодолели все три оборонительные полосы противника, прикрывавшие Берлин с юго-востока. В образовавшийся прорыв устремились наши танковые соединения.

Войска 2-го Белорусского фронта (командующий Маршал Советского Союза К.К. Рокоссовский) в эти дни вели успешные наступательные бои и форсировали реку Ост-Одер. Нанося врагу большой урон, они не позволяли вражескому командованию перебрасывать свои резервы с севера в район Берлина против войск 1-го Белорусского и 1-го Украинского фронтов.

Развивая дальнейшее наступление в обход Берлина с севера и юго-запада, подвижные соединения 1-го Украинского и 1-го Белорусского фронтов в ночь на 25 апреля вышли в район западнее Потсдама. Успешному маневру этих соединений в значительной степени способствовали активные действия войск 2-го Белорусского фронта, форсировавших реку Вест-Одер и развивавших наступление в северо-западном и западном направлениях. Несколько раньше танковые войска 1-го Украинского фронта, наступавшие на Берлин с юго-востока, достигли южных окраин фашистской столицы. Другие части 1-го Украинского фронта, стремительно продвигаясь на запад, 25 апреля достигли реки Эльба.

Основные усилия нашей авиации на этом этапе Берлинского сражения были направлены на сопровождение танковых и механизированных соединений. Еще до начала операции были согласованы все вопросы, касающиеся поддержки подвижных соединений в глубине обороны. В ходе наступления уточнялись лишь отдельные вопросы. Для удобства управления командные пункты командиров авиационных соединений организовывались совместно с командными пунктами командиров танковых соединений.

Если при прорыве обороны противника бомбардировщики и штурмовики наносили сосредоточенные удары крупными группами, то в этот период они изменили тактику и стали действовать более мелкими группами, по 6—15 самолетов. Это обеспечило непрерывность нахождения наших самолетов над полем боя. Но иногда штурмовики и бомбардировщики по скоплениям войск противника наносили и сосредоточенные удары.

В полосе действий 1-го Белорусского фронта авиационные соединения штурмовиков после прорыва главной полосы обороны противника были подчинены общевойсковым армиям, что обеспечило надежное взаимодействие и более оперативное управление.

Таким образом, благодаря умелому взаимодействию общевойсковых и авиационных соединений на берлинском стратегическом направлении весь фронт в считанные дни был рассечен надвое: части вермахта, находившиеся в Северной Германии, были отрезаны от войск, расположенных в южной части страны.

Немецкая группировка, сосредоточенная на берлинском стратегическом направлении, была окружена и также рассечена на две части. Вокруг этих частей советские войска создали два кольца окружения. В одном из них, юго-восточнее Берлина, находилась так называемая франкфуртско-губенская группировка, насчитывавшая свыше 200 000 солдат и офицеров, более 2000 орудий и минометов, свыше 300 танков и самоходных орудий. В другом кольце, замкнутом советскими войсками вокруг Берлина, находилось также до 200 000 солдат и офицеров, располагавших большим количеством боевой техники и опиравшихся на сложную систему фортификационных сооружений берлинского оборонительного района.

Ликвидация окруженных вражеских группировок в районе Берлина и в лесах юго-восточнее города была

проведена за 6—7 суток, в период с 26 апреля по 2 мая. Франкфуртско-губенская группировка врага сделала попытку прорваться и уйти в западном направлении на соединение с 12-й армией, но попытка была пресечена решительными действиями наших войск.

Одновременно с ликвидацией крупных сил врага, находившихся юго-восточнее Берлина, развернулись ожесточенные бои по уничтожению берлинского гарнизона. Бои в самом Берлине, превращенном врагом в гигантскую крепость, начались 21 апреля.

На подступах к городу и над самим Берлином разгорелись ожесточенные воздушные бои. Советские летчики, как правило, выходили из них победителями. Вот как, например, протекал один такой бой над южным предместьем Берлина, проведенный восьмеркой наших истребителей под командованием Героя Советского Союза А. Егорова.

Группе была поставлена задача прикрыть наши войска, подошедшие к южной окраине Берлина. Егоров разделил группу на ударную, которая шла фронтом с интервалом между самолетами 100—150 метров, и прикрывающую, шедшую правее и выше ударной на 300—500 метров. По мере приближения к району барражирования видимость стала ухудшаться. Командиру пришлось дать сигнал о том, чтобы самолеты несколько сомкнулись. Кроме того, ведущий принял решение набрать большую высоту. Это решение было правильным. На высоте 1000—1200 метров дымка, нависшая над землей, кончилась, и с высоты 1500—1700 метров воздушное пространство хорошо просматривалось.

При подходе к заданному району советские летчики заметили вдали небольшую группу самолетов. Это были вражеские истребители, которые, как своевременно и правильно определил командир, имели целью перед приходом своих бомбардировщиков связать боем наших

истребителей. Однако этот замысел врага был сорван. Был отдан приказ немедленно прикрывающей группе атаковать истребителей противника, а летчикам ударной группы усилить наблюдение за воздухом. Вскоре появилось более десяти вражеских бомбардировщиков, направлявшихся в сторону наших войск. Советские истребители атаковали их на встречных курсах. Первыми же очередями было сбито два вражеских самолета, в том числе ведущий всей группы. В то же время был сбит и один истребитель противника.

Смелые, инициативные действия советских летчиков, успех, достигнутый ими в первые же минуты схватки, ошеломили противника. Вражеские экипажи, поспешно сбросив бомбы на свои же войска, повернули вспять. Группа Егорова, приняв прежний боевой порядок, продолжала барражировать в заданном районе, надежно прикрывая свои части, ведущие бои на земле.

Во время уличных боев в Берлине советские истребители, помимо прикрытия своих войск от ударов вражеской авиации, выполняли еще одну весьма важную задачу — блокировали с воздуха берлинскую группировку врага. Дело в том, что вражеское командование пыталось организовать нечто вроде постоянно действующего аэродрома на широкой асфальтированной улице — Шарлоттенбург-штрассе. Открытые подходы и ширина этой улицы давали возможность производить на ней посадку и взлет самолетов различного типа. Наши летчики периодически производили на эту улицу штурмовые налеты, держа ее под постоянным наблюдением. И, конечно, попытки врага использовать этот импровизированный аэродром на Шарлоттенбург-штрассе для сколь-нибудь действенной связи с внешним миром были сорваны.

Несмотря на исключительные трудности борьбы в условиях большого города и отчаянное сопротивление огромного гарнизона, советские части уже на шестой день боев, 27 апреля, завязали бои в центральных районах Берлина, а 30 апреля, после мощной артиллерийской подготовки, начатой в 10 часов утра, ворвались в рейхстаг и водрузили над Берлином Знамя Победы.

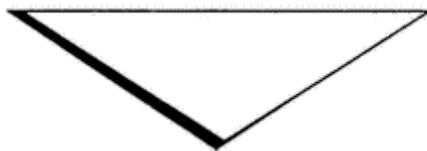
1 мая 1945 года в 18 часов 30 минут советские войска нанесли сокрушительный удар по все еще сопротивлявшимся остаткам берлинской группировки врага. Немцы, не выдержав этого удара, согласились на безоговорочную капитуляцию. Утром 2 мая гарнизон Берлина сложил оружие и стал сдаваться в плен.

В целом авиация сыграла достаточно важную роль в Берлинской операции, полностью завоевав и удерживая господство в воздухе. О конкретных цифрах говорить довольно сложно, приведем цифры только по одной воздушной армии — 2-й.

Количество проведенных воздушных боев, сбитых самолетов противника истребителями 2-й ВА в Берлинской операции (16.04—02.05.1945) [\[35\]](#)

| Наименование соединений и частей | Количество проведенных воздушных боев | Типы сбитых самолетов противника | | | | | | | | | Всего |
|----------------------------------|---------------------------------------|----------------------------------|----------|------------|-----------|----------|----------|----------|----------|----------|------------|
| | | Ю-88 | Ю-87 | ФВ-190 | Ме-109 | Ме-262 | ФВ-189 | Хш-126 | Фв-156 | МЕ-110 | |
| 2 ИАК | 78 | — | 1 | 95 | 4 | — | — | — | — | 2 | 102 |
| 5 ИАК | 58 | — | — | 36 | 26 | — | — | — | — | — | 62 |
| 6 Гв.ИАК | 114 | 3 | — | 78 | 36 | — | 2 | — | 1 | — | 120 |
| 1 Гв.ШАК* | 20 | — | — | 5 | — | — | — | 1 | — | — | 6 |
| 2 Гв.ШАК* | 25 | — | — | 22 | 2 | 1 | — | — | — | — | 25 |
| 3 ШАК* | 79 | — | 2 | 37 | 20 | 1 | — | — | — | — | 60 |
| Всего | 374 | 3 | 3 | 273 | 88 | 2 | 2 | 1 | 1 | 2 | 375 |

* Только истребители.



Глава 9. МОЛНИЕНОСНАЯ ВОЙНА ПРОТИВ ЯПОНИИ

После победы в Европе в мае 1945 года Советский Союз, верный своим союзническим обязательствам, начал подготовку к войне против Японии — союзника разгромленной Германии. И это при том, что Токио всю войну поддерживал вооруженный нейтралитет, не выступив против Москвы в конце 1941 года, когда сибирские и дальневосточные дивизии фактически решили исход битвы за Москву.

Тем не менее летом 1945 года советское командование начало переброску войск из Европы. Советским летчикам, прибывшим на Дальний Восток, пришлось действовать в несколько иной обстановке, чем на Западе.

Большая протяженность театра военных действий, разнообразие природных условий, сочетание горно-лесных массивов с обширными пространствами пустынь и полупустынь, а также своеобразие задач, поставленных перед авиационными соединениями (действия по укрепленным районам, поддержка морских десантов), — все это требовало тщательной подготовки к боевым действиям всего летного и технического состава, авиационных штабов и тыловых органов. Для максимального использования авиации на важнейших направлениях авиационные части незадолго перед началом операции перебазировались на оперативные аэродромы, находившиеся вблизи районов предстоявших боевых действий главных группировок наших войск.

В ходе подготовки к боевым действиям летный состав и авиационные штабы тренировались в умении действовать в горно-лесистой местности и над морем. За три месяца, предшествовавших началу военных действий, только в одном авиационном соединении было проведено 27 летно-тактических учений, 240 лекций по оперативно-тактическим вопросам.

С докладами выступали опытные летчики — участники Великой Отечественной войны — Герои Советского Союза старший лейтенант Сенько, гвардии майор Никитин, гвардии майор Баклан и другие.

Учитывая особенности района боевых действий, авиационные командиры много времени отводили навигационной подготовке летчиков. На местности, бедной ориентирами, важное значение приобретало правильное использование радиотехнических средств самолетовождения и применение дымов. Там, где естественных ориентиров было мало, силами авиационно-технических частей и наземных войск создавались искусственные ориентиры. На вершинах сопек были выложены хорошо видимые с воздуха цифры. Каждая из дорог в районе полетов наших самолетов обозначалась буквами. Такую же систему искусственных ориентиров предполагалось создавать и на территории, очищенной от войск противника.

Много внимания уделялось вопросам взаимодействия авиации с наземными войсками. При организации взаимодействия, как правило, осуществлялся принцип централизованного управления действиями авиации. Однако в ряде случаев приходилось передавать некоторые авиационные части и соединения в оперативное подчинение общевойсковым соединениям. Это было обусловлено тем, что в горно-лесистой местности при ограниченном количестве дорог наземные войска действовали по отдельным направлениям, удаленным друг от друга на

значительные расстояния. Таким образом, здесь, на Дальнем Востоке, была допущена несколько большая децентрализация управления авиацией, чем в других операциях войны.

Для налаживания тесного взаимодействия с наземными войсками командиры авиационных соединений выезжали на командные пункты командиров общевойсковых соединений, для того чтобы оттуда в случае надобности ставить задачи подчиненным частям и подразделениям и управлять их действиями. Основным средством их управления было радио.

В подвижные войска выделялись наиболее подготовленные авиационные офицеры, имевшие в своем распоряжении достаточно мощные радиостанции для связи с аэродромами базирования при действиях подвижных соединений в оперативной глубине.

Борьбу за господство в воздухе предполагалось вести путем уничтожения самолетов противника в воздухе и на аэродромах. Поскольку радиус действия радиотехнических средств обнаружения в горной местности сокращается, предусматривалось широкое применение барражирования истребителей в воздухе. Большие задачи встали перед тыловыми органами: необходимо было строить оперативные аэродромы, подвозить горючее и боеприпасы в условиях слабо развитой дорожной сети и т.п. Чтобы облегчить решение этих задач, в каждую подвижную танковую группу было выделено по одному инженерному батальону и одному БАО, которые изыскивали и подготавливали аэродромы. Учитывая сложные условия строительства аэродромов, общевойсковое командование выделяло в помощь органам авиационного тыла части наземных войск. Для изыскания аэродромов и посадочных площадок на территории Маньчжурии предполагалось с началом боевых действий забрасывать в тыл противника по воздуху небольшие группы.

9 августа 1945 года войска и авиация 1-го и 2-го Дальневосточных и Забайкальского фронтов и корабли Тихоокеанского флота начали боевые действия против Японии. На рассвете бомбардировщики нанесли удары по военным объектам в крупных военно-промышленных центрах Маньчжурии — городах Чанчунь и Харбин и по военно-морским базам на территории Кореи — Юки, Расин, Сейсин. На всем протяжении их прикрывали истребители. В дальнейшем советские летчики перехватывали и уничтожали самолеты противника, вылетая по вызову. Истребительная авиация широко использовалась для нанесения штурмовых ударов по вражеским войскам и железнодорожным объектам.

Подвижные соединения Забайкальского фронта уже в первый день, умело обходя укрепленные районы, продвинулись до 140 километров в глубь Маньчжурии.

Войска 1-го и 2-го Дальневосточных фронтов также успешно преодолели сопротивление противника в пограничных укрепленных районах и устремились вперед.

Советские летчики активно поддерживали наземные войска. Несмотря на неблагоприятную погоду, 9 августа было сделано около 2000 самолето-вылетов.

10 и 11 августа войска Забайкальского фронта, продолжая стремительно продвигаться вглубь Маньчжурии, форсировали хребет Большой Хинган и вышли в район Лубей. На правом крыле фронта советская и монгольская конница успешно продвигалась на Жахэ, Калган через пустынные районы Внутренней Монголии. Прошедшие дожди и трудности снабжения снижали темп наступления войск. Кроме того, в степных и полустепных районах продвижение войск задерживалось из-за недостатка воды.

Весьма ответственные задачи по снабжению войск всем необходимым в пустынных и полупустынных районах ложились на авиацию.

К 16 августа части Забайкальского фронта вышли в центральные районы Маньчжурии, на подступы к городам Чанчунь и Мукден.

14 августа был взят город Муданьцзян, а 16 августа, отразив контратаки японцев в районе Муданьцзяна и Нингута, соединения Советской Армии продолжали быстро продвигаться в центр Маньчжурии.

Фактически к 16 августа сопротивление неприятеля на всем фронте было сломлено. Лишь отдельные разобщенные гарнизоны еще продолжали вести борьбу. Японское командование еще с 14 августа стало пытаться вывезти свои войска и материальные ценности из Маньчжурии через порты Кореи. Однако стремительное наступление наземных войск и активные действия нашей авиации по железнодорожным коммуникациям Маньчжурии и Кореи, по портам и кораблям в Японском море не дали противнику осуществить этот замысел.

В то время как советские войска вели бои по разгрому Квантунской армии в Маньчжурии, наши моряки совместно с сухопутными войсками и военно-воздушными силами проводили операции по освобождению Южного Сахалина и Курильских островов.

11 августа соединения Советской Армии при поддержке авиации перешли в наступление на Сахалине. К 28 августа Южный Сахалин был полностью очищен от неприятеля. На острова Курильского архипелага советские войска начали высадку 18 августа.

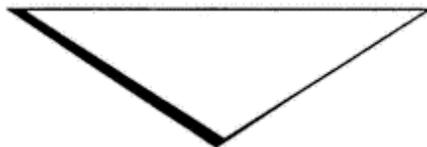
Таким образом, уже к 16—18 августа Квантунская армия была разгромлена и в дальнейшем не представляла собой организованной военной силы. 17 августа японский император заявил по радио о капитуляции Японии.

В целом стоит отметить, что противодействия в воздухе летчики-истребители почти не встретили.

Однако воздушные победы все-таки были одержаны. Так, можно говорить о двух сбитых летчиками 147-й ИАД ПВО Приморской армии японских разведчиках (в советских документах путанно обозначены как «типа Р-100 МкЗ «Дина-3»).

Кроме того, на один сбитый самолет претендуют летчики 17-го авиаполка. 15 августа пара Сиротин — Мирошниченко на Р-63 «Кингкобра» атаковали два японских истребителя, напавших на заходящие на посадку транспортные самолеты под Ванемяо. Один японец был сбит, другой скрылся, уйдя на бреющем полете среди холмов. С опознанием японской техники у наших было совсем плохо, и в различных документах тип сбитого самолета указывается по-разному: и как «И-97» (то есть «Накадзима» Ки 27), и как «Оскар» (по американскому коду так обозначался Ки. 43). А по сути, это мог быть какой угодно самолет, так как, по японским данным, в этом районе на тот момент действовали две авиачасти (15-я авиабригада по Таонаню из Сыпина и отряд Ханэ по Таонань из Синьцзиня), на вооружении которых было 12 Ки-84, 9 Ки-45 и 18 Ки-43. И это без учета учебных частей с инструкторским летным составом!

Но это были практически единственные встречи с противником в воздухе, в основном летчики занимались штурмовкой наземных частей. Так, на счет только одного авиаполка (777-го иап) были записаны уничтоженными два эшелона, 11 автомашин, четыре конные повозки, один железнодорожный склад, два автоматических зенитных установки и до 100 единиц живой силы противника.



Глава 10. ИНОСТРАННЫЕ ЛЕТЧИКИ- ИСТРЕБИТЕЛИ В СОСТАВЕ ВВС РККА В 1941-45 гг.

В годы Великой Отечественной войны в истребительной авиации служило достаточно большое количество летчиков-иностранцев. Наиболее известными, конечно, были французы, из которых был даже сформирован целый авиаполк (знаменитая «Нормандия — Неман»). Немало было также испанцев, поляков, чехов и словаков.

Испанцы

В составе Красной Армии тоже сражалось несколько тысяч испанских добровольцев, хотя большинство из них сражалось в партизанских и диверсионных подразделениях, действовавших в тылу противника, но много было и летчиков.

С началом Великой Отечественной войны в армию были призваны или пошли добровольно несколько десятков испанцев, имевших летное образование. Причем это был весьма «разношерстный» народ — тут были как курсанты, проходившие обучение на момент падения Республики в Кировобадской летной школе, так и летчики, прошедшие летное обучение на родине. Причем последние имели неоценимый боевой опыт и даже сбитые самолеты противника.

По всей видимости, советское военное руководство, растерянное поражениями начала войны, просто не знало, куда их девать. Иначе чем можно объяснить тот факт, что в конце июля 1941 года под «крылом» НИИ ВВС была сформирована «испанская» разведгруппа для полетов на самолетах германского производства. Вскоре на свердловском аэродроме «Кольцово» (куда был эвакуирован НИИ) начались учебные вылеты. В состав группы были переданы 12 немецких самолетов, разными путями попавшие в Союз: по 3 «Юнкерс» Ю-88, «Дорнье» Do-215, «Мессершмит» Me-110 и Me-109.

В составе группы, которую возглавили опытные советские летчики — майор В.И. Хомяков и капитан И.Е. Капустин, вошли 12 испанцев: Франсиско Мероньо, Фернандо Бланко, Хосе Паскуаль, Антонио Ариас, Мануэль Леон, Хосе Агинага (бортмеханик), Висенте Бельтран, Гарсия Кано, Хуан Ларио, Ладислао Дуарте, Франсиско Бенито, Альфредо Фернандес Виньялон,

Доминго Бонилья, механик Хесус Ривас Консехо и радиоспециалист Анхел Гусман.

Редкие учебные полеты продолжались до начала ноября 1941 года, после чего разведгруппу расформировали и летчиков срочно отправили на фронт — под Москву, где в тот момент разворачивались тяжелейшие бои.

Период обучения был омрачен всего одной, зато серьезной, аварией. В конце октября 1941 года командир группы, один из лучших советских летчиков-испытателей Ф.Ф. Опадчий^[25], проверял подготовку испанского экипажа в составе штурмана Игнасио Хосе и летчика Леона Мануэля. Во время взлета на Ю-88 внезапно возник пожар. В результате падения самолета экипаж получил травмы, причем после продолжительного лечения Агинага был отправлен в запас: у него были частично ампутированы обе ноги. Известно, что за мужество испанец получил орден Великой Отечественной войны.

Испанцы были определены в 1-ю авиабригаду авиации погранвойск в Быково. Тут в системе ПВО они провоевали по 25 июля 1942 года. Боев было очень мало: самолеты противника уже редко подлетали к Москве, так что побед, равно как и потерь за этот период было немного.

Трудно сказать, почему советское командование не использовало группу достаточно подготовленных летчиков на фронте, вероятно, им не до конца доверяли — типичное отношение ко всем без разбора иностранцам в Советском Союзе.

В июле 1942 года группу расформировывают и летчиков распределяют по различным частям, причем некоторых отправили в партизанские отряды.

Так трое испанцев (Мероньо, Фернандо Бланко и Висенте Бельтран) попали в состав 960-го иап, который в тот момент базировался под Тулой. Правда, назвать

это подразделение полком могли только советские политработники: на момент прибытия испанцев полк располагал всего двумя самолетами (МиГ-1 и И-16), на которых десятков летчиков посменно несли боевое дежурство.

Однако даже в таких условиях испанцы провели несколько результативных боев. Так, в октябре 1942 года Мероньо на МиГ-1 и капитан Ампилогов на И-16 были подняты по тревоге на перехват одиночной «рамы». В результате в районе села Бориково Ампилогов пушечной очередью отправляет вражеский самолет на землю.

23 февраля 1943 года на личные сбережения жителей Тулы для полка были приобретены самолеты Ла-5, достаточные для организации одной эскадрильи. Она получила название «имени Александра Чекалина» и в ее составе оказались все испанцы, да и командовать ею стал капитан Франциско Мероньо. Он к тому времени был уже опытным летчиком — в годы гражданской войны он командовал истребительной эскадрилей.

Правда, командовал эскадрилей он недолго, так в марте 1943 года, когда полк отправляли в район Курска, эскадрилью возглавлял уже капитан Белов. Основной задачей 960-го иап было прикрытие Курска и железнодорожной станции Щигры.

Первый бой на этом участке фронта эскадрилья выполнила на отражение налета 18 Ю-88 на Щигры. В ходе этого столкновения пара Мероньо — Васин сковала пять «мессершмиттов» прикрытия, что дало возможность остальным летчикам вплотную «заняться» бомбардировщиками. В результате все «Лавочкины» вернулись на свой аэродром, а противник потерял один бомбардировщик. Примечательно, что победу одержала пара в составе Белов — Бельтран.

Вскоре снова отметился испанец. В один из дней на перехват одиночного разведчика Ю-88 была поднята

пара Мероньо — Белов. Немецкий экипаж попытался уйти от перехватчиков, но советские летчики грамотно атаковали с двух сторон, взяв противника в «клещи». Это была первая победа испанского летчика на этой войне, правда, одержанная в паре.

В документах полка отмечены и другие эпизоды с участием Мероньо. Так, над Курском летчики полка перехватили большую группу немецких бомбардировщиков (в документах указано только, что это были «Юнкерсы», без указания типа). Пока взлетала основная группа, дежурная пара Мероньо — Васин расстреляли по одному самолету. Однако, увлекшись боем, они не заметили истребителей прикрытия, что закончилось весьма плачевно: оба истребителя были сбиты. Причем Васин погиб, а раненый Мероньо еле успел воспользоваться парашютом.

После четырех месяцев лечения в госпитале испанец был списан с летной работы и направлен в летное училище на Северном Кавказе, где и встретил окончание войны.

Оба же других испанца в составе эскадрильи «Александр Чекалин» сражались до победного конца войны в Братиславе. Счет побед Бельтрана к этому времени (включая и Испанию) достиг 20^[26].

Попутно отметим, что, вероятно, именно в боях под Курском был пик боевого участия испанцев в войне. Так, по соседству с 960-м иап сражался и 181-й иап (235-я НАД), в составе которого тоже были два испанца — Антонио Урибе и Эухенио Прието. Попали они в СССР еще детьми и в 1940—1941 годах учились летать в одном из многочисленных аэроклубов Подмоскovie. С началом войны в составе большой группы испанцев (Рубен Ибаррури, Игнасио Агиррегоикоа, Хосе Луис Ларраньяга, Луис Лавин, Рамон Сианка, Томас Суарес и Антонио Лукумберри) прошли ускоренные курсы в

Борисоглебском училище летчиков и в ноябре 1941 года попали на фронт.

Антонио Урибе погиб под Курском, прикрывая группу Ил-2, успев сбить два истребителя противника. Позднее, уже при форсировании Днепра в сентябре 1943 года огнем ПВО был сбит и Прието. Совершив вынужденную посадку, он попал в плен. Однако через два месяца ему удалось бежать, и войну закончил он в своем полку в Чехословакии. Был награжден орденами Красного Знамени и Красной Звезды. Вернулся в Испанию в 1957 году, где и умер в 1986 году.

В боях же под Курском отличился и еще один испанец — Хосе Санчес Монтес. Летать он начал еще под Москвой, правда, на транспортных самолетах. После настойчивых просьб был направлен в летное училище, где переобучился на истребителя. В боях на Курской дуге сбил 4 самолета противника. Так, 13 июля в составе четверки «Яков» в районе Прохоровки вступил в бой с большой группой Ю-88 под прикрытием Ме-109. В ходе боя Монтес с ведомым сбили по одному бомбардировщику. В одном из многочисленных боев испанец был ранен.

Под Курском же, но в составе 573-го иап (101-я ИАД) воевали и еще два испанца: Антонио Гарсия Кано и Луис Негра.

Еще двое испанцев из «московской группы» — лейтенанты Хосе Паскуаль и Доминго Бонилья — попали в июле 1942 года в 788-й иап (102-я ИАД ПВО) в Воронеже. Распределили их в эскадрилью капитана Н.А. Козлова (впоследствии Герой Советского Союза), где они летали на Як-1. С августа 1943 года полк принимает активное участие в битве под Сталинградом. Тогда же впервые зарекомендовали себя и испанцы.

В 130-ю ИАД были направлены Антонио Ариас и Ладислао Дуарте, правда летать они стали в разных полках, соответственно Ладислао — в 740-м, а Ариас — в

964-м. Позже, в феврале 1943 года, в полк прибыли и еще три испанских летчика — Мануэль Хисберт, Хосе Гомес и Хулиан Диас.

На вооружении полка находились в основном самолеты западного производства — сначала Р-40 «Томагавк», затем «Харрикейны» и Р-39 «Аэрокобра». К моменту прибытия испанских летчиков полк был укомплектован в основном молодыми летчиками и испанцам пришлось выступать в качестве наставников. В ходе войны испанцев несколько раз перебрасывали по различным частям.

Поначалу полк прикрывал Дорогу жизни, а впоследствии летчики сражались в небе Белоруссии, Польши. Антонио Ариас закончил войну в Восточной Пруссии, имея на своем счету 25 побед. После войны остался жить и работать в Минске, после распада СССР уехал в Испанию, где и умер в 1996 году.

Однако все-таки основная часть испанских летчиков-истребителей был направлена в части ПВО. Наиболее примечательным был 439-й иап, в составе которого одновременно в 1944 году числилось 9 испанцев: Хосе Руис Хименес, Фернандо Буэнаньо Агилера, Амадел Трильо Диас, Андреас Фьерро Марин, Хулиан Диас Исккьердо, Франциско Гомсс Хуан, Антонио Ариас Ариас, Эстебе Хосе Сирухеда и Мануэль Хисберт. Причем 2-я эскадрилья этого полка имела неофициальное название «испанской», так как из 10 летчиков 5 были испанцами.

Практически всю войну полк провел под Ярославлем. Был вооружен сначала Як-7Б, а ближе к концу — перевооружен на «Аэрокобры». В составе 142-й ИАД ПВО под Горьким летали на Ла-5 Хоакин Карильо, Хуан Эгигури и Блас Передес. В 101-й ИАД в 826-м иап под командованием майора Столяра в 1944—1945 годах воевали Луис Лавин и Антонио Лукумберри.

В начале 1942 года в составе 481-го иап (8-й ИАК ПВО) в районе города Баку находились 6 испанских

летчиков: Браво Фернандес, Хоакин Диас Сантос, Хосе Карбонель, Пальярес, Исидоро Нехера и Мануэль Сараус. В этом полку они пробыли всю войну, причем двое погибли. Мануэль Сараус (23 победы в Испании, включая групповые) погиб в 1942 году, во время учебного полета, столкнувшись со своим ведомым — сержантом Ряпишевым. А в 1943 году в воздушном бою в районе Грозного был сбит Исидоро Нехера. Кстати, именно испанские летчики 481-го иап сопровождали «Дуглас» Сталина во время его перелета на союзническую конференцию в Тегеране.

Конец войны испанские летчики встретили инструкторами в летных училищах, как, например, майор Мануэль Ороско Ровира. Этот испанец вообще считался одним из лучших инструкторов в СССР по тактике ночного боя. За время своей инструкторской деятельности он подготовил значительное число советских истребителей-ночников, из которых был сформирован даже полк ночных истребителей. Тот же Антонио Ариас к концу войны был штурманом 439-го иап.

Поляки

Довоенная история отношений Польши и СССР была крайне драматичной и омрачена как войной 1920—1921 годов, так и разделом Польской республики в сентябре 1939 года. Тем не менее к 1943 году из поляков, которые желали продолжать войну против Германии, в СССР началось формирование польского корпуса. Кроме пехотных частей предусматривалось и формирование 1-й отдельной истребительной эскадрильи. Отобранные из пехоты летчики и штурманы начали переобучение в советских летных школах.

Поэтапное развитие ситуации было нарушено во второй половине 1943 года, когда Сталин по политическим причинам взял курс на ускоренное формирование польских вооруженных сил на советско-германском фронте.

Так, фактически не сформированная еще эскадрилья была развернута сразу в 1-й истребительный авиаполк «Варшава». Согласно советским штатам полку передали 40 Як-1. В этот же период был окончательно сформулирован и главный принцип формирования — почти все без исключения руководящие должности (от командира эскадрильи и выше) были отданы проверенным советским офицерам.

Истребительный авиаполк был признан боеготовым в мае 1944 года, однако в бой летчики были отправлены только в августе. В составе смешанной авиадивизии полякам пришлось сражаться за освобождение столицы страны — Варшавы.

Пытаясь побыстрее сформировать как можно большую по численности польскую авиацию, советское командование пошло на подлог — в состав «ВВС Польши» массово стали передавать строевые части ВВС

КА. Так, 248-й иап из 16-й ВА стал 9-м польским иап, 246-й иап из 16-й ВА — 10-м польским иап, а 832-й иап из 15 ВА-й — 11-м польским иап. А все вместе они составили 3-ю ИАД.

Первый боевой вылет польские летчики-истребители выполнили 23 августа 1944 года, когда четверка Як-1 из 1-го иап совместно с парой советских «Яков» из 233-го авиаполка полка прикрывала штурмовики 611-го шап. На первое боевое задание группу истребителей «Варшавы» повел сам командир полка подполковник И. Талдыкин, ведущим второй пары он назначил начальника воздушно-стрелковой службы полка капитана О. Матвеева. Ведомыми летели «настоящие» поляки — поручик Витольд Габис и хорунжий Эдвард Хромы. Советские летчики из 233-го иап Жигаев и Бейзак выступали в роли инструкторов, «вывозящих» новичков в район боевых действий.

Всего до окончания варшавской наступательной операции, завершившейся 22 января 1945 года, летчики полка выполнили 620 боевых вылетов, в большинстве своем на прикрытие штурмовиков и авиаразведку. Потери за этот период составили пять самолетов, сбитых зенитной артиллерией противника. В четырех воздушных боях с немецкими истребителями счет не был открыт ни одной из сторон.

В конце января 1-й иап «Варшава» перебазировался в Будгощь, где был перевооружен на более современные Як-9М и Як-9Т. В феврале полк понес первые потери от зенитного огня и воздействия воздушного противника: погибли капитан О. Матвеев и подпоручник Й. Гощиуминский. Март тоже не порадовал: в авиационной катастрофе погиб командир 1-го иап подполковник И.Г. Талдыкин. При заходе на посадку в сложных метеоусловиях после боевого вылета он не справился с управлением и врезался в железнодорожную насыпь. Не вернулся на свой аэродром хорунжий А. Брех.

Всего за период с 2 февраля по 13 апреля полк выполнил 213 боевых вылетов, в 121-м из них пилоты штурмовали наземные цели. Вторая половина апреля наконец-то принесла успех в воздушных боях: в столкновениях с «Фокке-Вульф» ФВ-190 польским летчикам удалось сбить пять и повредить один неприятельский самолет без потерь со своей стороны. Первым из польских пилотов вражеского штурмовика уничтожил подпоручник Калиновский.

Пилоты 3-й польской ИАД приступили к боевым действиям с 24 апреля 1945 года совместно с летчиками полка «Варшава», уже достаточно хорошо знакомыми с обстановкой на фронте. 25 и 26 апреля польские истребители сумели сбить три ФВ-190 «достоверно» и еще один — «вероятно».

Девятый, и последний, сбитый появился на счету «Варшавы» 1 мая, когда подпоручник Александр Вербицкий сумел поджечь Ме-109. Наибольший боевой счет среди летчиков-истребителей польской национальности (на советско-германском фронте) был у подпоручника Виктора Калиновского (два ФВ-190, сбитые 19 и 25 апреля 1945 г.). За 136 боевых вылетов и уничтоженные вражеские самолеты летчик был награжден орденами — польским «Виртути Милитари» и советским Орденом Отечественной войны 2-й степени.

Отличились также и пилоты 3-й ИАД, за полторы недели боев они сбили 5 штурмовиков ФВ-190 и два разведчика. Вскоре после окончания боев за Берлин дивизия получила почетное наименование «Бранденбургской».

Всего по состоянию на 1 мая 1945 года в составе ВВС Польши числилось 154 истребителя: 117 Як-9, 24 Як-1 и 13 Як-3.

Чехословаки

Формирование чехословацких соединений в Советской Армии началось в декабре 1943 года после визита в Москву президента в изгнании Эдуарда Бенеша. Основу чехословацкой эскадрильи (на советский манер получившей номер 128) составили 20 чехов и 2 словака — бывшие пилоты словацких воздушных сил, которые дезертировали на советскую сторону. Вооружена эскадрилья была Ла-5ФН, а командовал ею Франтишек Файтл. Через три недели эскадрилья была преобразована в 1-й чехословацкий истребительный авиаполк.

На фронт для поддержки Словацкого национального восстания новое подразделение было отправлено в сентябре 1944 года. Причем полк был переброшен непосредственно на территорию Словакии. За месяц достаточно напряженных боев летчики заявили о 12 победах при потере четырех собственных самолетов.

Вскоре на базе полка были созданы еще два новых, которые окончательно были сформированы только к концу войны и участия в боевых действиях не приняли.

Французы

После капитуляции Франции в июне 1940 года была создана армия «Свободной Франции», представители которой, по мнению ее руководства, должны были быть представлены на всех фронтах борьбы с Гитлером (включая и советско-германский). Поэтому когда в составе Королевских Воздушных сил были созданы две истребительные группы, сразу же началось формирование и «русской» группы. Начало ей было положено 25 ноября 1942 года с подписания соглашения между советским командованием и главой французской военной миссии в СССР генералом Э. Пети, согласно которому в составе ВВС КА должна была быть создана отдельная авиаэскадрилья «Нормандия».

Первые французские летчики разными путями прибыли в декабре 1942 года в Иваново. Тут на базе 6-й запасной авиационной бригады до 14 марта 1943 года они прошли интенсивную летную подготовку. Личный состав эскадрильи первоначально был представлен только французами: 14 летчиков (общий счет побед — 29), 41 техник и моторист, адъютант эскадрильи, старшина и врач. Возглавил эскадрилью майор Тюлян.

В ходе формирования эскадрилью пополнили, добавив 17 советских авиационных специалистов (в основном техников самолетов). Вооружить эскадрилью было решено истребителями Як-1.

В середине марта 1943 года французскую авиаэскадрилью перебросили на Западный фронт, оперативно подчинив командованию 1-й воздушной армии. Первоначальным местом базирования французов стал аэродром Полотняный Завод, что неподалеку от Калуги. Даже весной 1943 года, да и в последующее время ВВС Красной Армии остро не хватало хорошо

подготовленных, опытных летчиков. Поэтому командующий армией генерал С.А. Худяков был благодарен судьбе за такое пополнение: ведь средний налет французского пилота составлял 857 часов, что примерно втрое больше, чем у советских летчиков-истребителей.

Однако уже первые боевые вылеты показали, что французы мало приспособлены к условиям воздушной войны на Восточном фронте. Так, летчики так и не смогли освоить взаимодействие с прикрываемыми бомбардировщиками, а управление боем с появлением вражеских истребителей почти всегда нарушалось. Это объяснялось тем, что при обучении летчиков во Франции главенствовал принцип максимальной самостоятельности в бою. Все это привело к неоправданно высоким потерям — только 13 апреля в бою были сбиты сразу три летчика.

Поэтому очень скоро «Нормандию» «от греха подальше» передали в оперативное подчинение 303-й истребительной авиационной дивизии генерал-майора Г.Н. Захарова.

В июне по инициативе французской военной миссии весь технический состав эскадрильи заменили советскими авиационными специалистами. Тогда же прибыла новая группа из восьми французских летчиков под командованием майора Пуйяда. А спустя несколько недель началось сражение на Курской дуге.

303-я ИАД и «Нормандия» приступили к активным действиям 12 июля, в первый день советского контрнаступления. В условиях крайне напряженных боевых действий французы понесли большие потери — за период с 14 по 17 июля «Нормандия» потеряла семерых летчиков, в том числе таких асов, как Тюлян и Литольф. Такой ценой она заплатила за уничтожение восемнадцати самолетов врага. Новым командиром эскадрильи стал майор Пуйяд.

Неудачи, постигшие эскадрилью, беспокоили как командование дивизии, так и французскую военную миссию в Москве. В Москву к ее главе генералу Пети для доклада был вызван Пуйяд. В результате в конце июля «Нормандию» временно вывели из боев, для того чтобы дать летчикам отдохнуть и восстановить психологическую устойчивость. За июль — август в эскадрилью несколькими группами прибыло новое пополнение пилотов, в результате чего общая их численность втрое превысила штатную.

Вскоре по согласованию с французской миссией эскадрилья была переформирована в 1-й отдельный истребительный авиаполк «Нормандия» 32-самолетного состава немного позже переведенный на 40-самолетный штат. Параллельно с реорганизацией вновь прибывшие в полк летчики прошли переучивание на истребители Як-9.

Во второй половине августа французский полк приступил к боевым вылетам и принял участие в Смоленской операции. К концу октября на счету «Нормандии» было уже 72 (по французским данным — 77) сбитых самолетов противника при 20 потерянных летчиках. На тот момент из первой группы, прибывшей в СССР в ноябре 1942 года, уцелело всего пятеро.

В конце октября 1943 года французская военная миссия обратилась к советскому командованию с просьбой об отводе полка на зимние квартиры или, в крайнем случае, на другой участок фронта, куда-нибудь на юг, — пилотов «Нормандии» пугала приближавшаяся русская зима.

6 ноября, выполняя пожелания французов, полк был передислоцирован в Тулу и подчинен командующему ВВС Московского военного округа.

В декабре в часть прибыло очередное пополнение, в том числе несколько очень опытных летчиков. На

вооружение полка поступили новые истребители Як-9Т, вооруженные 37-мм пушкой НС-37.

Во второй половине марта 1944 года в полк прибыла еще одна группа летчиков под командованием капитана Дельфино. Она должна была составить основу будущего второго истребительного авиаполка «Париж». Забегая вперед, отметим, что из-за отсутствия достаточного числа пилотов этим планам не суждено было сбыться.

Таким образом, по состоянию на 19 мая 1944 года полк насчитывал в четырех эскадрильях («Руан», «Гавр», «Шербур» и «Кан») 55 истребителей Як-9, 61 летчика-француза и 249 советских авиационных специалистов. 25 мая «Нормандия» перебазировалась на аэродром Дубровка в районе Смоленска и вновь вошла в оперативное подчинение командира 303-й ИАД генерала Захарова.

Возвращение полка на фронт оказалось омрачено гибелью командира 3-й эскадрильи капитана Лефевра, имевшего к этому моменту 10 побед. Из-за негерметичности бензопровода в кабине его истребителя уже на земле возник пожар, летчик получил тяжелые ожоги, от которых скончался. А 6 июня произошла еще одна трагедия: новичок младший лейтенант Морис Шалль (это был его первый боевой вылет) по ошибке сбил одного из лучших пилотов 18-го гвардейского авиаполка, старшего лейтенанта В.И. Архипова.

Летом 1944 года воздушные бои над Белоруссией стали ожесточенными. Французским летчикам довелось участвовать в одной из крупнейших наступательных операций Красной Армии, получившей название «Багратион».

Все лето и осень полк «Нормандия» участвовал в активных боевых действиях, надежно прикрывая войска 3-го Белорусского фронта от ударов с воздуха. В

сентябре — октябре он постепенно перевооружился на самолеты Як-3.

27 октября был опубликован Указ Президиума Верховного Совета СССР о награждении орденами 25 наиболее отличившихся офицеров полка, в том числе и его командира подполковника Пуйяда. На следующий день он сдал командование майору Дельфино и уехал в Москву, а оттуда вернулся во Францию. В ноябре произошло еще несколько важных событий в жизни «Нормандии». В частности, 28 ноября полку в соответствии с существовавшей в советских вооруженных силах традицией было присвоено второе собственное наименование — «Неманский». Причем в печати и во французских документах того времени получило широкое распространение сокращение «Нормандия — Неман». В тот же день два французских пилота — Марсель Альбер и Ролан де ля Пуап — стали Героями Советского Союза.

В соответствии с ранее заключенным соглашением после года пребывания на советско-германском фронте французские пилоты получали право на длительный отпуск. Четырнадцать ветеранов полка воспользовались этим правом и уехали. После этого в «Нормандии — Неман» вместо четырех эскадрилий сформировали три, но полной штатной численности.

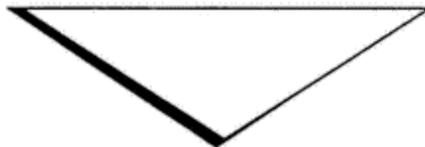
С 18 декабря полк вновь приступил к боевым действиям. Всего за восемь месяцев активных боев в 1944 году французские летчики совершили 2384 боевых вылета, провели 79 воздушных боев, в которых сбили 126 (по уточненным французским данным, 124) вражеских машин. Собственные потери за этот период составили 15 летчиков и 20 самолетов.

Всего по состоянию на 13 января 1945 года в полку имелось 42 Як-3 (6 неисправных) и 3 Як-9 (1 неисправный). В январе же французские летчики в

составе 1-й воздушной армии были привлечены для поддержки наступления 3-го Белорусского фронта.

За период с 12 января по 2 мая 1945 года пилоты «Нормандии» совершили 1300 боевых вылетов. Общий счет полка вырос на 67 (французы считают — на 72) сбитых вражеских машин, а собственные потери увеличились на 10 летчиков. 30 марта 1945 года командующий 1-й ВА генерал-полковник авиации Хрюкин в присутствии генералов Пети и Левандовича вручил майору Дельфино орден Красного Знамени, которым полк был награжден за зимние бои. Таким образом, окончательное наименование французской авиачасти в советских официальных документах стало звучать так 1-й отдельный истребительный авиационный Краснознаменный Неманский полк «Нормандия».

Всего же за войну французские летчики на советско-германском фронте претендуют на 273 победы при потере 71 самолета и 45 летчиков.



ПРИЛОЖЕНИЯ

Приложение № 1.

Результативность некоторых гвардейских истребительных полков ВВС РККА в 1941—1945 гг. [\[36\]](#).

**Полк [\[27\]](#) К-во побед всего — К-во побед в ходу
боя — К-во боевых вылетов**

| | |
|----------------------------|-------------------|
| 1 Гвиап (29 иап) | 364 — 347 — 11641 |
| 2 Гвиап (526/23 пап) | 327 — 303 — 7739 |
| 3 Гвиап (155 иап) | 384 — 384 — 19825 |
| 5 Гвиап (129 иап) | 739 — 657 — 15464 |
| 9 Гвиап (69 иап) | 558 — 507 — 15237 |
| 11 Гвиап (44 нап) | 189 — 160 — 8477 |
| 12 Гвиап (120 иап) | 74 — 51 — 8014 |
| 114 Гвиап (7 иап) | 371 — 325 — 12976 |
| 16 Гвиап (55 иап) | 618 — 587 — 13681 |
| 18 Гвиап (6 иап) | 427 — 407 — 12704 |
| 19 Гвиап (145 иап) | 233 — 226 — 9941 |
| 20 Гвиап (147 иап) | 216 — 197 — 8768 |
| 21 Гвиап (38 иап) | 402 — 398 — 10549 |
| 26 Гвиап (26 иап) | 107 — 80 — 8648 |
| 27 Гвиап (123 иап) | 273 — 254 — 7659 |
| 28 Гвиап (153 иап) | 511 — 406 — 14303 |
| 29 Гвиап (154 иап) | 458 — 429 — 13061 |
| 30 Гвиап (180 иап) | 385 — 381 — 9661 |
| 31 Гвиап (273 иап) | 219 — 213 — 166Л |
| 32 Гвиап (434 иап) | 538 — 519 — 9002 |
| 38 Гвиап (629 иап) | 116 — 116 — 4754 |
| 39 Гвиап (731 иап) | 96 — 96 — 3643 |
| 40 Гвиап (131 иап) | 468 — 431 — 14864 |
| 41 Гвиап (40 иап) | 340 — 299 — 14140 |

42 Гвиап(8иап) 370 — 357 — 10109
53 Гвиап (512 иап) 272 — 244 — 9129
54 Гвиап (237 иап) 200 — 200 — 7166
55 Гвиап (581 иап) 138 — 134 — 3217
56 Гвиап (520 иап) 258 — 242 — 5988
157 Гвиап (36 иап) 216 — 190 — 10633
163 Гвиап (169 иап) 382 — 382 — 5871
64 Гвиап (271 иап) 333 — 302 — 7374
65 Гвиап (653 иап) 331 — 329 — 7690
66 Гвиап (875/429/160 иап) 451 — 451 — 9055
167 Гвиап (436 иап) 359 — 359 — 8836
68 Гвиап (46 иап) 307 — 252 — 8737
69 Гвиап (10 иап) 268 — 245 — 7085
72 Гвиап (485 иап) 362 — 302 — 8347
73 Гвиап (296 иап) 387 — 369 — 13781
83 Гвиап (572 иап) 59 — 59 — Нет точных данных
84 Гвиап (788/282 иап) 88 — 88 — 3025
85 Гвиап (2 иап) 398 — 375 — 13683
86 Гвиап (744 иап) 433 — 393 — 10865
88 Гвиап (166 иап) 357 — 296 — 8037
89 Гвиап (12 иап) 289 — 278 — 7279
100 Гвиап (45 иап) 447 — 429 — 8223
101 Гвиап (84 — а иап) 260 — 155 — 5834
102 Гвиап (124 иап) 73 — 73 — 5497
103 Гвиап (158 иап) 245 — 245 — 6852
104 Гвиап (298 иап) 437 — 423 — 10676
106 Гвиап (814 иап) 314 — 296 — 8730
107 Гвиап (867/268 нап) 257 — 257 — 6753
111 Гвиап (13 иап) 448 — 433 — 9651
112 Гвиап (236 нап) 284 — 284 — 11692
113 Гвиап (437 иап) 214 — 214 — 7128
115 Гвиап (146 иап) 445 — 391 — 8895
116 Гвиап (563 нап) 306 — 306 — 10174
117 Гвиап (975 иап) 139 — 116 — 8198
129 Гвиап (27 иап) 546 — 521 — 11296
133 Гвиап (42 иап) 242 — 228 — 9226

137 Гвиап (160 иап) 288 — 241 — 7627
139 Гвиап (20 иап) 249 — 224 — 10688
145 Гвиап (253 иап) 136 — 111 — 5600
146 Гвиап (487 иап) 122 — 118 — 13844
147 Гвиап (630 иап) 108 — 108 — 4475
148 Гвиап (910 иап) 180 — 162 — 4460
149 Гвиап (6 иап) 233 — 221 — 7434
150 Гвиап (183 иап) 396 — 379 — 6487
151 Гвиап (427 иап) 317 — 315 — 6471
152 Гвиап (270 иап) 319 — 319 — 9736
156 Гвиап (247 иап) 385 — 371 — 13021
159 Гвиап (88 иап) 342 — 268 — 18193
163 Гвиап (249 иап) 287 — 282 — 21026
168 Гвиап (737 иап) 254 — 164 — 9461
176 Гвиап (19 иап) 445 — 389 — 8522
177 Гвиап (193 иап) 463 — 443 — 10418
178 Гвиап (240 иап) 375 — 372 — 5883
179 Гвиап (297 иап) 341 — 339 — 5067
180 Гвиап (181 иап) 244 — 213 — 7695
181 Гвиап (239 иап) 346 — 301 — 10187
211 Гвиап (9 иап) 229 — 226 — 8387
212 Гвиап (438 иап) 274 — 265 — 6754
213 Гвиап (508 иап) 311 — 311 — 5306

Приложение № 2.
Результативность потребительных
авиаполков морской авиации в 1941
—1945 гг. [\[37\]](#).

Полк Принадлежность / К-во побед / К-во
боевых вылетов

3 Гвиап (5 иап) КБФ^[28] / 507 / Более 20000
4 Гвиап (13 иап 1-го форм.) КБФ / 431 / Более
22000
2 Гвиап (72 сап) СФ / 408 / Нет точных данных
11 Гвиап (32иап) ЧФ / 316 / Нет точных данных
6 Гвиап (8 иап) ЧФ / 300 / 21560
21 иап КБФ / 290 / 10220
14 Гвиап (13 киап 2-го форм./13 окнаэ) КБФ / 273
/ 11201
9 иап ЧФ/КБФ / 270 / Нет точных данных
78 иап СФ / 202 / Нет точных данных
10 Гвиап (71 иап) КБФ / 218 / Более 20000
20 иап СФ / 186 / Нет точных данных
255 иап СФ / 192 / 4577
12 иап (12 окиаэ) КБФ / 162 / Нет точных данных
25 иап ЧФ / 112 / Нет точных данных
7 иап ЧФ / 83 / Нет точных данных
62 иап ЧФ / 77 / Более 7000
27 иап СФ / 64 / 4854
11 иап ЧФ / 61 / Нет точных данных
3 иап ЧФ / 30 / Нет точных данных

Приложение № 3.

Лучшие асы истребительной авиации ВВС РККА 1936—1945 гг.

Приведенный ниже список содержит имена летчиков, сбивших не менее 40 самолетов противника, и составлен по принципу убывания.

Принятые сокращения: * — Герой Советского Союза, ** — дважды Герой Советского Союза, *** — трижды Герой Советского Союза, ХГ — Халхин-Гол, СФВ — советско-финская война.

Речкалов Григорий Андреевич.** Всего побед: 68 (в т.ч. 3 — неподтверж.). Первый боевой вылет: Молдавия, июнь 1941. Всего вылетов: 450. Воздушных боев: 122. Результативность: 1,79.

Бобров Владимир Иванович*. Всего побед: 67 (в т.ч. в Испании — 17). Первый боевой вылет: Испания, март 1938. Всего вылетов: 577. Воздушных боев: 159. Результативность: 2,37.

Кожедуб Иван Никитович*.** Всего побед: 66 (в т.ч. 2 Р-51 USAAF). Первый боевой вылет: Сталинград, август 1942. Всего вылетов: 330. Воздушных боев: 120. Результативность: 1,82.

Диденко Гавриил Власович*. Всего побед: 66 (в т.ч. 3 — в финскую). Первый боевой вылет: СФВ, декабрь 1939. Всего вылетов: 400. Воздушных боев: 90. Результативность: 1,36.

Ворожейкин Арсений Васильевич.** Всего побед: 65. Первый боевой вылет: ХГ, лето 1939. Всего вылетов: 300+. Воздушных боев: 90. Результативность: 1,38.

Гулаев Николай Дмитриевич.** Всего побед: 60. Первый боевой вылет: август 1942. Всего вылетов: 250. Воздушных боев: 49. Результативность: 0,82.

Покрышкин Александр Иванович***. Всего побед: 59. Первый боевой вылет: июнь 1941. Всего вылетов: 600+. Воздушных боев: 156. Результативность: 2,64.

Евстигнеев Кирилл Алексеевич**. Всего побед: 58 (в т.ч. 1 — неподтв.). Первый боевой вылет: март 1943. Всего вылетов: 269. Воздушных боев: 120+. Результативность: 2,07.

Алелюхин Алексей Васильевич**. Всего побед: 57. Первый боевой вылет: июнь 1941. Всего вылетов: 601. Воздушных боев: 258. Результативность: 4,53.

Попков Виталий Иванович**. Всего побед: 56 (в т.ч. 1 — неподтв.). Первый боевой вылет: июнь 1942. Всего вылетов: 475. Воздушных боев: 117. Результативность: 2,09

Пишкан Иван Аникеевич*. Всего побед: 55. Первый боевой вылет: июнь 1941. Всего вылетов: 575. Воздушных боев: нет данных. Результативность: нет данных.

Шутт Николай Константинович*. Всего побед: 55. Первый боевой вылет: ХГ, лето 1939. Всего вылетов: 444. Воздушных боев: 120. Результативность: 2,65.

Скоморохов Николай Михайлович**. Всего побед: 54. Первый боевой вылет: ноябрь 1942. Всего вылетов: 605. Воздушных боев: 143. Результативность: 2,65.

Зайцев Василий Александрович**. Всего побед: 53. Первый боевой вылет: июнь 1941. Всего вылетов: 427. Воздушных боев: 163. Результативность: 3,07.

Амет-Хан Султан**. Всего побед: 52. Первый боевой вылет: июнь 1941. Всего вылетов: 603. Воздушных боев: 150. Результативность: 2,89.

Баранов Михаил Дмитриевич*. Всего побед: 52. Первый боевой вылет: июнь 1941. Всего вылетов: 285. Воздушных боев: 85. Результативность: 1,63.

Глинка Дмитрий Борисович**. Всего побед: 50. Первый боевой вылет: январь 1942. Всего вылетов: 300. Воздушных боев: 100. Результативность: 2,0.

Смирнов Алексей Семенович**. Всего побед: 50. Первый боевой вылет: СФВ, осень 1939. Всего вылетов: 457. Воздушных боев: 72. Результативность: 1,44.

Клубов Александр Федорович**. Всего побед: 50. Первый боевой вылет: август 1941. Всего вылетов: 457. Воздушных боев: 95. Результативность: 1,90.

Камозин Павел Михайлович**. Всего побед: 49. Первый боевой вылет: июнь 1941. Всего вылетов: 188. Воздушных боев: 63. Результативность: 1,29.

Рязанов Алексей Константинович**. Всего побед: 48. Первый боевой вылет: июнь 1941. Всего вылетов: 550. Воздушных боев: 97. Результативность: 2,02.

Архипенко Федор Федорович*. Всего побед: 48. Первый боевой вылет: июнь 1941. Всего вылетов: 467. Воздушных боев: 102. Результативность: 2,12.

Клещев Иван Иванович*. Всего побед: 48. Первый боевой вылет: ХГ, лето 1939. Всего вылетов: 380. Воздушных боев: 100+. Результативность: 2,08.

Колдунов Александр Иванович**. Всего побед: 47. Первый боевой вылет: май 1943. Всего вылетов: 412. Воздушных боев: 96. Результативность: 2,04.

Серов Владимир Георгиевич*. Всего побед: 47. Первый боевой вылет: апрель 1942. Всего вылетов: 300. Воздушных боев: 104. Результативность: 2,21.

Лавриненков Владимир Дмитриевич**. Всего побед: 47. Первый боевой вылет: июль 1941. Всего вылетов: 448. Воздушных боев: 134. Результативность: 2,85.

Боровых Андрей Егорович**. Всего побед: 46. Первый боевой вылет: февраль 1942. Всего вылетов: 500+. Воздушных боев: 150. Результативность: 3,26.

Твеленев Михаил Степанович*. Всего побед: 46. Первый боевой вылет: июнь 1941. Всего вылетов: 420. Воздушных боев: 130. Результативность: 2,83.

Черпобай Андрей Петрович*. Всего побед: 46. Первый боевой вылет: май 1942. Всего вылетов: 270.

Воздушных боев: 100. Результативность: 2,17.

Костылев Георгий Дмитриевич*. Всего побед: 46. Первый боевой вылет: июнь 1941. Всего вылетов: 418. Воздушных боев: 112. Результативность: 2,43.

Краснов Николай Федорович*. Всего побед: 46. Первый боевой вылет: июль 1941. Всего вылетов: 400+. Воздушных боев: 100+. Результативность: 2,17.

Шмелев Илья Васильевич*. Всего побед: 45. Первый боевой вылет: июнь 1941. Всего вылетов: 528. Воздушных боев: 77. Результативность: 1,71.

Баклан Андрей Яковлевич*. Всего побед: 45. Первый боевой вылет: СФВ, осень 1939. Всего вылетов: 700. Воздушных боев: нет данных. Результативность: нет данных.

Луганский Сергей Данилович**. Всего побед: 43 (вкл. 1 — СФВ). Первый боевой вылет: СФВ, осень 1939. Всего вылетов: 390. Воздушных боев: нет данных. Результативность: нет данных.

Решетов Алексей Михайлович*. Всего побед: 43. Первый боевой вылет: июнь 1941. Всего вылетов: 821. Воздушных боев: 200. Результативность: 4,65.

Моргунов Сергей Николаевич*. Всего побед: 43. Первый боевой вылет: апрель 1943. Всего вылетов: 350+. Воздушных боев: 96. Результативность: 2,23.

Кочетов Александр Васильевич*. Всего побед: 42. Первый боевой вылет: июнь 1941. Всего вылетов: 488. Воздушных боев: 105. Результативность: 2,50.

Китаев Николай Трофимович*. Всего побед: 42. Первый боевой вылет: СФВ, осень 1939. Всего вылетов: 400. Воздушных боев: 120. Результативность: 2,86.

Кутахов Павел Степанович**. Всего побед: 42. Первый боевой вылет: СФВ, осень 1939. Всего вылетов: 367. Воздушных боев: 79. Результативность: 1,88.

Пилипенко Иван Маркович*. Всего побед: 42. Первый боевой вылет: СФВ, осень 1939. Всего вылетов: 520. Воздушных боев: 83. Результативность: 1,98.

Клеликов Николай Федорович*. Всего побед: 42. Первый боевой вылет: август 1941. Всего вылетов: 600+. Воздушных боев: 120. Результативность: 2,86.

Степаненко Иван Никифорович**. Всего побед: 41. Первый боевой вылет: июнь 1941. Всего вылетов: 414. Воздушных боев: 118. Результативность: 2,88.

Кириллюк Виктор Васильевич*. Всего побед: 41. Первый боевой вылет: январь 1943. Всего вылетов: 620. Воздушных боев: 130. Результативность: 3,17.

Новиков Константин Афанасьевич*. Всего побед: 41. Первый боевой вылет: июнь 1941. Всего вылетов: 500. Воздушных боев: нет данных. Результативность: нет данных.

Маслов Иван Васильевич*. Всего побед: 41. Первый боевой вылет: июнь 1941. Всего вылетов: 350. Воздушных боев: 100. Результативность: 2,44.

Пивоваров Михаил Евдокимович*. Всего побед: 41. Первый боевой вылет: сентябрь 1943. Всего вылетов: 350. Воздушных боев: 80. Результативность: 1,95

Чубуков Федор Михайлович*. Всего побед: 40. Первый боевой вылет: июнь 1941. Всего вылетов: 350. Воздушных боев: 100. Результативность: 2,50.

Бабак Иван Ильич*. Всего побед: 40. Первый боевой вылет: май 1942. Всего вылетов: 330. Воздушных боев: 103. Результативность: 2,58.

Гнидо Петр Андреевич*. Всего побед: 40. Первый боевой вылет: сентябрь 1941. Всего вылетов: 412. Воздушных боев: 82. Результативность: 2,05.

Комельков Михаил Сергеевич*. Всего побед: 40. Первый боевой вылет: июнь 1941. Всего вылетов: 321. Воздушных боев: 75. Результативность: 1,88.

Зелепов Николай Андрианович*. Всего побед: 40. Первый боевой вылет: СФВ, осень 1939. Всего вылетов: 606. Воздушных боев: 117. Погиб 29.06.1944 г. Результативность: 2,93.

Лобанов Александр Васильевич*. Всего побед: 40. Первый боевой вылет: август 1941. Всего вылетов: 811. Воздушных боев: 83. Результативность: 2,08.

Залевский Владимир Николаевич*. Всего побед: 40. Первый боевой вылет: июнь 1941. Всего вылетов: 300+. Воздушных боев: ?. Погиб 5.07.1943 г. Результативность:?

Бочков Иван Васильевич*. Всего побед: 40. Первый боевой вылет: СФВ, осень 1939. Всего вылетов: 350. Воздушных боев: 45+. Погиб 4.04.1943 г. Результативность: 1.12.

Приложение № 4.

Сравнительная таблица летно- тактических данных некоторых серийных истребителей ВВС КА [\[38\]](#).

| Наименование | «Томагавк» Аллисон V-1710 — C15 | МиГ-3 АМ-35А | Як-1 М-105 | ЛяГТ-3 М-105 |
|--|--|--|---|--|
| Полетный вес, кг | 3392 | 3299 | 2847 | 3280 |
| Мощность мотора, л.с. (на высоте, м) | 1090 (4000) | 1200 (6000) | 1050 (4000) | 1050 (4000) |
| Максимальная скорость: у земли, км/ч | 445 | 466 | 490 | 457 |
| Максимальная скорость: км/ч (на расчетной вы- соте, м) | 545 (4860) | 615,5 (7800) | 586,5 (5100) | 549* (5000) |
| Время набора 5000 м, мин. | 7 | 7,1 | 5,7 | 8,6 |
| Практический потолок, м | 10760 | 11500 | 10500 | 9300 |
| Посадочная скорость, км/ч | 120 | 140 | 137 | 143 |
| Разбег, м | 280 | 390 | 340 | 545 |
| Пробег, м | 360 | 455 | 560 | 460 |
| Дальность полета на 0,9 V макс, км (на высоте, м) | 850 (4800) | 628 (7250) | 700 (4700) | 705 (5050) |
| Запас горючего, кг | 437 | 335 | 305 | 340 |
| Время выполнения виража на 1000 м, мин. | 18 | 22 | 20—21 | — |
| Нагрузка на м ² | 159 | 188,5 | 163 | 183 |
| Вооружение (боезапас) | 2 пулемета 12,7 (760), 4 пулемета 7,62 (2080) | 1 пулемет 12,7 (280), 2 пуле- мета 7,62 (1500) | 1 пушка 20 (130), 2 пулемета 7,62 (1500) | 1 пушка 20 (160), 1 пуле- мет 12,7 (200), 2 пулемета 7,62 (1300) |

* С закрытой заслонкой водорадиатора.

Приложение № 5.

Документы

Приказ НКО СССР № 0496 от 15 июня 1942 г. «О применении истребителей авиации на поле боя в качестве дневных бомбардировщиков»^{39}

Опыт войны показал, что наши истребители на поле боя и в ближайшем тылу на глубине 20—30 км от переднего края с успехом могут выполнять задачи дневных бомбардировщиков. После сбрасывания бомб истребители выполняют свою основную задачу по уничтожению воздушного противника и по прикрытию своих войск. Применение истребителей на поле боя для бомбометания днем значительно увеличивает ударную силу нашей авиации, наши бомбовые выстрелы.

Бомбодержатели (по две балки на каждом самолете) на наших истребителях поставлены не случайно и не для украшения самолета, а для того, чтобы использовать и эти самолеты для дневного бомбового удара по врагу, по его живой силе и технике на поле боя.

Однако этого до сих пор многие наши авиационные командиры не понимают и не используют истребителей для бомбометания днем противника на поле боя.

ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Самолеты ЛАГГ-3, И-153, И-16 и поступающие в авиачасти с бомбодержателями Як-1 и Як-7 обязательно использовать для решения бомбардировочных задач днем на поле боя на глубину до 20—30 км. от переднего края.

2. Бомбовую зарядку на истребителях варьировать в зависимости от целей, используя для этого авиабомбы ФАБ-100, ЗАБ-100, ФАБ-50, ЗАБ-50 и осколочные АО-25.

3. Во всех истребительных полках, находящихся на фронте и в тылу приступить немедленно к обучению бомбометанию днем всех летчиков не умеющих бомбить.

4. О применении истребителей для бомбометания днем на поле боя и в войсковом тылу на глубину 20—30 км. от переднего края доносить ежедневно Командующему ВВС КА к 22—00 отдельным донесением по телеграфу или шифром по радио, начиная с 20.6.42.

5. Разъяснить всем летчикам-истребителям авиачастей всю важность выполнения настоящего приказа.

6. При выдаче премий за боевые вылеты считать два боевых вылета истребителя с бомбами для дневного бомбометания за три боевых вылета.

7. Персональную ответственность за выполнение настоящего приказа возложить на Командующих Воздушных Армий, Командующих ВВС фронтов и Командиров истребительных дивизий.

Командующий ВВС КА генерал-лейтенант авиации
Новиков

Начальник штаба ВВС КА генерал-майор авиации
Худяков

УКАЗАНИЯ

по боевому использованию авиации на основе опыта боевых действий частей военно-воздушных сил Юго-Западного фронта в период с 11.5 по 31.5.42

1. Боевые действия, развернувшиеся на Харьковском и Изюмском направлениях нашего фронта, с первых же дней операции сопровождаются большой боевой активностью в воздухе. Противник к районам и

направлениям действий своих бронетанковых войск сосредоточил большое количество авиации, особенно истребительной, пытаясь численным превосходством обеспечить за собой инициативу в воздухе и прикрыть свои мотомеханизированные группировки от наших ударов с воздуха. Воздушные бои носят ожесточенный характер, в них противник несет большие безвозвратные потери: он потерял в воздушных боях около 200 самолетов разных типов, что в два с лишним раза превышает наши потери в воздухе.

Воздушные бои показали, что противник бросает в бой свой слабо подготовленный летный состав. Из числа сбитых и взятых в плен немецких летчиков имеются недоучки, совершившие после окончания школ всего лишь по 1—2 боевых вылета. Из показаний пленных установлено, что прослойка этой недоученной части летных кадров в частях и подразделениях фашистских военно-воздушных сил, действующих против нашего фронта, очень высокая (до 50%). Даже насыщение на некоторых участках фронта новым типом истребителя Me-109ф не уменьшает количества потерь противника: из числа 200 самолетов, сбитых в воздушных боях, имеется свыше 30 Me-109ф. Можно сделать вывод, что нам противостоит численно превосходящий воздушный противник, но качественно значительно уступающий нам, потерявший уже значительную часть своих опытных летчиков. Опираясь в воздухе на количественное превосходство, противник, напрягая усилия, стремится возместить утерянное былое качество летных кадров.

2. Стремясь достичь этой цели, противник вынужден был с первых же дней операции действовать большими группами самолетов, разнообразить формы и методы боевого использования своей авиации как в воздушных боях, так и на поле боя.

Необходимо отметить, что недоучет со стороны командования военно-воздушными силами армий, групп и нашего летного состава всего того нового, что противник применяет в своих боевых действиях в воздухе, приводит к излишним и напрасным нашим потерям. В тех случаях, когда своевременно учитывались и разгадывались все уловки противника, наших потерь не было, противник сам попадал в ловушку, нес тяжелые потери, был беспощадно бит в воздухе. Ввиду этого повседневный учет и анализ приемов и методов, применяемых противником в воздухе, учет всех его хитростей, анализ своих ошибок и принятие конкретных и решительных мер противодействия является первостепенной задачей командования военно-воздушными силами армий, групп и частей. Без этого нельзя сейчас управлять и командовать подчиненными частями, нельзя одержать победу над противником без напрасных потерь. Мало разгадать и учесть тактику противника. Необходимо всякому новому приему его противопоставить свой новый прием, отказаться от шаблона, застывшего трафарета и схемы, которые нетерпимы в современном бою вообще, а в воздухе — в особенности.

3. Изучая опыт боевых действий в воздухе в проводимой операции в тактике военно-воздушных сил противника следует учесть следующее:

а) Военно-воздушные силы противника на поле боя и в воздушных боях действуют большими группами, достигающими иногда до 30—40 самолетов. Состав групп смешанный, с большого наряда истребителей для прикрытия своих бомбардировщиков.

б) Воздушные бои показывают, что противник не всегда и не во всех случаях вступает с нами в бой. Он атакует там, где имеет численное превосходство, и тогда, когда обеспечена внезапность атаки.

в) Перед атакой боевых порядков наших наземных войск противник высылает истребители и (4—6 самолетов) в намеченный для атаки район с целью увести в сторону наших истребителей, прикрывающих наземные войска, и обеспечить этим самым беспрепятственные действия своих бомбардировщиков.

г) Отмечается продолжительное пребывание авиации противника над полем боя. Зафиксирован ряд случаев, когда группы Ю-88 и Ю-87 бомбардирование производили до 20—25 минут, делая по 8—10 заходов, сбрасывая при этом по 1—2 бомбы. В этот момент танки противника переходят в контратаку. Истребители патрулируют над полем боя сменяющимися группами 6—12 самолетов до 1 часа 15 минут — 1 часа 30 минут.

д) При появлении над полем боя наших штурмовиков или бомбардировщиков истребители противника разделяются на две группы: первая группа, летающая с превышением, вступает в воздушный бой с нашими истребителями, стремясь оторвать их от прикрываемых бомбардировщиков и штурмовиков; вторая группа, как только наши штурмовики и бомбардировщики остаются одни без прикрытия, атакует их. Эта тактика противника рассчитана на то, чтобы бить наши самолеты по частям. В тех случаях, когда наши истребители не уходили от бомбардировщиков и штурмовиков, имели две группы, из них одна прикрывала бомбардировщиков и штурмовиков, а вторая — вела бой с истребителями противника, наши части с успехом выполняли задание.

е) Противник широко в воздухе применяет элемент внезапности. Кроме того, выделяет одиночные или пары истребителей (видимо, наиболее отборные кадры) — «охотники», которые внезапно атакуют самолеты, отбившиеся от общего строя. Эти «охотники», скрываясь за облачностью, производят атаки внезапно со стороны солнца. В открытый бой не вступают. Отмечен ряд случаев, когда «охотники» пристраивались в хвост

нашим самолетам, оставаясь не замеченными, производили неожиданные атаки наших самолетов в момент посадки на своем аэродроме, к тому же «охотники» вскрывали нашу действующую сеть.

ж) При невыгодных условиях и соотношении сил противник стремится немедленно выйти из боя. Выход из боя противник производит разнообразно: либо с резким набором высоты и уходом в сторону (Me-109ф), либо резким снижением до бреющего полета с имитацией подожженного мотора (выпуск струи дыма), что создает впечатление подбитого либо падающего самолета.

Все вышеперечисленные приемы в тактике воздушного противника свидетельствуют о том, что он, неся большие потери от наших военно-воздушных сил, стремится их уменьшить за счет хитрости и разнообразия методов, широко им применяемых.

4. К недостаткам, вскрытым в практике боевого применения нашей авиации в операции, отношу:

а) Стремление действовать мелкими группами. Средний состав наших групп бывает 6—10 и редко 15—20 самолетов. В этом одна из наших главных ошибок. Мало численная группа в воздухе сковывалась противником, теряла инициативу в бою, рассыпалась, несла потери за счет одиночно действующих самолетов.

б) Большой разрыв по времени между обнаружением цели и ударом. Не практикуется вызов самолетами-разведчиками по радио штурмовиков и бомбардировщиков для атаки обнаруженных им целей.

в) Прикрывающие истребители действуют на одной высоте, не делятся на ударную и сковывающую группы.

г) Бомбардировщики и штурмовики не применяют маневра при атаках истребителей противника, идут по прямой, растягивают строй и нарушают огневое взаимодействие.

д) По-прежнему пребывание наших самолетов над целью, особенно над полем боя, бывает непродолжительным. Атака цели производится, как правило, с одного захода, боеприпасы сбрасываются залпом. Отмечены случаи, когда истребители, высылаемые на поле боя для прикрытия своих войск, уходят из района патрулирования на аэродром, не выдерживая установленных старшим командиром сроков пребывания над целью. Приказ Народного Комиссара Обороны № 0171 не выполняется. Командиры полков, высылая самолеты на прикрытие, бомбометание и для штурмовых действий, не указывают командирам групп, сколько времени находиться над целью, сколько производить заходов и когда по времени уходить на свой аэродром.

е) При ведении боя наши истребители, особенно молодые летчики, допускают такие фигуры при потере высоты, что в ходе боя ставят их в невыгодное положение. Выход из боя производится строго по прямой со снижением и уходом на свой аэродром. В боях с численно превосходящим противником наши истребители редко применяют «цепочки» как наиболее эффективный метод оборонительного боя. В истребительных полках, особенно в составе молодого пополнения, слабо отработаны приемы воздушного боя «парой», ведомый плохо знает ведущего или наоборот. Одним из больших недостатков наших экипажей является низкая осмотрительность в воздухе, наблюдение главным образом передней полусферы, слабо просматривается задняя полусфера, в границах которой противник всегда производит атаки.

ж) Наши штурмовики и бомбардировщики не всегда в первую очередь атакуют танки как основное и главное оружие противника, нередко предпочитают атаке танков удары по автомашинам, подводам и другим менее важным целям. Нужно понять, что в проводимой

операции основной и решающей целью для всех видов нашей авиации являются танки противника, при выводе из строя которых противник теряет свою основную силу, а следовательно, и свое преимущество.

з) Предполетная подготовка поставлена плохо. Постановка задач нечеткая, неконкретная. Как правило, перед полетом командирами полков указывается только район цели и какие экипажи пойдут на выполнение данной задачи. Такая постановка задач приводит к бессистемному их выполнению и ничем не оправдываемым потерям, не воспитывает летный состав тактически грамотному их решению, умению оценить обстановку, наносить противнику наибольшие потери в живой силе и технике.

и) Должной ответственности за выполнение боевых задач командиры полков и соединений не чувствуют. Причины потерь в воздушных боях тщательно не анализируются и не выясняются. За потери, явившиеся результатом плохой организации предполетной подготовки и боевого полета, а также огневого взаимодействия, командиры подразделений и полков к ответственности не привлекаются.

к) Некоторые командиры соединений на аэродромах бывают редко, штабы этих соединений оторваны от аэродромного базирования своих частей, боевые действия непосредственно на аэродромах не организуют.

л) На аэродромах отсутствует четкий порядок и маскировка, не организованы отдых, учеба, подготовка к полету летного состава и материальной части. Командиры авиационных частей и соединений передоверили аэродромы техническому составу. Все пущено на самотек и не способствует организации боевой деятельности на аэродромах.

ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Командирам частей и соединений немедленно наладить организацию предполетной подготовки, потребовать четкой и конкретной постановки боевых задач и установить строгий распорядок на аэродромах.

2. На каждый день (ночь) боевых действий командирам соединений составлять план боевого использования своей авиации на основе полученных от командования военно-воздушными силами Юго-Западного фронта или командующих военно-воздушными силами армий боевых задач, в котором должны быть четко определены конкретные задачи подчиненных частей.

3. При постановке боевых задач и заданий на вылет указывать место действия, точное время и продолжительность пребывания своей авиации над целью, порядок взаимодействия истребителей, штурмовиков и бомбардировщиков, нагрузку и расход боеприпасов. Иметь точный расчет самолето-вылетов на день.

4. Боевые вылеты проводить большими группами, объединяя два, а если требует обстановка — три-четыре полка в группу.

5. Командиры истребительных полков должны четко указывать командирам групп истребителей, вылетающих на прикрытие своих войск на поле боя, район прикрытия, продолжительность и время дежурства в воздухе, боевой порядок при патрулировании. Преждевременный уход из района дежурства расценивать как невыполнение поставленной боевой задачи.

6. Командир бомбардировочного или штурмового авиационного полка, организуя боевой вылет, должен на земле принять точное решение и отдать экипажам устный боевой приказ, в котором указать: время атаки цели, метод атаки, количество заходов, продолжительность пребывания группы над целью,

строи и боевые порядки, порядок ухода от цели, действия группы на случай воздушного боя, порядок противозенитного маневра, прикрытие взлета и посадки, организация неослабленного и непрерывного наблюдения за воздухом по секторам в составе группы.

Все эти вопросы изложить в виде устного боевого приказа перед вылетом.

7. Высылая на разведку войск противника, экипажу разведывательного самолета ставить задачу по радио. Вызывать бомбардировщиков и штурмовиков для атаки обнаруженных целей, применяя простейшие способы радиосигналов. Если почему-либо вызов по радио произвести нельзя, на аэродромах иметь в готовности № 2 штурмовиков и бомбардировщиков для атаки целей, вскрытых самолетом-разведчиком. Вылет производить немедленно после посадки разведчика.

8. В дни усложненных метеорологических условий, особенно при низкой облачности, боевые действия вести, сокращая прикрытие истребителями, используя облачность как средство маскировки для внезапного удара и ухода после атаки от истребителей противника.

9. Учитывая особо важное значение в воздушном бою действия «парой», командирам истребительных полков особенно тщательно и продуманно подобрать состав «пар», учитывая персональные качества каждого летчика. В практике боевых полетов систематически добиваться боевой слетанности «пар», их взаимопонимания, взаимовыручки.

10. Командирам соединений всемерно поощрять тех командиров полков, эскадрилий и звеньев, которые в каждом боевом полете применяют новые приемы борьбы с противником, разнообразят формы и методы своих боевых действий, используя дерзость, хитрость, внезапность и, как следствие всего этого, не имеют потерь. Боевые дела этих командиров как образец лучшего делать достоянием всех экипажей,

подразделений и частей. Одновременно за плохую организацию и невыполнение боевых задач привлекать виновных к строжайшей ответственности.

11. В конце боевого дня, а при наличии времени после каждого полета командирам полков с летным составом проводить краткие разборы боевых вылетов, указывая конкретно, кто и как действовал, какие были тактические ошибки, что и кому нужно сделать для их устранения. Добиваться, чтобы при помощи этих разборов воспитывались молодые летные кадры, чтобы они учились на живых примерах искусству победы над противником.

Настоящие указания довести до сведения и разъяснить всему летному составу частей.

Командующий военно-воздушными силами Юго-Западного фронта

генерал-лейтенант авиации *Фалалеев*

Военный комиссар военно-воздушных сил Юго-Западного фронта

бригадный комиссар *Брагин*

Начальник штаба военно-воздушных сил Юго-Западного фронта

генерал-майор авиации *Шкурин*.

ПРИКАЗ

О порядке награждения летного состава военно-воздушных сил Красной Армии за хорошую боевую работу и мерах борьбы со скрытым дезертирством среди отдельных летчиков ^{40}

№ 0299 от 19 августа 1941 г.

Для поощрения боевой работы летного состава Военно-Воздушных Сил Красной Армии, отличившегося

при выполнении боевых заданий командования на фронте борьбы с германским фашизмом, приказываю ввести порядок награждения летчиков за хорошую боевую работу, а командирам и комиссарам авиадивизий представлять личный состав к награде в соответствии с приказом:

I.

А. В истребительной авиации

Установить денежную награду летчикам-истребителям за каждый сбитый самолет противника в воздушном бою в размере 1000 рублей.

Кроме денежной награды, летчик-истребитель представляется:

за 3 сбитых самолета противника — к правительственной награде; за следующие 3 сбитых самолета противника — ко второй правительственной награде; за 10 сбитых самолетов противника — к высшей награде — званию Героя Советского Союза.

За успешные штурмовые действия по войскам противника летчики премируются и представляются к правительственной награде:

за выполнение 5 боевых вылетов на уничтожение войск противника летчик-истребитель получает денежную награду 1500 рублей;

за выполнение 15 боевых вылетов летчик-истребитель представляется к правительственной награде и получает денежную награду 2000 рублей;

за выполнение 25 боевых вылетов летчик-истребитель представляется ко второй правительственной награде и получает денежную награду 3000 рублей;

за выполнение 40 боевых вылетов летчик-истребитель представляется к высшей правительственной награде — званию Героя Советского Союза и получает денежную награду 5000 рублей.

Во всех случаях результаты и эффективность выполнения штурмовых действий должны быть подтверждены командирами наземных частей или разведкой.

За уничтожение самолетов противника на аэродромах летчики-истребители премируются и представляются к правительственной награде:

за успешное выполнение 4 боевых вылетов на уничтожение самолетов противника на его аэродромах летчик-истребитель получает денежную награду 1500 рублей;

за успешное выполнение 10 боевых вылетов днем или 5 вылетов ночью летчик-истребитель представляется к правительственной награде и получает денежную награду 2000 рублей;

за успешное выполнение 20 боевых вылетов днем или 10 вылетов ночью летчики-истребители представляются ко второй правительственной награде и получают денежную награду 3000 рублей;

за успешное выполнение 35 боевых вылетов днем или 20 вылетов ночью лица летного состава представляются к высшей правительственной награде— званию Героя Советского Союза и получают денежную награду 5000 рублей.

Результаты боевых действий по аэродромам противника должны быть подтверждены фотографированием или разведывательными данными.

Летчики, применившие в воздушном бою таран самолета противника, также представляются к правительственной награде.

Количество сбитых самолетов устанавливается в каждом отдельном случае показаниями летчика-истребителя на месте, где упал сбитый самолет противника, и подтверждениями командиров наземных частей или установлением на земле места падения сбитого самолета противника командованием полка...

II.

Порядок награждения частей ВВС Красной Армии и их командиров

Представление к награждению орденами Союза ССР лучших авиационных полков и отдельных эскадрилий производится командующими ВВС фронтов, исходя из результатов боевой работы при наименьших потерях людей и своей материальной части.

Командиры и комиссары авиационных полков и эскадрилий представляются к правительственным наградам:

А. В истребительной авиации

Командир и комиссар эскадрильи, уничтожившей в воздушных боях не менее 15 самолетов противника и потерявшей при этом не более 3 самолетов, представляются к ордену Ленина.

Командир и комиссар полка, уничтожившего в воздушных боях не менее 30 самолетов противника и потерявшего при этом своих не более 5 самолетов, представляются к ордену Ленина...

...Предупреждаю командующих войсками округов, командующих ВВС округов, что предлагаемые настоящим приказом меры надлежит провести со всей решительностью и твердостью без всяких отступлений и в установленный срок.

Личную ответственность за исполнение в срок настоящего приказа возлагаю на командующих войсками округов и командующих ВВС округов.

Приказ прочесть и разъяснить во всех отдельных отрядах и эскадрильях ВВС Красной Армии.

Народный комиссар обороны СССР *И. Сталин.*

ПОЛОЖЕНИЕ

о наградах и премиях для личного состава военно-воздушных сил Красной Армии, авиации дальнего действия, истребительной авиации ПВО, ВВС военно-морского флота за боевую деятельность и сохранение материальной части^{41}

Истребительная авиация

...4. Командиры подразделений, частей и соединений, помимо наград получаемых за личные подвиги, к правительственным наградам представляются:

а) за умелое командование подчиненными подразделениями, частями или соединениями, действия которых способствовали успешному разгрому противника в бою или операции наземных войск или флота;

б) командир эскадрильи (в том числе и отдельной), под командованием которого эскадрилья уничтожила в воздушных боях и на аэродромах противника 25 самолетов, имея при этом потери не более 5 своих самолетов;

в) командир полка, под командованием которого полк уничтожил в воздушных боях и на аэродромах противника 60 самолетов, имея при этом потери не более 10 своих самолетов.

Примечание:

1. Боевым вылетом для истребительной авиации, засчитываемым для награждения, считается каждый полет, связанный со встречей с воздушным противником, или полет, протекавший в зоне зенитного огня противника или над боевыми порядками противника.

2. Сбитые самолеты в групповом воздушном бою, если нельзя установить, кто лично его сбил, или если они сбиты одновременной атакой 2—3-х и более

летчиков, делятся равномерно и засчитываются как часть сбитого самолета для каждого отдельного летчика, участника группового боя...

Командующий Военными Воздушными Силами
Красной Армии маршал авиации *Новиков*
30 сентября 1943 г.

**ПРИКАЗ НАРОДНОГО КОМИССАРА ОБОРОНЫ СОЮЗА
ССР**

СОВЕРШЕННО СЕКРЕТНО

В одном экз.

21 сентября 1941 г. г. Москва.

СОДЕРЖАНИЕ: О создании эскадрилий «ОХОТНИКОВ»

На протяжении 3-х месяцев войны наша славная авиация наносит сокрушительные удары врагу: по его пехоте, мотомехчастям, тапкам и артиллерии. Героические летчики беспощадно уничтожают вражескую авиацию в воздухе и на его аэродромах.

Однако, как показывает опыт войны, на сегодня наша авиация не ведет систематической борьбы по нарушению и дезорганизации работы тыла, системы подвоза и управления противника.

ПРИКАЗЫВАЮ:

Для систематической дезорганизации управления противника и работы его тыла создать в составе каждого ВВС Фронта из имеющихся в наличии истребителей по одной-две истребительных эскадрильи «ОХОТНИКОВ».

Основными задачами эскадрилий «ОХОТНИКОВ» считать: систематическое уничтожение штабов, штабных и командирских вражеских автомашин, его автоцистерн с горючим, отдельных и небольших групп

автомашин с пехотой и боеприпасами и разрушение проволочной связи.

Эскадрильи «ОХОТНИКОВ» укомплектовать из наиболее смелых летчиков, отлично владеющих техникой пилотирования в сложных условиях погоды, из отличных стрелков по наземным целям.

В основу тактики действий эскадрилий «ОХОТНИКОВ» положить — действие их на низких высотах, парами и звеньями, вдоль основных шоссе и грунтовых дорог, днем и в любых условиях погоды.

Своими действиями мелкие группы «ОХОТНИКОВ» должны прочесывать дороги путем регулярных последовательных боевых вылетов.

Для увеличения радиуса действий наших истребителей и в целях воздействия на противника в полосе всего фронта организовать посадку (подскок) самолетов на передовые аэродромы, площадки.

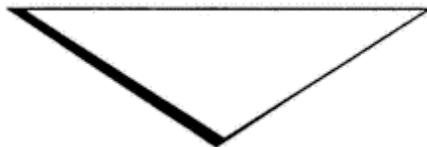
Исполнение о сформировании эскадрильи «ОХОТНИКОВ» донести к 1 октября 1941 года.

Итоги боевой работы эскадрилий «ОХОТНИКОВ» доносить ежедневно в оперативной сводке.

Приказ ввести в действие по телеграфу.

Народный комиссар обороны Союза ССР *И. Сталин*.

21.09.41.



СПИСОК ОСНОВНОЙ ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

Абросов С. В небе Испании. 1936—1939 годы. О советских летчиках-истребителях, воевавших в Испании. М., 2003.

Авиация ВМФ в Великой Отечественной войне. М.: Воениздат, 1983.

Бодрихин Н. Советские асы. М.: ТАМП, 1998.

Боевой устав истребительной авиации (БУИА-40). М.: Воениздат, 1940.

Воздушный мост над Ладогой. Л.: Лениздат, 1984.

Горбач В. Над Огненной Дугой. Советская авиация в Курской битве. М.: ЭКСМО, Яуза, 2007.

Драбкин А. Я дрался на истребителе. Принявшие первый удар. 1941—1942. М.: Яуза, ЭКСМО, 2006.

Драбкин А. Я дрался с асами люфтваффе. На смену павшим. 1943—1945. М.: Яуза, ЭКСМО, 2006.

Жоффер Ф. Нормандия — Неман. М.: Воениздат, 1960.

Зимин Г.В. Тактика в боевых примерах. Истребительная авиационная дивизия. М.: Воениздат, 1982.

Кондратьев В. Битва над степью. Авиация в советско—японском вооруженном конфликте на реке Халхин-Гол. — М.: Фонд содействия авиации «Русские витязи», 2008.

Куликов В., Мощанский И. Операция «Барбаросса»: воздушные сражения 1941 года // Фронтальная иллюстрация № 3, 2000 г.

Куровски Ф. Черный крест и красная звезда. Воздушная война над Россией 1941—1945. М.: Центрополиграф, 2011.

Маслов М. «Король истребителей». Боевые самолеты Поликарпова. М.: Яуза, ЭКСМО, 2009.

Маслов М. Истребитель И-15бис. М.: Русское авиационное акционерное общество (РУСАВИА), 2003.

Пшеняник Г. Крах плана «Эдельвейс». Советская авиация в битве за Кавказ. 1942—1943. М.: Центрполиграф, 2013.

Смирнов А. Боевая работа советской и немецкой авиации в Великой Отечественной войне. М.: АСТ, АСТ Москва, Транзиткнига, 2006.

Советские Военно-воздушные силы в Великой Отечественной войне 1941—1945 гг. М.: Воениздат, 1968.

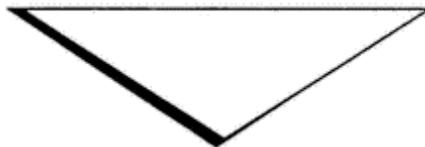
Солонин М.С. Новая хронология катастрофы 1941. М.: Яуза, ЭКСМО, 2010.

Федоров А.Г. Авиация в битве под Москвой. М.: Наука, 1975.

Хазанов Д. 1941. Горькие уроки: Война в воздухе. — М.: Яуза, ЭКСМО, 2006.

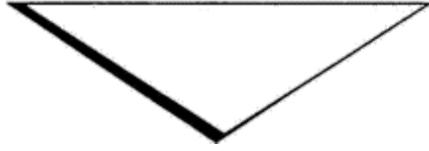
Швабедиссен В. Сталинские соколы. Анализ действий советской авиации 1941—1945. Минск: Харвест, 2001.

Шумилин В.С. Советская военная авиация 1917—1941. М.: Наука, 1986.



СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ СОКРАЩЕНИЙ

- БАД — бомбардировочная авиационная дивизия
БАК — бомбардировочный авиационный корпус
ВНОС — войска воздушного наблюдения,
оповещения и связи
ВО — военный округ
ГВФ — Гражданский воздушный флот
дбап — дальнебомбардировочный авиационный полк
ИАД — истребительная авиационная дивизия
иап — истребительный авиационный полк
КА — Красная Армия
каэ — корректировочная авиационная эскадрилья
лбап — легкий бомбардировочный авиационный полк
НБАД — ночная бомбардировочная авиационная
дивизия
нбап — ночной бомбардировочный авиационный полк
НКО — Народный комиссариат обороны
ПВО — противовоздушная оборона
РАГ — резервная авиагруппа
рап — разведывательный авиационный полк
РККА — Рабоче-Крестьянская Красная Армия
САД — смешанная авиационная дивизия
САК — смешанный авиационный корпус
сап — смешанный авиационный полк
сбап — скоростной бомбардировочный авиационный
полк
СНК — Совет народных комиссаров
тбап — тяжелый бомбардировочный авиационный
полк
ШАД — штурмовая авиационная дивизия
шап — штурмовой авиационный полк



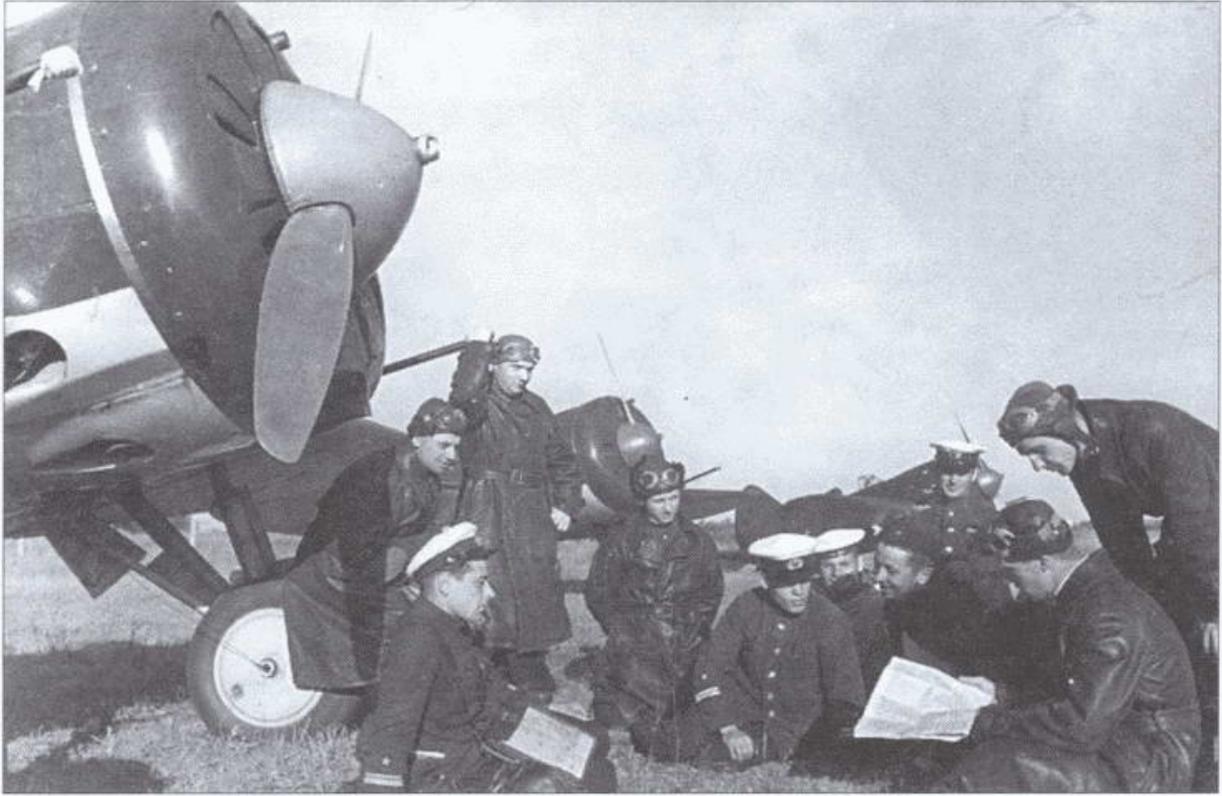
ИЛЛЮСТРАЦИИ



Заместитель начальника ВВС РККА комкор Я.В. Смушкевич — в первом ряду крайний слева, в первом ряду второй слева — начальник истребительного отдела Управления ВВС РККА полковник И.А. Лакеев, крайний справа — военинженер 1-го ранга И. А. Прачик, июнь 1939 г.



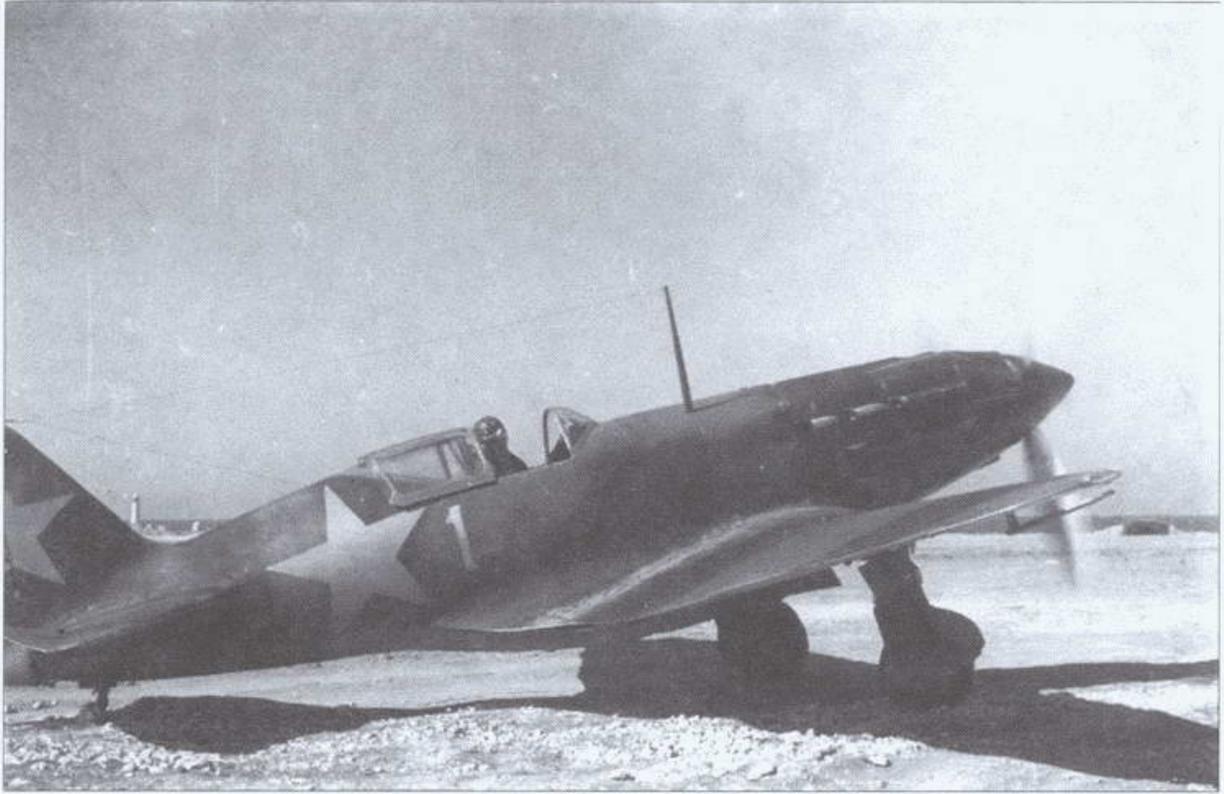
Самый массовый учебный самолет в СССР в 1930-е годы — У-2



Летчики истребительной авиации Балтийского флота, 1940 г.



Немецкие солдаты осматривают захваченный И-16, июнь 1941 г.



МиГ-3, Севастополь, 1941 г.



***Летчики 270-го истребительного авиаполка на фоне истребителя
ЛАГГ-3, Крымский фронт, 1942 г.***



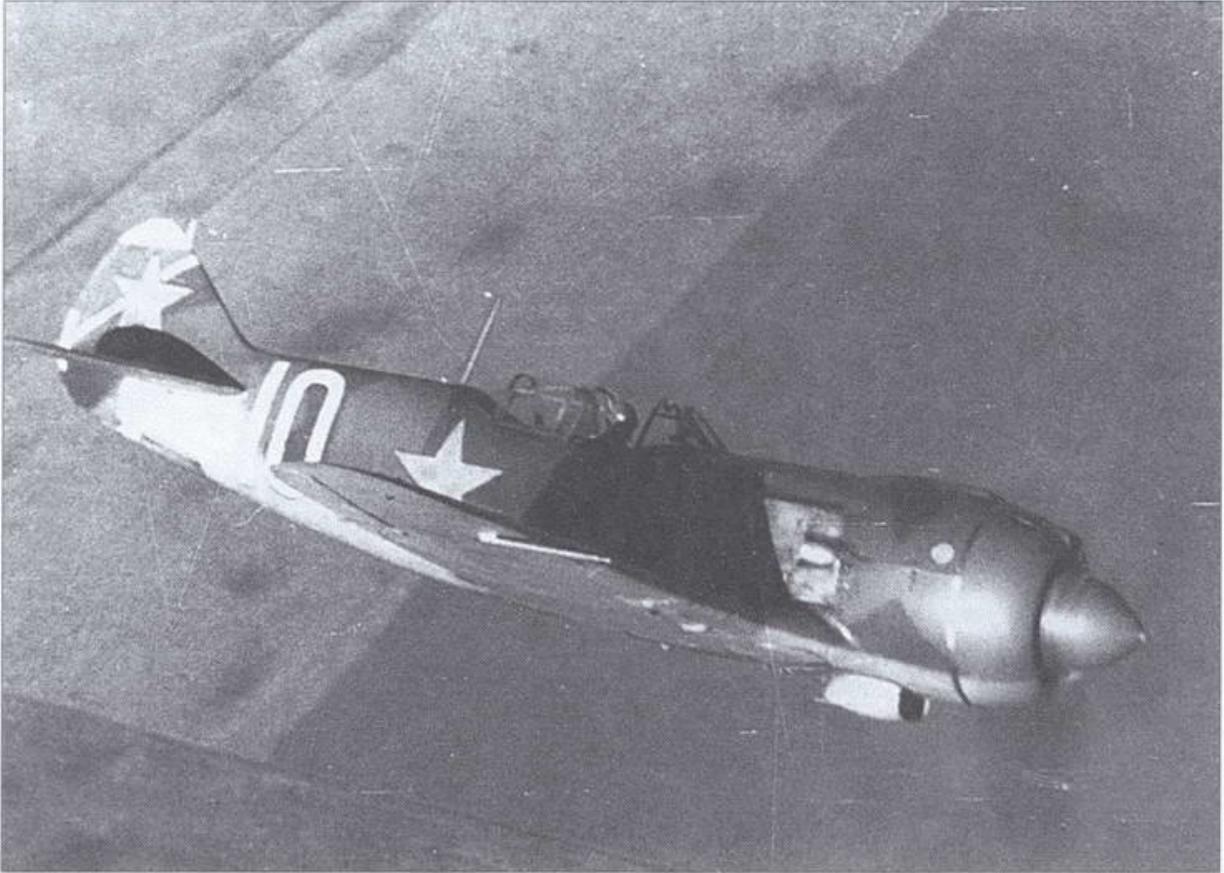
МиГ-3 на Севере, 1941 г.



Летчики одного из истребительных авиаполков в перерывах между боями



МиГи одного из истребительных авиаполков ПВО над Ленинградом



***Истребитель Ла-5 был одним из лучших советских истребителей
времен войны***



Истребитель ЛаГГ-3, 88-й ИАП, Северный Кавказ, лето 1943 г.



P-40 «Киттихок» одного из североморских полков, 1943 г.



***На советско-германском фронте американский истребитель P-39
«Аэрокобра» считался одним из лучших***



Летчики одного из полков (вероятно, 270-го иап) на фронте



Истребитель И-16 с подвешенными неуправляемыми реактивными снарядами РС-82 на аэродроме перед вылетом



Як-1м на площади. В годы войны показы авиатехники прямо на улицах городов были не редкостью



Один из первых полученных ВВС РККА британских истребителей «Харрикейн» на испытаниях в НИИ ВВС. На фоне машины летчики-испытатели



Летчики-истребители 1-й эскадрильи 910-го истребительного авиаполка особого назначения. Первый слева — майор Филиппов, четвертый слева — Герой Советского Союза капитан С. К. Коблов, июнь 1943 г.



Суровые аэродромные будни



***Летчицы 586-го истребительного авиаполка ПВО обсуждают
прошедший боевой вылет у самолета Як-1. Слева направо:
лейтенант Г. П. Бурдина, командир звена лейтенант Т. У Памятных,
заместитель командира эскадрильи лейтенант В. И. Хомякова
(погибла в авиакатастрофе 6 октября 1942 г.), лейтенант В.
Лисицина***



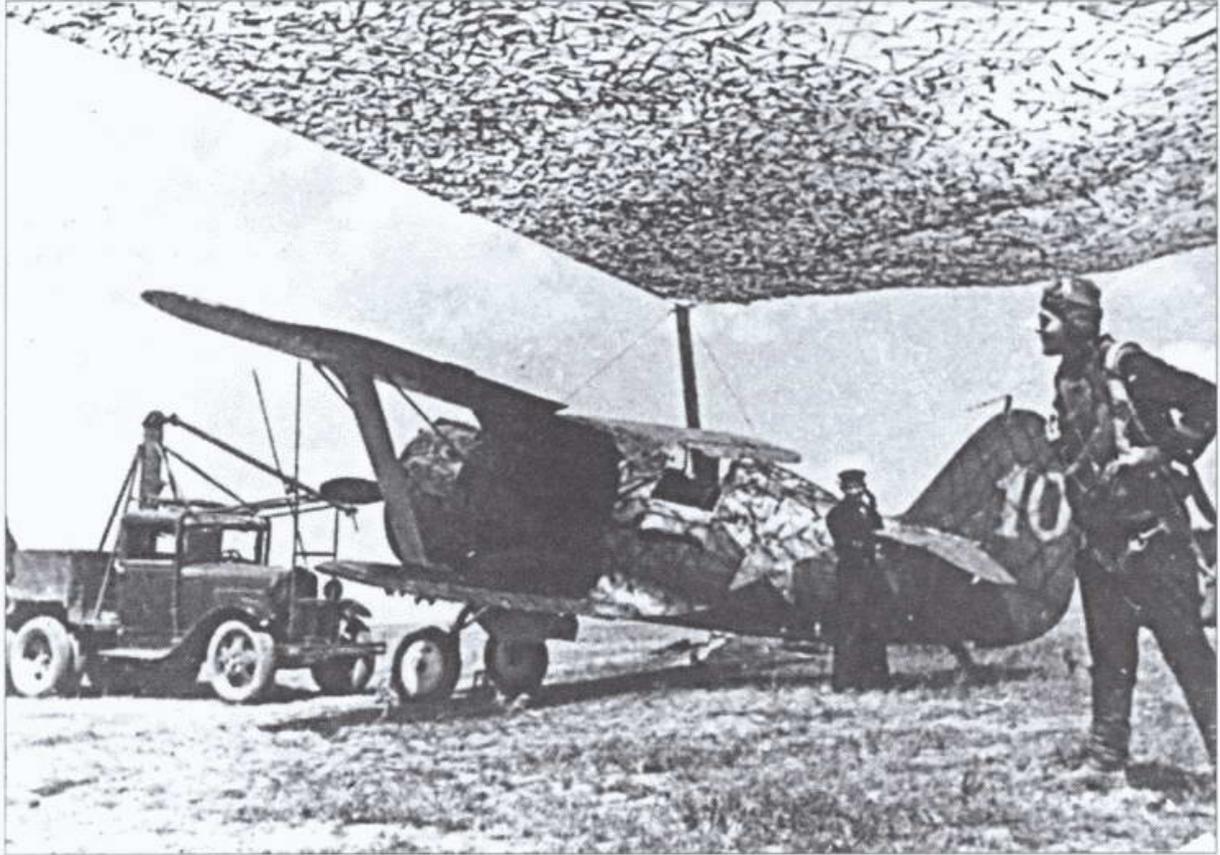
Як полка «Нормандия — Неман» на полевом аэродроме



Кинооператор снимает летчиков эскадрильи «Валерий Чкалов» 159-го авиационного полка на аэродроме на Кубани у истребителя Ла-5 дважды Героя СССР Е.Я. Савицкого



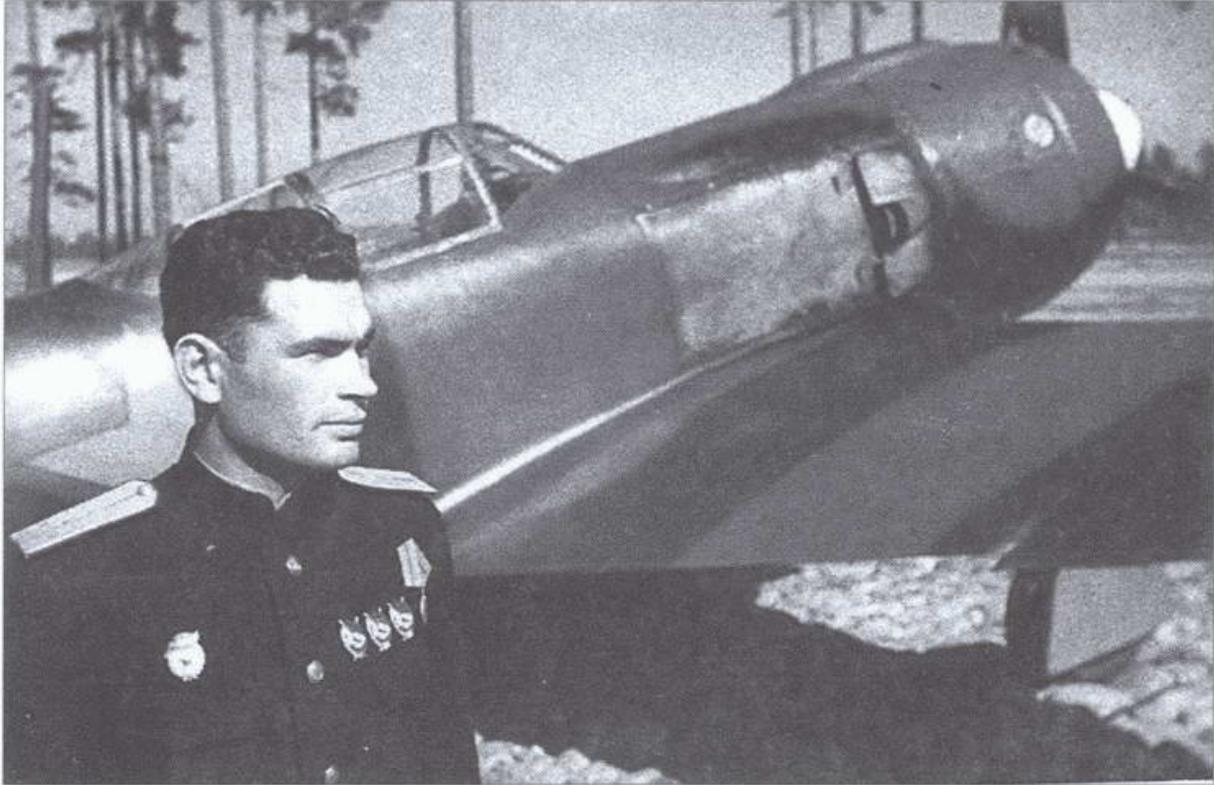
***Герой Советского Союза А.А. Коваченко, авиация Северного флота,
1943 г.***



В тылу И-153 сохранились вплоть до окончания войны



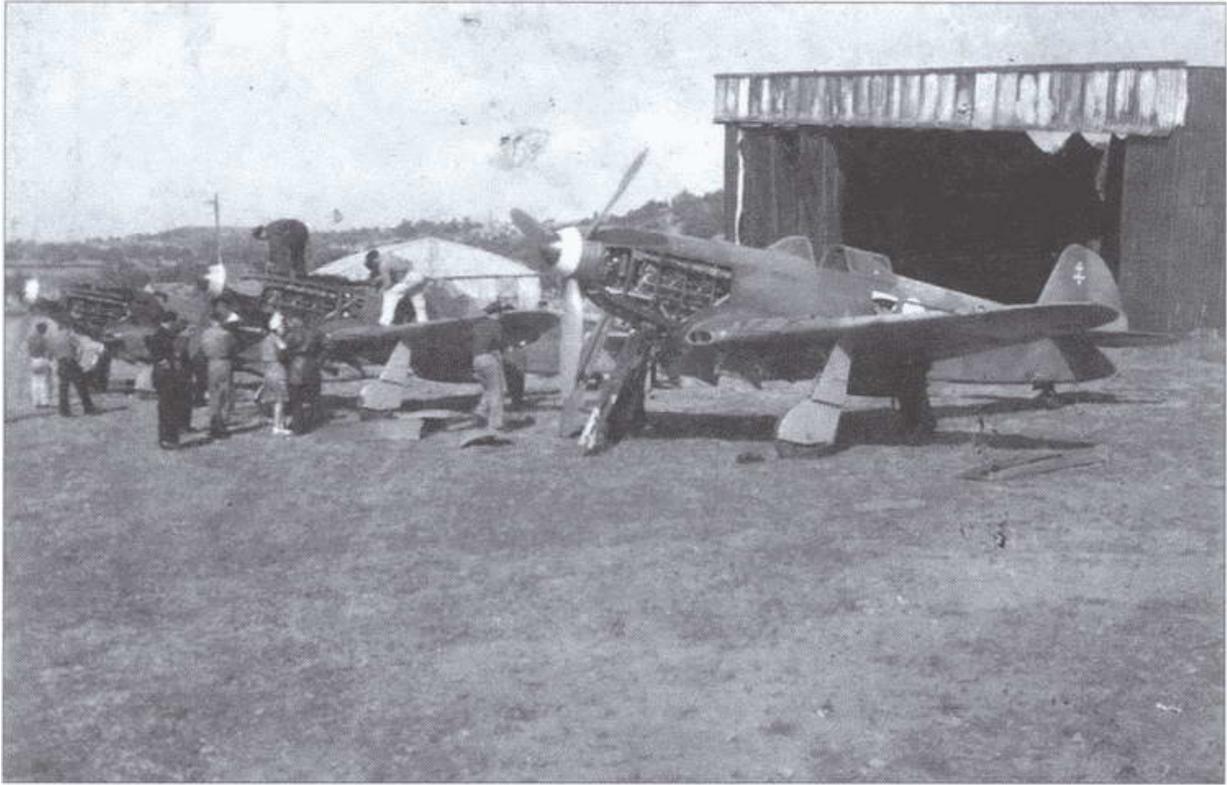
Як-7 летчика Михайлова, Волховский фронт



***Один из лучших асов авиации Краснознаменного Балтийского флота
Е. Т. Цыганов (11 лично сбитых, 8 в группе, 1 таран)***



***Один из символов советской истребительной авиации времен войны
трижды Герой Советского Союза А.Н. Покрышкин***



***Истребители «Нормандии — Неман» на одном из аэродромов
Восточной Пруссии***



***Лучший советский ас Великой Отечественной войны И.Н. Кожедуб
(крайний слева) с боевыми товарищами***



Командир эскадрильи 69-го гвардейского истребительного авиаполка гвардии капитан Н.И. Прошенков на крыле своего самолета Р-39 «Аэрокобра». 1-й Украинский фронт



Заместитель командира эскадрильи 2-го гвардейского истребительного авиаполка Герой Советского Союза гвардии капитан А.И. Майоров в кабине своего истребителя Ла-5ФН «Монгольский арат»

ИСТРЕБИТЕЛИ – НА ВЗЛЕТ!

Новая книга Михаила Жирохова рассказывает об истории и боевом применении истребительной авиации СССР в годы Великой Отечественной войны. Летчики-истребители внесли крупный вклад в разгром врага в небе, их умелые действия спасли тысячи человеческих жизней. На страницах книги читатель найдет подробную информацию о воздушных боях в небе России и Европы. Отдельные главы повествуют об иностранных летчиках-добровольцах в ВВС РККА и об участии «сталинских соколов» в разгроме Японии. Книга рассчитана на самый широкий круг читателя.

ЖЖ военные
тайны
века

ISBN 978-5-4444-1373-9



9 785444 413739



notes

Примечания

1

Яцук Николай Александрович (11.01.1883, Рижский уезд — 1930, Москва). В 1903 г. окончил Морское инженерное училище в Петербурге. Участник Русско-японской войны. С началом 1-й мировой войны — на фронте в составе 34-го КАО. В 1917 г. Яцука избрали командиром своего же отряда, он перешел на сторону новой власти. В 1918 г. его командируют в Петроград, там он стал членом Всероссийской коллегии по управлению воздушным флотом, начальником отдела применения Главвоздухофлота. С начала 1923 г. преподавал тактику авиации в Военной академии и на Высших академических курсах. Он также преподавал в Воздушной академии и в Школе маскировки. Активный творческий период Яцука продолжался до 1926 г., когда прогрессирующая болезнь вывела его из строя.

Лапчинский Александр Николаевич (1882, Тверская губерния — 2.5.1938, Москва), теоретик воздушной войны, комбриг (1935). Образование получил в Алексеевском военном училище, Киевской школе летчиков-наблюдателей (1916). Участник 1-й мировой войны, поручик. В 1917 г. избран командиром 2-го артиллерийского авиадивизиона. В 1918 г. вступил в Красную армию. Во время Гражданской войны командир авиаотряда, зам. нач. и нач. полевого управления авиации и воздухоплавания 8-й и 9-й армий, нач. штаба Воздушного флота РККА. Один из создателей красной авиации. После войны пред. уставной комиссии ВВС, редактор журнала «Вестник Воздушного Флота». С 1925 г. преподаватель, нач. кафедры техники Военной академии имени Фрунзе, профессор Военно-воздушной академии имени Н.Е. Жуковского. Ведущий военный теоретик по вопросам тактики авиации, сторонник концепции превосходства авиации и увеличения ее роли в будущей войне. Разработал стратегию массовых бомбовых ударов.

Рычагов Павел Васильевич род. 2 (15).01.1911 г. в Москве. В Красной Армии с 1928 г. После окончания военной школы летчиков в 1931 г. последовательно занимал должности: младший летчик, командир звена, отряда, эскадрильи, бригады. Участник национально-освободительной войны 1936—1939 гг. в Испании, боев с японскими захватчиками в Китае в 1937—1938 гг. С 1938 г. — командующий ВВС группы войск. В советско-финской войне 1939—1940 гг. — начальник ВВС армии. В 1940 г. — заместитель, первый заместитель начальника ВВС Красной Армии, начальник Главного управления ВВС Красной Армии; с февраля 1941 г. — заместитель наркома обороны СССР. Генерал-лейтенант авиации (1940), Герой Советского Союза (1936). Награжден 4 орденами. В начале Великой Отечественной войны по необоснованному обвинению осужден и расстрелян. Реабилитирован в 1954 г.

Козлов Дмитрий Тимофеевич, род. 23.10 (4.11).1896 г. в дер. Разгуляйка, ныне Нижегородской обл. В Красной Армии с 1918 г. На военной службе с 1915 г., окончил школу прапорщиков. Участник 1-й мировой войны. В Гражданскую войну командовал батальоном, полком. После войны окончил курсы «Выстрел» (1924), затем Военную академию им. Фрунзе (1928), был командиром полка, начальником штаба дивизии, командиром дивизии, начальником пехотной школы, командиром-военкомом дивизии, командиром корпуса, преподавателем Военной академии им. Фрунзе. В ходе советско-финской войны командовал стрелковым корпусом. В 1940—1941 гг. был заместителем командующего, командующим войсками военных округов, начальником Главного управления ПВО Красной Армии. Во время Великой Отечественной войны командовал войсками ряда фронтов, армией. После войны окончил Высшие академические курсы при Военной академии Генштаба (1949), был заместителем и помощником командующего войсками ряда военных округов. Генерал-лейтенант (1940). Умер 6.12.1967 г.

Эйдеман (Эйдсманис) Роберт Петрович. Родился в 1895 г. в местечке Леясциемс Валкского уезда Лифляндской губернии в семье учителя. Комкор. Революционный поэт. В Гражданскую войну командовал дивизией, армией и группой войск на Южном и Юго-Западном фронтах. В 20—30-х гг. командовал войсками ВО, начальник и комиссар Военной академии им. Фрунзе, председатель Центрального совета Осоавиахима. В 1932—1934 гг. член РВС СССР. 10.11.1937 г. арестован по делу «Антисоветской троцкистской военной организации». Специальным судебным присутствием Верховного суда СССР 11.06.1937 г. приговорен к расстрелу. Расстрелян 12.06.1937 г.

6

В то время это считалось определяющим доводом в пользу данной структуры.

В документах описаны случаи, когда летчики на И-15 возвращались, имея 80 пробоин в фюзеляже и крыльях, с пробитыми цилиндрами мотора!

Желающих глубже изучить проблематику отсылаю к работам М. Солонина. Д. Хазанова и А. Исаева.

Вероятно, всему виной был быстрый карьерный рост молодого генерала — ведь еще в 1936 году он был всего лишь лейтенантом, который командовал звеном в Испании.

Алексей Павлович Ионов родился 8 февраля 1894 г. в д. Зуевская Ярославской губернии. Стоял у истоков русской военной авиации, отмечен за храбрость на полях Первой мировой войны тремя Георгиевскими крестами. Приняв советскую власть, прапорщик и военный летчик Алексей Ионов вскоре начал службу в 1-м авиационном отряде. В 1926-1927 гг. он закончил высшую школу усовершенствования комсостава в Ленинграде, затем командовал учебной авиационной эскадрильей военных летчиков школы Осоавиахима в Борисоглебске, с 1928 по 1932 г. возглавлял один из отделов этой школы. В конце 1930-х гг. работал в системе военно-учебных заведений ВВС РККА. В начале декабря 1940 г. Ионина направили в Ригу на должность зам. командующего ВВС ПриБОВО. 10 мая 1941 г. назначен командующим авиацией округа.

11

Думаю, к этим цифрам стоит добавить и 11 сбитых румынских самолетов.

Красноюрченко Иван Иванович, род. 03.09.1910. В 1936 г. окончил Качинскую военную школу летчиков. В составе 22-го иап принимал участие в боях на Халхин-Голс. Совершил 111 боевых вылетов, провел 33 воздушных боя и 45 штурмовок, лично сбил 5 японских самолетов. 17.11.39 лейтенанту Красноюрченко И.И. было присвоено звание Героя Советского Союза. В 1939—1941 гг. он командовал эскадрильей, был ном. командира 43-го иап, инспектором истребительной авиации КОВО. С 30.03.42 по 15.10.42 он командовал 102-й ИЛД ПВО, с 16.11.42 по 3.03.44 — 147-й ИЛД ПВО. Затем был заместителем командира 9-го истребительного авиационного Воронежского корпуса ПВО. В 1952 г. окончил авиационный факультет Военной академии Генштаба. Командовал частями ПВО. Работал начальником Центрального аэроклуба им. Чкалова. С 1956 генерал-майор авиации Красноюрченко — в отставке. Жил в Киеве. Был директором керамико-художественного завода. Умер 01.04.1970.

В книге А. Платонова «Борьба за господство на Черном море» (М., 2010, с. 325) даны несколько другие цифры состава ВВС ЧФ по состоянию на 01.06.1941 г.: всего 827 самолетов, в том числе истребителей— 314.

14

В переводе с англ. lend-lease, от lend — давать
в займы и lease — сдавать в аренду.

Казаринова Тамара Александровна (1906—1956). Родилась 26.06.1906 г. в г. Москва. Окончила Военно-теоретическую школу ВВС в г. Ленинград (1929), Военную школу летчиков Кача-Севастополь (1931), Высшую летно-тактическую школу в г. Липецк (1937). В армии — с января 1929 г. Прошла путь от курсанта авиашколы до пом. командира 40-го скоростного бап (март 1940 г.).

На фронтах ВОВ с ноября 1941 г. — командир 586-го иап. С ноября 1942 г. — в распоряжении Главного управления истребительной авиации ПВО. Вплоть до увольнения в запас (июнь 1954 г.) находилась на различных должностях в штабах соединений авиации ПВО страны. Умерла 4 августа 1956 г. Похоронена на Преображенском кладбище в Москве.

Награждена орденом Ленина» орденом Красного Знамени, двумя орденами Красной Звезды, медалями.

16

В апреле полк получил пополнение — девять летчиц, наскоро закончивших пензенское авиаучилище.

Памятных Тамара Устиновна (1919—2012). Родилась 30.12.1919 г. в г. Свердловске в семье рабочего. Работала пионервожатой. В 1936 г. поступила в аэроклуб г. Свердловска, окончила летное отделение, прошла подготовку как инструктор. Была направлена в Ульяновскую летную школу. По окончании вернулась в аэроклуб, который был переименован в 27-ю военную школу.

В Красной Армии — с 15 июля 1941 г. 10 октября 1941 г. откомандирована в Москву в авиагруппу 122, формируемую М.М. Расковой. С 9 декабря 1941 г. — летчик-истребитель, командир звена 586-го иап. С июня 1943 г. — командир эскадрильи. За годы войны совершила 205 боевых вылетов и сбила 2 немецких бомбардировщика. В 1944 г. вышла замуж за летчика-истребителя 148 гв. ПОН Н.Л. Часныка. Перевелась в полк мужа, где и закончила службу в августе 1946 г. После демобилизации училась, работала диспетчером Ростовского аэропорта ГВФ. Жила в Ростове-на-Дону. Скончалась 26 июля 2012 г.

Награждена орденом Красного Знамени, двумя орденами Отечественной войны 1-й ст., медалями.

Возможно, эту двухмоторную двухкилевую машину наши летчицы приняли за бомбардировщик До. 215.

Этот взрыв А.В. Гриднев и принял за столкновение двух других «Фокке-Вульфов».

По цвету карандаша Гитлера, начертившего рубеж обороны кубанского плацдарма на карте.

21

Число побед больше 9.

Муравицкий Лука Захарович. Род. 31.12.1917 г. в д. Долгое, ныне Солигорского р-на Минской области, в семье крестьянина. Вскоре переехал в Москву. Окончил 6 классов и школу ФЗУ, работал токарем. По путевке комсомола пошел на строительство метрополитена, без отрыва от производства окончил аэроклуб. С 1937 г. — в Красной Армии, год спустя окончил Борисоглебскую военную авиационную школу летчиков.

Участник Великой Отечественной войны с июля 1941 года. Свою боевую деятельность младший лейтенант Л.З. Муравицкий начал в составе 29-го иап. Сражался на Западном фронте, где сбил несколько самолетов. Затем был переброшен на Ленинградский фронт. Действуя в составе 127-го иап, сбил еще 3 самолета противника.

22.10.1941 г. за мужество и отвагу, проявленные в боях с врагами, удостоен звания Героя Советского Союза.

30.11.1941 г. командир звена 127-го иап ст. л-т Л.З. Муравицкий погиб в воздушном бою при прикрытии транспортных самолетов. Похоронен в деревне Капитоново Всеволожского района Ленинградской области.

Сторожевой корабль «Конструктор» (бывший эсминец «Сибирский стрелок») сошел на воду еще в 1905 г. В 1925 г. его разоружили, превратили в опытное судно и передали в Остехбюро. 3 августа 1941 г. он был вооружен (три 100-мм и две 45-мм пушки), после чего стал сторожевым кораблем.

«Юнкерс» Ю-88 был сбит младшими лейтенантами Харламовым и Савельевым и упал в районе Мало-Вознесенска.

Опадчий Федор Федорович (1907—1996). Род. 14.01.1907 в с. Ротовка Сумской обл. Окончил профтехшколу, работал слесарем-механиком на сахарном заводе. В РККА с 1929 г. В 1931 г. окончил Гатчинскую военную авиационную школу летчиков, оставлен в ней летчиком-инструктором. В 1932—1936 гг. — летчик-инструктор Луганской военной авиационной школы летчиков.

С 1936 г. — на летно-испытательной работе в НИИ ВВС. После тяжелой аварии в октябре 1941 длительное время находился на излечении. С 1942 г. — вновь на летно-испытательной работе в НИИ ВВС.

Звание Героя Советского Союза присвоено 7.02.1957. С 1957 г. — в запасе. Жил в Москве. Умер 10.04.1996.

По всей видимости, в это число были включены и одержанные в группе, и неподтвержденные.

27

В скобках указан полк, который был переформирован.

Примечание: КБФ — Краснознаменный Балтийский флот, ЧФ — Черноморский флот, СФ — Северный флот.

comments

Ссылки

1

Тимохович И.В. Советская авиация в битве под Курском. М.: Воениздат, 1959; Оперативное искусство советских ВВС в Великой Отечественной войне. М.: Воениздат, 1976; Битва за Белоруссию: 1941—1944. Мн.: Беларусь, 1994.

Пшеняник Г.Л. В небе Северного Кавказа. Нальчик: Эльбрус, 1982; Крах плана «Эдельвейс». Советская авиация в битве за Кавказ. 1942—1943. М.: Центрполиграф, 2013.

Кожевников М.Н. Командование и штаб ВВС Советской Армии в Великой Отечественной войне 1941—1945 гг. М.: Наука, 1977.

Первов А.Г., Зарецкий ВМ. Военно-воздушные силы в начальный период Великой Отечественной войны. Учебное пособие; Монино, ВВА, 1990.

Яцук К. Воздушный флот, как один из составных элементов вооруженной силы // Вестник Воздушного Флота, № 2, 1923 г.

РГВА. Ф. 4. Оп. 18. Д. 57. Л. 60—65. [Цит. по: Русский архив: Великая Отечественная. Т. 12 (1—2). Накануне войны. Материалы совещания высшего руководящего состава РККА 23—31 декабря 1940 г. М., 1993.]

РГВА. Ф. 4. Оп. 18. Д. 57. Л. 1—24. [Цит. по: Русский архив: Великая Отечественная. Т. 12 (1—2). Накануне войны. Материалы совещания высшего руководящего состава РККА 23—31 декабря 1940 г. М., 1993.]

РГВА. Ф. 4. Оп. 18. Д. 57. Л. 39—44. [Цит. по: Русский архив: Великая Отечественная. Т. 12 (1—2). Накануне войны. Материалы совещания высшего руководящего состава РККА 23—31 декабря 1940 г. М, 1993.]

РГВА. Ф. 4. Оп. 18. Д. 57. Л. 25—30. [Цит. по: Русский архив: Великая Отечественная. Т. 12 (1—2). Накануне войны. Материалы совещания высшего руководящего состава РККА 23—31 декабря 1940 г. М., 1993.]

10

<http://rkka.ni/docs/rcal/pu39/2.htm>

Борисов Л.П. Осоавиахим. Страницы истории. 1927—1941 годы// Вопросы истории. 1965, № 6.

Федоренко Н.А., Подготовка летных кадров в 1939—1941 гг. // Военно-исторический журнал. 1976, № 4.

Кравченко Г.С. Военная экономика СССР, 1941—1945.
М., 1963. С. 21—22.

Текст опубликован на <http://www.soldat.ru/>

Басюк И.Л. Начальный период Великой Отечественной войны на территории Белоруссии. Гродно, 2003. С. 112.

Баграмян И.Х. Так начиналась война. М., 1971. С. 68.

ЦАМО РФ Ф. 35. Оп. 11285. Д.502. Л. 1—32; Д. 135. Л. 2—9.

Иртюга М.В. Организация и ведение боевых действий ВВС Юго-Западного фронта в начальный период войны. М., 1975. С. 34.

Щербин И.М. Военно-воздушные силы в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.: Военно-исторические очерки. Новосибирск, 2009. С. 142—143.

Пшеняник Г.Л. Советские ВВС в борьбе с немецко-фашистской авиацией в летне-осенний период 1941 г. М, 1961. С. 94.

1941. Оборона Киева. Киев, 2002.

Составлено по материалам ЦАМО РФ. Ф. 217. Оп. 1221. Д. 191. Л. 41—42.

Составлено по данным А. Марданова.

ЦАПВ. Ф. 14. Оп. 011. Ед. хр. 43.

Шахурин А.М. Крылья Победы. М., 1984. С. 137.

Отчет о работе летных и технических ВУЗов ВВС за годы Великой Отечественной войны. М.,1948. С. 197.

Вознесенский Н. Военная экономика СССР в период Отечественной войны. М, 1947. С. 74.

Карленко Д., Липатов В. Харьков, май 1942: хроника событий // Мир Авиации, № 1. 2003. С. 24.

Раткин В. 23 августа 42-го (к 65-летию Сталинградской битвы) // Мир Авиации, № 2,2006. С. 7.

При написании этого раздела использованы материалы статьи В. Горбач, Е. Полунина, Д. Хазанова «Женские лица воздушной войны» // журнал «Авиамастер», № 3 за 2000 г.

Юрченко А. Михаил Кибкалов \ История Авиации, № 1, 2001. С. 31.

Евстигнеев К.Л. Крылатая гвардия. М., 1982.

Воздушный мост над Ладогой. Л., 1984. С. 51.

ЦАМО РФ. Ф. 236. Оп. 2673. Д. 2742. Л. 121—122

Составлено по ЦАМО РФ. Ф. 236. Оп. 2673. Д. 2742.

36

Составлено по данным из <http://anokhin-61.livejournal.com/>

Составлено по данным В. Анохина (<http://anokhin-61.livejournal.com/>)

РГАЭ. Ф. 8044. Оп. 1. Д. 672. Л. 184.

РГВА. Ф. 4. Оп. 11. Д. 71. Л. 242, 242а, 243.

ЦАМО РФ Ф. 4. Оп. 11. Д. 65. Л. 361-369.

41

ЦАМО РФ. Ф. 4. Оп. 12. Д. 108. Л. 502-518.