

Битва
за небо
1941

Дмитрий Хазанов

Великая Отечественная: Неизвестная война
Дмитрий Хазанов



Битва за небо
1941

От Днепра до Финского залива



Великая Отечественная: Неизвестная война

Дмитрий Хазанов



Битва за небо
1941

От Днепра до Финского залива

Москва
«ЯУЗА»
«ЭКСМО»
2007

Оформление серии художника *П. Волкова*

Хазанов Д.Б.

X 15 Битва за небо. 1941. От Днепра до Финского залива. — М.: Яуза, Эксмо, 2007. — 416 с. — (Великая Отечественная: Неизвестная война).

ISBN 5-699-19616-1

Новая книга известного историка, написанная на основе малоизвестных архивных материалов и воспоминаний участников войны, посвящена борьбе за господство в воздухе на южном и северном флангах советско-германского фронта летом—осенью 1941 года.

Какова была роль нашей и вражеской авиации в грандиозной битве за Киев?

Насколько успешны были действия противоборствующих сторон?

Почему «сталинским соколам» так и не удалось сорвать переправу крупной вражеской группировки через Днепр и замедлить продвижение немецких танковых клиньев, сомкнувшихся в тылу Юго-Западного фронта?

Как оценивать результаты немецких налетов на Ленинград?

Почему наша ПВО не смогла отразить эти удары столь же эффективно, как отражались налеты на Москву?

Каковы были потери сторон?

Почему господство в воздухе тогда осталось за люфтваффе?

Эта книга не замалчивает наши поражения. Но и не смакует неудачи, катастрофы и потери. Да, исследование, основанное на огромном фактическом материале, малоизвестных архивных документах и мемуарах участников событий, иллюстрированное сотнями уникальных фотографий. — одна из первых попыток беспристрастно разобраться, что же на самом деле происходило над Ленинградом и Правобережной Украиной летом—осенью 1941 года, оценить масштабы и результаты той грандиозной битвы за небо.

ББК 63.3(0)62

© Хазанов Д.Б., 2007

© ООО «Издательство «Яуза», 2007

© ООО «Издательство «Эксмо», 2007

ISBN 5-699-19616-1

ПРЕДИСЛОВИЕ

Работа посвящена действиям авиации в летне-осенней кампании 1941 г. Она состоит из двух частей, описывающих главным образом боевые действия над Правобережной Украиной и отражение налетов на Ленинград и Кронштадт. В первой части рассмотрены многие вопросы, среди них: соотношение сил на разных этапах сражения; борьба за господство в воздухе; взаимодействие авиации с наземными войсками; ведение разведки; решение транспортных задач. Предпринята попытка проанализировать количество выполненных противниками самолето-вылетов и оценить потери. Во второй части акцент сделан на организации противовоздушной обороны одного из крупнейших городов Советского Союза и военно-морской базы, рассказывается о налетах на Ленинград и Кронштадт. В обеих частях повествование ведется на фоне грандиозных сражений, разворачивающихся на земле на дальних и ближних подступах к Киеву и Ленинграду.

В первой главе кратко разбирается ход приграничного сражения на Юго-Западном фронте, участие в них авиации обеих сторон. Из анализа борьбы за господство в воздухе видно, что основные потери наши авиасоединения, в отличие, скажем, от ВВС Западного фронта,

понесли не на земле, а в воздухе. Эта борьба оказалась полностью проиграна. Разбираются причины, благодаря которым относительно малочисленная немецкая авиация сумела одновременно решить несколько важнейших задач, нанести значительный ущерб советским соединениям. Уделено внимание вопросам управления авиацией. Сравнивается эффективность поддержки, которую оказали наземным войскам наши авиаторы и экипажи люфтваффе. Рассматриваются первые налеты немцев на Киев и их отражение войсками ПВО.

Во второй главе дается оценка обстановки на земле и в воздухе в начале Киевской оборонительной операции, планов сторон по ведению дальнейших боевых действий, роли военно-воздушных сил. Рассматривается, как противник стремился с ходу прорваться к Киеву и за счет чего наши наземные войска и авиация отразили первый натиск. Основное внимание в главе уделено действиям авиации 10 и 11 июля, когда советское командование в очередной раз попыталось с помощью фронтового контрудара перехватить инициативу, затормозить продвижение неприятеля по Правобережной Украине. Для этой цели были привлечены многие части и соединения ВВС Юго-Западного фронта, включая тяжелобомбардировочный полк на кораблях ТБ-3. В эти дни германское командование стремилось закрепить успех, для чего интенсивно использовало свою авиацию. В главе оцениваются замыслы, усилия и потери противников.

В третьей главе описываются применение авиации в интересах наземных войск, атаки неприятельских аэродромов, ведение авиаразведки, изменения в организации ПВО и действия люфтваффе по дальним целям, включая налеты на Киев. В главе разбираются действия авиации в поддержку двух окруженных в районе Умани советских армий, попытки, хотя и не совсем успешные, оказать им поддержку, навести «воздушный мост». В заключение

подводятся промежуточные итоги борьбы с 22 июня до конца июля 1941 г., указаны соотношения сил в авиации и потери сторон за 40 дней войны.

В четвертой главе рассказывается о попытке германского командования штурмом взять Киев в начале августа, роли советских летчиков в борьбе с пехотой, артиллерией, авиацией противника. Говорится об атаках немцами днепровских кораблей, наших переправ, железнодорожного транспорта. Уделено внимание организации боевых действий самолетов легкомоторной авиации, полетов ночью и в сложных метеоусловиях. Разбираются основные причины глубокого охвата неприятелем флангов Юго-Западного фронта в конце августа—начале сентября, неудачи нашей авиации при попытках сорвать переправу крупной группировки войск через Днепр, а затем затормозить наступление германских мотомеханизированных групп на встречу друг другу, трагического исхода оборонительного сражения в целом. Приводятся некоторые итоги операции.

В пятой главе анализируются германские планы по захвату Ленинграда и уничтожению ядра советского Балтийского флота, организация противовоздушной обороны второго по величине города СССР в довоенные годы и в первые дни войны, говорится о героях обороны ленинградского неба. Краткий рассказ о боях на дальних и ближних подступах к городу на Неве позволяет понять особенности действий ВВС противников, оценить размах грандиозного сражения, которое тогда развернулось не только на земле, но и в воздухе. Приведены данные противников по итогам этой борьбы.

Наконец, из шестой главы можно узнать, как происходил штурм Ленинграда германскими войсками, поддержанными авиацией, которая наряду с действиями над полем боя приступила в сентябре 1941 г. к систематическим налетам на город. Приведены результаты этих рей-

дов, количество сброшенных фугасных и зажигательных бомб, вызванные ими основные разрушения, потери гражданского населения. Рассмотрены причины, не позволившие силам и средствам ПВО отразить налеты на Ленинград столь же эффективно, как отражались налеты на Москву. В заключение рассказывается о попытке командования 1-го германского воздушного флота ударами с воздуха уничтожить стоящие в Кронштадте корабли Балтфлота, которые мощным огнем орудий главного калибра преградили дорогу немецким войскам, не позволили смять наш плацдарм, известный как «ораниенбаумский пятачок». Результаты налетов на Кронштадт сопоставлены с налетами на корабли британского флота в районе Крита в мае 1941 г.

Книга написана на основе советских и немецких архивных документов, воспоминаний участников событий. Ставшие доступными в последние годы новые материалы позволили дополнить ранее публиковавшиеся автором статьи, уточнить ряд цифр, провести сравнение участвовавших сил и средств, сопоставить потери, сделать более полные выводы.

Большую помощь при подготовке рукописи автору оказали М.Ю. Быков, В.Л. Голотюк, А.В. Исаев, А.В. Котлобовский, А.Ю. Лашков, А.Н. Медведь, Ю.Г. Минкевич, М.В. Михалев, М.Э. Морозов, Ю.А. Мясников, Г.П. Серов, с которыми обсуждались отдельные разделы книги. Ценные сведения по истории люфтваффе предоставили финские историки К.-Ф. Геуст и М. Салонен. Помощь в переводе немецких документов и воспоминаний оказали С.А. Липатов и А.В. Михайлов. Значительно улучшила стилистику повествования редактор И.В. Башнина. Всем перечисленным выше коллегам и старшим товарищам автор считает своим долгом выразить глубокую и искреннюю благодарность.

Часть первая



ОБОРОНА КИЕВА

Глава 1

ПРИГРАНИЧНОЕ СРАЖЕНИЕ

ПРЕДЫСТОРИЯ

Мысленно перенесемся на несколько десятилетий назад в Киев, столицу Украины. В 1930-х годах это был один из крупнейших научных и культурных центров Советского Союза, третий город (после Москвы и Ленинграда) по численности населения, важный речной порт, железнодорожный узел. Из девяти имевшихся в то время районов один (Дарницкий) располагался на восточном берегу Днепра, а остальные — на высоком западном. Вероятно, по степени развития крупной промышленности Киев уступал тогда многим другим городам Украины, например городам Донбасса, но здесь в рассматриваемый период интенсивно реконструировались старые и создавались новые крупные современные предприятия, наподобие заводов «Ленинская кузница» и «Точэлектроприбор». Индустриализация ускорилась после переноса в 1934 г. столицы Украины из Харькова в Киев.

Советское правительство не удовлетворяло, что Киев отделяло от недружественной Польши всего 220 — 230 км. В нашей стране не забыли, где до Первой мировой

войны проходила граница Российской империи, и мысленно считали своими потенциальными гражданами украинцев и белорусов западных областей. Как тогда говорили, это была «сфера интересов» Советского Союза, что признали немцы в августе 1939 г. в ходе секретных переговоров В.М. Молотова с И. Риббентропом. Вскоре после нападения Германии на Польшу и начала Второй мировой войны Сталин приказал развернуть войска Украинского и Белорусского фронтов, которые перешли границу фактически разгромленной Польши. Наша страна почти бескровно присоединила территорию Западной Украины и Западной Белоруссии общей площадью свыше 190 тыс. кв. км, на которой проживало 12 млн человек. «Освободительный поход Красной Армии» отодвинул госграницу СССР на запад на 250 – 350 км. По советско-германскому договору, подписанному 28 сентября 1939 г., Киев отделяли от границы «генерал-губернаторства» (так немцы стали называть Польшу) уже примерно 480 км.

Несомненно, уровень защищенности столицы Украины в случае возникновения вооруженного конфликта с Германией возрос. Однако как показали дальнейшие события, подобные расстояния не являлись предельными для экипажей немецких бомбардировщиков, а тем более разведчиков. Высотные самолеты Верховного командования люфтваффе (OKL) из отряда 4/Ob.d.L (они постоянно базировались в Ораниенбурге), подчиненные подполковнику Т. Ровелю (*T. Rowell*), неоднократно с разведывательными целями летали в район Киева и близлежащих аэродромов уже со второй половины 1940 г. Еще больше ценной информации немцы получили от своей агентуры. К началу войны германское командование знало не только то, что «Киев является крупным промышленным



Общий вид аэродрома Замостье, откуда немецкие бомбардировщики действовали с первых часов кампании против СССР

и транспортным центром Украины, расположенным главным образом на правом берегу Днепра, с населением 846 тыс. человек», но и имело подробные сведения о наиболее важных оборонных объектах города.

Немцы были осведомлены о том, что строительство фортификационных сооружений западнее Киева, которое полным ходом велось в середине 1930-х годов, было заморожено в связи со смещением государственной границы на запад. При этом началось возведение более современных и мощных сооружений на территории Западной Украины, куда с Востока переносили оборудование, оснащение и вооружение. Несмотря на это, Коростеньский, Новоград-Волынский и Киевский укрепрайоны (УРы), прикрывавшие подступы непосредственно к столице Украины, находились в высокой степени готовности. Из дешифровки фотопленок разведывательных самолетов следовало: на каждом погонном километре вероятного фронта указанных выше УРов находилось более двух долговременных оборонительных сооружений.

В начале 1941 г. в Киеве располагался штаб Киевского особого военного округа (КОВО), который и руководил подготовкой имевшихся в подчинении войск к возможным боевым действиям. Важным звеном в этом процессе были штабные игры января 1941 г., где отрабатывались вопросы применения родов войск в наступательной операции. После их завершения широко развернулись работы по реорганизации и развер-



Комкор Ф.А. Астахов. 1939г.
(или 1940 г.)

тыванию новых частей и соединений, в том числе авиационных. Первоочередными задачами для ВВС КОВО, возглавляемых с марта генералом Е.С. Птухиным, было строительство новых аэродромов, прежде всего на присоединенных территориях, освоение новой техники, перестройка тыла...

Как видно из документов того времени, наряду с определенными успехами на Украине имелись и значительные проблемы. Так, не выдерживались планы освоения авиаторами ночных и высотных полетов. Большинство самолетов, особенно истребителей, не имели радиостанций. В целом вопросы организации связи в советских ВВС еще предстояло решить. Все же, на первый взгляд, ситуация не вызвала особого беспокойства — весной 1941 г. ВВС КОВО являлись наиболее многочисленными среди наших военных округов у западных границ. Здесь тогда дис-

лоцировалось до 30% всей «приграничной» фронтовой авиации.

За весь зимний период 1940—1941 гг. на каждый экипаж округа приходилось шесть часов налета и всего один (!) полет на боевое применение (бомбометание, стрельбу по конусам или проведение учебного воздушного боя). Когда снег растаял, погода несколько улучшилась, начали срочно восполнять пробелы в деле обучения летного состава. Одним из важнейших мероприятий начала весны под Киевом стала подготовка к Первомайскому параду в столице Украины. Участник событий маршал И.Х. Баграмян, в то время полковник, начальник оперативного отдела штаба КОВО, вспоминал:

«Последний предвоенный Первомай в Киеве был не по-весеннему хмур. С утра небо затянуло свинцовыми облаками. Но капризы погоды не могли омрачить праздничного настроения киевлян. Казалось, весь город вышел на улицы и площади. В 10 ч утра начался парад войск...

Не успели проследовать через площадь последние танки, как воздух сотрясся от рева низко летевших истребителей И-16, юрких, маневренных, но не обладавших высокими скоростями. За ними, словно под прикрытием, шли еще более тихоходные штурмовики. Лишь небольшая группа современных скоростных самолетов, только что появившихся в войсках — знаменитых «чаек»¹ и МиГ-3, — не уступавших лучшим образцам боевых самолетов того времени, порадовала взор самого искушенного в военном деле зрителя. Этих самолетов в округе к тому времени было уже бо-

¹ В тексте ошибка: указано «чаек» вместо «пешек». — *Прим.авт.*

лее сотни, но летчики еще не успели их полностью освоить» [1].

Баграмян не знал, что вскоре после парада недавно назначенный начальник Главного управления ВВС Красной Армии генерал-лейтенант П.Ф. Жигарев направил наркому авиапромышленности А.И. Шахурину докладную, где перечислялись все катастрофы, аварии и поломки, произошедшие при подготовке к Первомаю в Москве и Киеве. В частности, в 48-м бап (он наряду с 95-м бап среди первых получил Пе-2) на аэродромах Изяслав (135 км западнее Житомира) и в окрестностях Киева отмечались многочисленные происшествия из-за дефектов моторов и планеров. Так, выброс масла из суфлера в полете привел к загоранию одного бомбардировщика 30 апреля, то есть буквально накануне торжественного мероприятия. На флагманском самолете перед вылетом обнаружили тряпку в бензопроводе... Не лучше было положение с боеготовностью истребителей МиГ-3 [2].

В находящиеся в Киеве и его пригородах штабы весной и особенно в начале лета поступало множество тревожных сообщений с границы. Например, начальник штаба 5-й армии генерал Д.С. Писаревский доложил Военному совету КОВО о целом ряде фактов, которые не могли не настораживать. Немцы значительно усилили группировку войск и авиации, ликвидировали инженерные сооружения приграничной полосы. Писаревский особо отметил складирование на грунте у стоянок самолетов значительных запасов бомб [3]. Не трудно было предположить, что их не собирались долго хранить.

К началу июня части ВВС КОВО располагали уже 425 самолетами новых типов — МиГ-3, Як-1, Ил-2, Пе-2, Як-2 и Як-4 (ЛаГГ-3 в округ не поступили). Из 1682 имевших-

ся экипажей только 100 успели более или менее освоить новую технику, еще 247 экипажей находились в стадии переучивания. Не считался «новым типом самолета» недавно принятый на вооружение бомбардировщик Су-2. В округе насчитывалось 104 такие машины. К весне 1941 г. большинство серьезных дефектов «сушек» было устранено, но военные к ним заметно охладели.

ВОЙНА ГРЯНУЛА

Согласно официальной советской историографии, Киевская оборонительная операция началась 7 июля 1941 г. Однако на самом деле столица Украины оказалась в зоне действия германской авиации с первых часов вероломного нападения вермахта на нашу страну. Накануне



На улицах Киева накануне войны. Слева направо: армейский комиссар П.С. Степанов, генерал-лейтенант Ф.А. Астахов, полковник Котов

вторжения в штабе 4-го воздушного флота хорошо знали, что именно необходимо атаковать в Киеве прежде всего. На предназначенных для экипажей бомбардировочных эскадр картах педантичные немцы нанесли цели «объекта № 12» (напомним, «объектом № 1» являлся г. Ленинград), которые следовало разбомбить в первую очередь: казармы НКВД, машиностроительный завод «Большевик», армейская школа «Каменев», электростанции в Сталинке и Лукьяновке, авиазавод № 43 (ныне «Авиант»), железнодорожные вокзалы Киев-2, Дарница, Святошино, аэродромы Борисполь, Гоголев, Бровары, Жуляны и др. [4]. По ним и наносили удары отдельные германские экипажи в ходе дальних рейдов как 22 июня, так и в течение нескольких последующих дней.

Советскому военному историку В.А. Анфилову довелось быть свидетелем первого налета немецкой авиации на киевский аэродром (видимо, речь шла о Жулянах). Он вспоминал:

«Будучи на производственной практике в штабе КОВО, мы — группа слушателей Военно-инженерной академии имени Куйбышева — проживали в казарме авиагородка, расположенного за чертой аэродрома на окраине столицы Украины. Как только разорвались первые бомбы, на аэродроме объявили тревогу. Полагая, что начались маневры, о которых говорилось в сообщении ТАСС 14 июня, мы не хотели так рано вставать, заявляя дежурным, стучавшим в дверь, что “ваша воздушная тревога” нас не касается. Лишь звон разбитого стекла заставил подняться. Подойдя к окну, увидели зенитное орудие, только что открывшее огонь. Решили, что учения проводятся с боевой стрельбой. Но когда вышли в коридор и увидели горящие самолеты, ангары, бегущих с криками с летного поля людей, сильно засомневались, что это учения. Неужели это «друг»

напал? — рассуждали мы. Однако до тех пор, пока не получили сообщения из штаба округа, не верили, что началась война» [5].

Городские кварталы противник не бомбил. Киевляне, страдавшие бессонницей или чутко спящие, слышали на рассвете непонятный шум, грохот и взрывы. Тряслись дома. Одни решили, что стали свидетелями сильной грозы, другие — что начались учения. Случайно находившиеся на улицах могли увидеть пронесившиеся на высоте примерно 600 м одиночные самолеты с черными крестами. Однако абсолютное большинство горожан узнало о начале войны лишь в полдень из выступления по радио В.М. Молотова.

Не знали киевляне и того, что во второй половине дня на один из пригородных аэродромов в окружении большого количества истребителей прилетел транспортный самолет ПС-84 с генералом армии Г.К. Жуковым, зани-



Немецкие летчики-истребители отдыхают на аэродроме Замостье-Дуб накануне вторжения в Советский Союз

мавшим тогда должность начальника Генерального штаба. Сталин позвонил ему вскоре после полудня 22 июня и сказал: «Наши командующие фронтами не имеют достаточного опыта в руководстве боевыми действиями и, видимо, несколько растерялись. Политбюро решило послать вас на Юго-Западный фронт в качестве представителя Ставки Верховного командования». Георгий Константинович вспоминал перипетии первых суток войны: «К исходу дня я был в Киеве в ЦК КП(б)У, где меня ждал Н.С. Хрушев. Он сказал, что дальше лететь опасно. Немецкие летчики гоняются за транспортными самолетами. Надо ехать на машинах. Получив от Н.Ф. Ватутина (исполнял должность первого заместителя начальника Генерального штаба. — *Прим. авт.*) по ВЧ последние данные обстановки, мы выехали в Тернополь, где в это время был командный пункт командующего Юго-Западным фронтом генерал-полковника М.П. Кирпоноса» [6].

Жуков не отметил, что незадолго до посадки его самолет был обстрелян с земли. Правда, огонь велся хаотично и никаких повреждений самолету не причинил.



Один из Ар-2, уничтоженный в результате налета люфтваффе

Не пострадали ни пассажиры, ни экипаж. Немецкая авиация сделала свое дело в нашем глубоком тылу — здесь наблюдались нервозность и несогласованность различных подразделений. При появлении неопознанных машин (а при отсутствии надежной системы опознавания практически все были таковыми), их обстреливали.

«Около 15 ч. я вылетел в Киев на прилетевшем за мной СБ, — вспоминал будущий маршал авиации Ф.Я. Фалалеев, в то время заместитель командующего ВВС КА, который перед войной проверял состояние боевой подготовки авиационных частей. — На аэродром столицы Украины мы прибыли в 16 ч на высоте 400 м и вошли в круг для посадки. При планировании я заметил мелькавшие в глазах красные точки, как иногда бывало со мной в детстве при сильном малокровии. Но самолет начал проделывать какие-то непонятные для меня эволюции. И я рассмотрел, что нас обстреливают с аэродрома из всех видов оружия, а мелькавшие красные точки были траксирующими пулями. Летчик ушел из зоны обстрела, и я утвердил полет в Овруч, то есть в гарнизон, из которого за мной прилетел экипаж. 23 июня выехал из Овруча на грузовой машине в Киев» [7].

БОИ У ЗАПАДНЫХ ГРАНИЦ

В первый день войны наиболее важные события происходили значительно западнее Киева. В «Воспоминаниях и размышлениях» Г.К. Жуков не стал останавливаться еще на одной детали: его направили на Юго-Западный фронт для окружения и разгрома вторгшегося противника. По замыслу Главного командования, в результате сходящихся ударов в направлении русла Вислы силами четырех стрелковых и шести механизированных корпусов при

участии всей фронтовой авиации вражеская группировка на советской земле должна быть уничтожена. Перед войсками Красной Армии была поставлена задача к 24 июня занять район Люблина [8]. Для ее решения Жуков и отправился в КОВО, которым еще недавно командовал. Предпосылки для победы, безусловно, имелись.

В советских исторических трудах неизменно отмечалось, что войска агрессора значительно превосходили соединения Красной Армии, к тому же находящиеся в стадии развертывания, во много раз. Это утверждение не соответствует действительности. В подготовленной ведущими российскими военными историками и несколько лет назад опубликованной четырехтомной монографии приводится соотношение сил на Юго-Западном направлении накануне войны, которое отражено в табл. 1.1 [9].

Таблица 1.1

**СООТНОШЕНИЕ СИЛ И СРЕДСТВ НА ЮГО-ЗАПАДНОМ
НАПРАВЛЕНИИ НА 22 ИЮНЯ 1941 Г.**

Живая сила и боевая техника	Войска КОВО	Войска группы армий «Юг» на северо-западе Украины	Соотноше- ние сил
Личный состав, тыс. человек	957	730	1,3:1
Орудия и минометы (без 50-мм миноме- тов), шт.	12 604	9700	1,3:1
Танки и штурмовые орудия, шт.	4783	799	6,0:1
Боевые самолеты, шт.	1759	772	2,3:1

При этом в таблице приведены данные лишь об исправной советской военной технике и всей технике у противника. Следовательно, общее соотношение сил было еще более выгодным для нашей стороны. Думается, приведенные цифры близки к истине. В «Военно-историческом журнале», например, сообщается о 4525 танках, имевшихся в восьми механизированных корпусах КОВО. Среди них — 758 Т-34 и КВ, по праву считавшихся на то время лучшими в мире [10]. (В 1-й танковой группе Э. Клейста было около 400 относительно современных Т-III и Т-IV с пушками калибра 50 мм и более.)

В архивных источниках приводятся различные данные о численном составе ВВС КОВО перед войной: от 1913 до 2059 боевых самолетов. Наиболее часто указывается, что округ располагал 2003 машинами [11]. Соотношение сил ВВС КОВО и противостоящей ему группировки 4-го воздушного флота [12] отражено в табл. 1.2.

Как известно, с 23 июня в районе Луцк, Дубно, Ровно развернулось встречное танковое сражение с участием нескольких тысяч бронированных машин, пехоты, артиллерии, авиации. Главные усилия задействованных в нем шести механизированных и трех стрелковых 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. Подробное рассмотрение сражения, происходившего примерно в 350 км западнее Киева, выходит за рамки данной работы. Однако отметим, что события сразу начали развиваться 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, при слабой поддержке фронтовой авиа-

ции, что не позволило решить поставленную Ставкой ГК задачу.

Таблица 1.2

**СООТНОШЕНИЕ СИЛ В АВИАЦИИ НА ЮГО-ЗАПАДНОМ
НАПРАВЛЕНИИ НА 22 ИЮНЯ 1941 Г.**

Типы самолетов	ВВС КОВО		Часть сил 4-го ВФ на Украине	
	Всего	Боеспособные	Всего	Боеспособные
Бомбардировщики	587	521	247	226
Истребители	1166	1009	109	99
Штурмовики	197	184	—	—
Разведчики	53	45	169	102
Другие	—	—	98	56
Итого	2003	1759	623	483

Примечание.

В состав 4-го воздушного флота на данном направлении, кроме 5-го авиакорпуса [все бомбардировщики (в эскадрах KG51, 54, 55), истребители в эскадре JG3 и 9 разведчиков отряда 4(F)/121], входили транспортная авиагруппа KGzV50 (44 Ju52) и части дальних разведчиков (из 38 самолетов данного назначения, подчиняющихся штабу 4-го ВФ, примерно 15 действовали над Правобережной Украиной) — всего 424 боевые машины. Остальные разведчики, курьерские, транспортные и связные самолеты (199 машин) выполняли задания в интересах соединений и объединений группы армий «Юг». При подсчете не учитывались истребители отрядов боевой подготовки, развернутых на территории 8-го воздушного округа Бреслау — тыла 4-го воздушного флота.

Не спасли положения и ВВС Юго-Западного фронта (ЮЗФ), хотя усилия наши авиаторы затратили немалые. Как следует из отчетов, с 22 по 30 июня ежедневно совершалось примерно по 600 самолето-вылетов. Это свиде-

тельствует о том, что главные силы нашей авиации на данном направлении не были разгромлены неприятелем на аэродромах в первые дни войны. Более того, ряд дивизий, например 44-я иад, 17-я сад и 19-я бад, вовсе не пострадали в тот трагический воскресный день. Какие основные задачи решали советские авиационные соединения и части в конце июня?

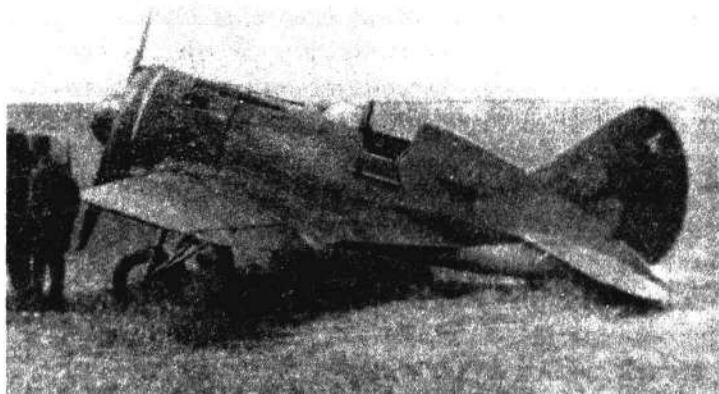
Как отмечал в своей работе полковник М.В. Иртюга, анализирувавший действия ВВС ЮЗФ в начальный период войны, примерно 45% всех самолето-вылетов было затрачено на борьбу за господство в воздухе, прикрытие своих войск, объектов тыла фронта, крупных промышленных и административно-политических центров; еще 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 [13].

Борьбу за господство в воздухе советская авиация вела преимущественно путем патрулирования истребителями над наземными войсками, а также наиболее важными объектами, и сопровождения ударных самолетов. Состав патрулирующего подразделения колебался от двух-трех до девяти самолетов. Это вызвало большой расход средств, но позволило предотвратить безнаказанные удары неприятельских самолетов, типичные для 22 июня. Через несколько дней боев стало ясно, что вылеты на перехват из положения «дежурство на аэродроме» не приносили результатов. Можно констатировать: борьба с самолетами люфтваффе велась весьма пассивно. В частности, налеты на неприятельские аэродромы организованы не были, что позволило противнику чувствовать себя в безопасности над «своей территорией».

Эффективность поддержки сухопутных войск значительно снизило нарушение централизованного управ-

ления соединениями ВВС ЮЗФ. Разделение авиации на армейскую и фронтовую себя не оправдало. К этому следует добавить такое положение, когда все(!) должности командующих ВВС армий оставались вакантными, а штабы укомплектовывались зачастую случайными офицерами, не имевшими необходимой оперативной подготовки. А штаб фронта периодически терял связь с соединениями и многими аэродромами по вине вражеских диверсантов.

Наносить бомбардировочные удары по вторгшемуся неприятелю наши летчики начали, как уже отмечалось, во второй половине дня 22 июня. Несмотря на неблагоприятную обстановку в воздухе, отдельные экипажи, проявляя мужество, летное мастерство, верность воинскому долгу, пробивались к целям и обрушивали смертоносный груз на головы нацистов. С 22 по 24 июня ВВС ЮЗФ сбросили 2500 авиабомб разного калибра, преимущественно ФАБ-100. Сведения о разбитой технике и жертвах среди личного состава частей вермахта можно найти в германс-



Группа немецких солдат у стоящего на краю поля И-16

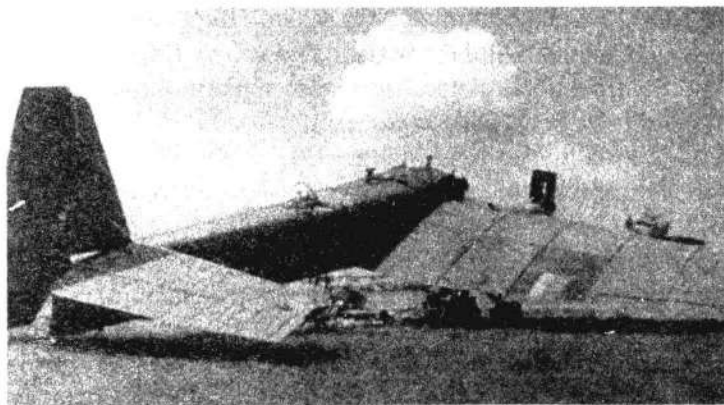
ких документах и воспоминаниях участников событий. Однако, несомненно, даже самые успешные рейды приносили лишь тактический успех, не сказываясь решающим образом на общем ходе немецкого наступления.

Как осуществлялась поддержка сухопутных войск, видно из примера действий авиации при обеспечении фронтового контрудара, начавшегося 25 июня и явившегося одним из важнейших этапов боевых действий авиации. Накануне, поздним вечером, штаб ВВС ЮЗФ разослал боевой приказ № 3. Определив основную задачу дня как разгром подвижной группы противника и обеспечение выхода наших механизированных соединений в район Сокаль, Милятин, Войница (примерно посередине между Львовом и Ковелем), командующий ВВС полковник Сидор Васильевич Слюсарев (он до войны занимал должность зам. командующего ВВС КОВО по боевой подготовке и сменил генерала Е.С. Птухина 24 июня) потребовал от подчиненных «поддержать наступление сосредоточенным ударом и действиями мелких групп в 3 — 6 самолетов и одиночно по скоплениям войск противника в районе Крыстынополь, Радзехув, Шуровице, Владзимеж (Владимир-Волынский. — *Прим. авт.*), Городло, Сокаль и по выдвигающейся моторизованной группе противника из Бреста в направлении Ковель. Первый сосредоточенный удар — в 6 ч 50 мин, удары мелкими группами и отдельными самолетами с 7 ч до 8 ч. Повторный налет — с 12 ч до 18 ч» [14].

Командование ВВС фронта собиралось силами 26 полков, принадлежащих 9 авиадивизиям фронта, нанести мощный удар с воздуха по прорвавшемуся на нашу землю противнику, уничтожить как можно больше танков, автомашин, артиллерийских орудий... Но реализовать этот план не удалось, ущерб неприятелю оказался несо-

измерим с понесенными потерями. Особенно критически оценивало действия авиации общевойсковое командование, по мнению которого, на неудовлетворительном уровне оказалось ее взаимодействие с наземными войсками. И это действительно так: ведь между их командирами и работниками штабов не имелось даже личного контакта.

Донесения штаба ВВС ЮЗФ более оптимистичны. В них подчеркивалось, что до 80% всех вылетов ударных самолетов направлялось на борьбу с соединениями 1-й танковой группы неприятеля — главной угрозы для фронта. Но и в этих документах отмечались серьезные недостатки. Так, полковник Слюсарев, едва вступив в должность, вынужден был напрямую руководить отдельными полками, понимая, что сложная, многоступенчатая система управления не обеспечивала надежности и оперативности. Иногда в течение дня части получали от разных инстанций противоречащие друг другу приказы, что создавало неразбериху. Ни разу не удалось вызвать авиацию для уда-



Разбитый самолет ТБ-3 из 14-го тбап

ра по конкретным целям и тем более навести свои бомбардировщики на неприятельские танки на поле боя.

Принятые условные сигналы для обозначения своих войск (запуск серии красных ракет для танкистов и выкладывание вдвое сложенных белых простыней для пехотинцев) летчики не наблюдали, а покачивание с крыла на крыло (определяло принадлежность к ВВС КА) было трудно выполнить в бою. Все это усложнило взаимное опознавание. Получилось, что и красноармейцы обстреливали, а бывало, сбивали самолеты с красными звездами на борту, и бомбы падали в расположении своих войск.

Чтобы исправить столь нетерпимое положение, полковник С.В. Слюсарев 28 июня своим приказом установил для всех самолетов, танков, стрелковых частей фронта условные опознавательные сигналы. Он потребовал эти сигналы периодически менять, заблаговременно оповещая летные и наземные части, а на всех занятых аэродромах установить так называемые «ворота» (входные и выходные), чтобы исключить возможность «мессершмитту» «замаскироваться», скажем, под МиГ-3. Серьезную обеспокоенность командующего вызвал тот факт, что зенитчики плохо знали силуэты многих наших самолетов — Як-4, Пе-2, Су-2, но, случалось, сбивали и хорошо изученные СБ и ДБ-3.

Стремясь увеличить потери противника, советское командование стало использовать одномоторные самолеты для ударов по наступающим моторизованным колоннам неприятеля — они в первую очередь подвергались бомбардировкам и штурмовкам. К И-15бис и И-153, применение которых в роли штурмовиков можно считать достаточно привычным, теперь добавились МиГи. Каждая машина несла по две бомбы ФАБ-50, АО-25 или АО-15. Одна из эскадрилий 28-го иап 29 июня впервые вылете-

ла на МиГ-3 с двумя ФАБ-100 под крылом каждой машины; по мнению командования 15-й сад, увеличение взлетного веса на 200 кг фатально не ухудшило управляемости.

Действия ВВС ЮЗФ позволили несколько снизить боевые возможности немецких танковых и моторизованных соединений, но итоговые результаты авиаударов не



На аэродроме Полонное. Слева направо: командир 5-го авиакорпуса генерал Р. фон Грайм, коммодор JG3 майор Г. Лютцов, командир III/JG3 капитан В. Эзау

удовлетворяли Военный совет фронта. Усилия советской авиации были «распылены» по многочисленным целям, наиболее пострадали тыловые колонны и обозы противника, что не оказывало 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 (они были вытеснены более сильными группами противника), ни обеспечить надежного сопровождения ударных самолетов, действуя парами или звеньями. Все это помогло вражеским асам, по их данным, добиться на рассматриваемом направлении за 25 и 26 июня 98 побед [15]. Увы, большинство немецких заявок подтверждается нашими отчетами.

Следующей задачей по количеству затраченных ресурсов (но не по важности!) была разведка. К сожалению, в первые дни войны наша разведывательная авиация работала неудовлетворительно. Например, на основе первых разведсводок штаба ЮЗФ можно сделать вывод: экипажи фиксировали только то, что происходило на поле боя, причем не точно. Стало понятно, что разработанные в мирное время планы ведения воздушной разведки носили слишком общий характер. В них не указывалось, кто, какими силами и способами, какие объекты и с какой целью должен разведывать. Поэтому в июне большинство вылетов совершалось по усмотрению командиров частей и соединений. Наиболее важные задания выполняли экипажи двух разведывательных полков, работавших в интересах штабов и командования фронта и ВВС.

Здесь надо сказать, что перед войной немногочисленная «специализированная» разведывательная авиация КОВО, подобно большинству других приграничных округов, была укомплектована преимущественно

молодыми авиаторами. В слабой тактической подготовке личного состава видится главная причина высоких потерь. Но и находящаяся на вооружении разведывательных полков материальная часть вызывала много нареканий. В самолетах Як-2 и Як-4 летный и технический составы 316-го рап разочаровались еще до начала боевых действий. Самолеты СБ из 315-го рап и вовсе не могли вести разведку днем в условиях сильного противодействия немецкой истребительной авиации — полк понес большие потери и вскоре был расформирован.

Среди успехов наших разведчиков — вскрытие колонны, насчитывающей до 200 танков противника, в районе западнее Устилуг. Впоследствии было установлено, что в направлении Владимир-Волынский, Луцк выдвигались 14-я танковая и 25-я моторизованная дивизии врага. Визуальным наблюдением удалось установить ряд действующих аэродромов противника в южной Польше на глубине 150 — 200 км, например, Свидник (в районе Люблина).

Однако в условиях, когда воздушная разведка была фактически единственным источником сведений о противнике, этого было явно недостаточно. К тому же временами от авиаразведки поступали искаженные данные о противнике, завышалась его численность, показывалось наличие крупных группировок там, где их не было. Так, якобы выдвигающиеся с севера и северо-запада к Ковелю немецкие танки создавали, по донесению разведотдела, угрозу обхода уже правого фланга. (Группировки врага, которую следовало уничтожить ударами с воздуха по боевому приказу № 3 штаба ВВС ЮЗФ, не существовало в действительности.) Отсутствие у командования своевременной информации о замыслах врага

Негативным образом сказалось на действиях наземных войск.

В конце июня широко практиковались полеты на тактическую разведку, когда самолеты не углублялись за линию фронта больше чем на 50 км. В большинстве случаев такие задачи выполняли экипажи армейской авиации одновременно с другими боевыми заданиями, например, бомбоштурмовыми ударами по мотомеханизированным войскам. В основном результаты наблюдения не передавались в штаб с борта самолета по радио, а сообщались экипажем после приземления в виде устного доклада. Во многих случаях при этом снижалась оперативность полученной информации.

Как известно, с первых дней войны наши летчики начали наносить ответные удары по некоторым тыловым объектам неприятеля, например, на территории Польши и Румынии. Прежде всего в дальних рейдах на данном операционном направлении участвовали бомбардировщики 22-й и 50-й ад ДД (они входили в 4-й авиакорпус полковника В.А. Судца, подчиненный Ставке ГК). Однако доля дальних вылетов была небольшой. Например, одна из наиболее укомплектованных хорошо подготовленными экипажами 22-я ад до конца июля 1941 г. выполнила 581 самолето-вылет, из них 26 вылетов днем и 81 вылет ночью были направлены на атаку тыловых объектов противника, а для разрушения мостов, железнодорожных узлов, аэродромов неприятеля (в сумме) был занаряжен всего 31 самолет [16]. Естественно, подобные задачи занимали незначительное место в общем объеме боевой работы нашей авиации в первые дни войны; дальние бомбардировщики, как и ближние, атаквали преимущественно войска противника.

Борьба за господство в воздухе и его завоевание на

Юго-Западном направлении была важнейшей задачей соединений 5-го авиакорпуса, да и всего 4-го воздушно-го флота генерал полковника А. Лёра (*A. Loehr*). Не только 22 июня, но и в последующие несколько дней многие истребители с мелкими бомбами в контейнерах и большинство бомбардировщиков непрерывно атаковали наши приграничные (и не только!) аэродромы, стремясь вывести из строя как можно больше техники. По мере того как советское командование смогло рассредоточить и замаскировать самолеты, интенсивность налетов сократилась; основная роль в решении указанной задачи прочно перешла к летчикам «мессершмиттов».

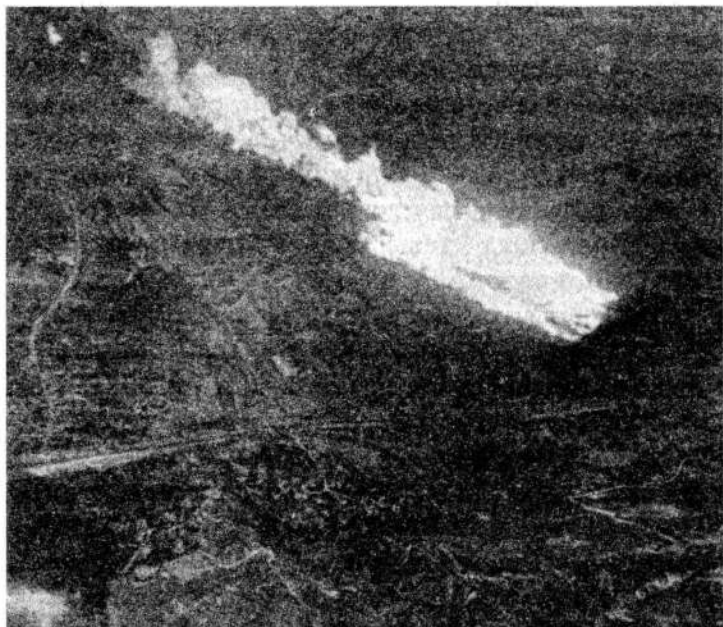
Значительных успехов им удалось добиться, прикрывая соединения 1-й танковой группы во время фронтового контрудара советских войск. За 25 июня немецкие летчики праздновали 30 побед. Следующим утром две группы из трех 3-й истребительной эскадры заняли аэродромы в непосредственной близости от района развернувшегося сражения в Луцке и Владимир-Волынском. Группа III/JG3 теперь базировалась там, где до войны стоял 89-й иап, на только что занятом немецкими танкистами аэродроме. Лишь один 9-й отряд совершил 5 групповых вылетов (стартовало 12 «мессершмиттов») и одержал 8 побед. Всего, по немецким данным, 26 июня было сбито 68 советских машин в воздушных боях и 5 огнем зенитной артиллерии. Чаще всего жертвами вражеских «охотников» становились ДБ-3 — их сбили 26 [17]. По советским документам, потери составили 16 дальних бомбардировщиков [18].

Несмотря на недостаток наличных сил, командование люфтваффе непрерывно атаковало цели в нашем глубоком тылу, например, в районе Киева. Думается, для него было очень важно посеять панику, создать обстановку хаоса. По

мере разворачивания встречного сражения в районе Луцка, Брод, Ровно бомбардировочные эскадры стали наносить все более сильные удары по нашим подвижным соединениям, прежде всего мехкорпусам, которые командование Красной Армии вводило в бой на данном направлении. Хотя основная роль в борьбе с советскими танками принадлежала противотанковой артиллерии, счета эскадр KG51, 54 и 55 увеличились на десятки бронированных машин, что далеко не всегда соответствовало действительности.

Журнал боевых действий германской группы армий «Юг» отмечал 25 июня успешные действия соединений 5-го авиакорпуса по сосредоточению советских войск; вероятно, наиболее пострадали части 15-го стрелкового и 22-го механизированного корпусов. В условиях, когда тылы большинства армий еще не были до конца развернуты, поражение автомашин мелкими осколочными бомбами представляло серьезную опасность. В войсках генерала М.И. Потапова, например, часто ощущался острый недостаток боеприпасов и горючего, которые не на чем было доставить на передовую. «К исходу 25 июня обстановка для 5-й армии резко ухудшилась» [19], — сделал вывод военный историк генерал А.В. Владимирский.

Как следует из германских источников, 26 июня соединения 5-го авиакорпуса с 3 ч 40 мин до 20 ч 15 мин выполнили 360 вылетов, потеряв по разным причинам 21 машину (24 авиатора погибли или получили ранения), из которых 7 He111 принадлежали эскадре KG55 [20]. Поскольку все немецкие истребители были заняты борьбой с советскими бомбардировщиками, то «юнкеры» и «хейнкели» остались без прикрытия. Несмотря на это, они летали мелкими, в крайнем случае средними подразделениями (редко больше отряда) на малых высотах 500 — 1500 м. Бомбардировщики совершили налеты на аэродромы Ов-



He111 из 7/KG55, сбитый прямым попаданием зенитного снаряда в районе Львова 27 июня. Экипаж во главе с обер-фельдфебелем Грюндером считался пропавшим без вести

руч и Коростень, вели вооруженную разведку советских танковых колонн на подходе к Бродам, бомбили автотранспорт 6-й армии. Наибольшего внимания заслуживали рейд 18 Ju88 из I/KG51 на КП 15-го мехкорпуса южнее Топорув (западнее г. Броды), в результате которого была нарушена связь, получил тяжелую контузию комкор генерал И.И. Карпезо, и атаки экипажами KG54 железнодорожного сообщения на участке Сарны – Коростень специальными бомбами с замедлением, когда взрыв раздавался при прохождении рядом состава. Последнее соединение успешно действовало по тылам 5-й армии и правого фланга ЮЗФ, но тяжелое летное происшествие

омрачило итоги дня: после сильного ливня не сработали тормоза у одного из приземлившихся «юнкеров», он врезался в две другие стоящие на аэродроме машины, и все они вместе с экипажем сгорели до того, как подоспела помощь [21].

В конце июня большое место в общем объеме усилий люфтваффе занимали бомбардировки отходящих колоннами и в беспорядке войск; несколько суток подвергались воздействию с воздуха тылы советской 6-й армии западнее Львова (или Лемберга, как называли город немцы). Еще интенсивнее, чем в первые дни войны, люфтваффе стремились сорвать дневные перегруппировки наших войск. Также бомбили склады, станции снабжения, командные пункты. Последние, как правило, прикрывались достаточно сильными средствами ПВО, но это не останавливало германских летчиков.

Отмечая важную роль немецкой бомбардировочной авиации в исходе приграничного сражения, многие историки подчеркивали ее универсальность. «Бомбардировщики типа He 111 и Ju 88 использовались для решения как стратегических задач, так и задач поддержки своих войск на поле боя, — пишет А.В. Исаев. — При этом дальность этих двухмоторных бомбардировщиков конвертировалась в длительность “висения” над полем боя. “Юнкеры” и “хейнкели” были самым страшным противником нашей артиллерии, еще до начала артиллерийской дуэли выбивавшим наши батареи. Еще более страшным противником они были для колонн автомашин на дорогах львовского выступа. Если войска в окопах и танки на исходных позициях — это “крепкий орешек”, то толпы людей и автомашин в пробках и узостях выкашивались авиабомбами с устрашающей эффективностью» [22].

Все это так. Однако сами немцы были не в восторге от

подобной универсальности, поскольку несли огромные, по их меркам, потери. Так, KG51 «Эдельвейс» насчитывала к концу июня только треть штатного состава (37 Ju88 из 92, которые имелись накануне вторжения). Летчик этого соединения В. Дирих (*W. Dierich*) вспоминал: «В эти июньские дни не вернулись на аэродромы многие старые, хорошо подготовленные экипажи, летавшие над Францией, Англией и Югославией. Многие в соединении задавались вопросом, стоила ли игра свеч, спрашивали, имеет ли Верховное командование люфтваффе право продолжать использовать их современные двухмоторные самолеты для непосредственной поддержки войск на поле боя и мириться с такими значительными потерями опытных экипажей?» [23].

Командование эскадр KG51, 54 и 55 полагало, что бомбардировщики следует применять не на поле боя, а в советском тылу, и настало время перенести основные усилия на разрушение важнейших коммуникаций Юго-Западного фронта. Для поддержки же войск вермахта значительно лучше использовать пикирующие бомбардировщики, о чем командир 5-го авиакорпуса генерал Р. фон Грайм (*R. von Greim*) неоднократно докладывал в вышестоящие инстанции. 28 июня в журнале боевых действий группы армий «Юг» появилась запись: «4-й воздушный флот получит на усиление разведывательную эскадрилью и с 29.6 — эскадру пикирующих бомбардировщиков» [24].

В советских работах, посвященных начальному периоду войны, часто указывалось, что противник вел наступление методом танковых клиньев. Из них складывалось представление, будто на восток двигалась сплошная стальная лавина, впереди которой шли мотоциклисты, по бокам — легкие танки, сзади — автомашины, тягачи, бронетранспортеры. Современные исследования российских

историков дают несколько иное представление о моторизованной колонне: наступала немецкая танковая дивизия обычно (во всяком случае, на Украине) тремя колоннами, причем левая и правая двигались уступом, и после завязки боя с центральной колонной они выходили вперед, стремясь нанести поражение противостоящим советским войскам ударами с флангов и тыла.

В бой, как правило, вступали не танки, а «боевые группы», куда входили подразделения танкистов, пехотинцев, саперов, связистов, артиллеристов (включая ПВО и ПТО). Входили в боевые группы и наземные офицеры люфтваффе из так называемых армейских отделов *Koluft*, чья задача заключалась в составлении заявок на действие самолетов в вышестоящие штабы и организации взаимодействия с войсковой авиацией. Отлично налаженная связь помогала им ставить задачи перед экипажами ближних разведчиков, а те просматривали с воздуха советские позиции. Как правило, «хеншели» не углублялись за линию фронта больше, чем на 20–50 км, но своевременно обнаруживали скопления советской техники, артиллерийские позиции, траншеи и окопы, позволяя избегать многих неожиданных сюрпризов на пути наступления своих войск.

Действия дальних разведчиков, подчиненных штабу воздушного флота, корпуса или Верховному командованию люфтваффе, были на Украине не столь активны, как, например, в Белоруссии. Экипажи преимущественно следили за маневрами резервных соединений Красной Армии на глубине до 400 км, но часто в рассматриваемый период залетали лишь на 50–100 км, стремясь понять замыслы нашего командования. Они систематически, днем и ночью просматривали загрузку основных железнодорожных магистралей, следили

за работой мостов через Днепр. К их разрушению силами бомбардировочных эскадр по материалам разведывательных сводок командование 4-го воздушного флота приняло решение приступить в последних числах июня, чтобы воспрепятствовать эвакуации промышленных предприятий, мирного населения, материальных ценностей и переброске свежих резервов из восточных районов СССР.

Контрудары, проводившиеся советским командованием в последних числах июня, поддерживались не меньшими силами авиации, чем накануне. В донесении штаба ВВС ЮЗФ указывалось, что на ограниченном участке наша авиация выполнила 28 июня 400 самолето-вылетов, из которых примерно четверть пришлась на долю 19-й бад — экипажи вылетали утром и вечером, нанесли большой ущерб неприятелю. Они наблюдали прямые попадания в танки и автомашины, горящую станцию Ровно. Собственные потери составили один Ар-2 и два Як-2, еще



Одна из «чаек», оставленных при поспешном отходе

один Як-2 был подбит своими «чайками», но сумел дотянуть до аэродрома, где совершил вынужденную посадку. Несомненно, неприятель, весьма пассивно противодействующий в тот день в воздухе, потерпел значительный урон. Это подтверждают и некоторые немецкие отчеты. Например, офицеры 11-й танковой дивизии вермахта при выдвижении к Острогу полагали, будто «советский противник, по меньшей мере здесь, имел абсолютное господство в воздухе» [25].

Подобные доклады вынудили германских штабистов еще раз попытаться оценить противостоящие им силы и потери русских. Согласно разведывательной сводке 4-го воздушного флота, составленной 1 мая 1941 г., западнее Киева в распоряжении большевиков имелось 789 боевых самолетов (425 истребителей, 252 бомбардировщика, 36 разведчиков и 76 самолетов других типов, среди которых имелось несколько десятков штурмовиков «Валти», ДИ-6 и машин «современных образцов») [26]. Сообщалось также о базировании вблизи Киева эскадрильи мощных четырехмоторных гигантов ТБ-7.

Вскоре после начала боевых действий штаб 5-го авиакорпуса подготовил сводку о том, что с 22 по 25 июня 1941 г. экипажи соединения совершили 1600 вылетов с пересечением линии фронта, атаковали 77 аэродромов и уничтожили 777 русских самолетов на земле и еще 136 в ходе воздушных боев [27]. Казалось, от русской авиации на данном направлении не должно было ничего остаться. Но, несмотря на такие успехи, численность авиационной группировки ВВС ЮЗФ по-прежнему была значительно больше, чем имели на данном направлении немцы. Штабистам оставалось только решить, какие доклады не соответствуют действительности.

В конце рассматриваемого периода был сделан вывод о том, что перед войной противник на Украине был недооценен германской разведкой. На совещании в штабе группы армий адъютант Гитлера полковник Шмудт сообщил, что «фюрер полностью сознает сложность стоящей перед группой армий “Юг” задачи и, как только в полосе группы армий “Центр” будет достигнут решающий успех, поможет ей переброской дополнительных резервов сухопутных сил и переносом основных усилий ВВС на южное направление» [28].

Боевые действия первых дней войны дорого обошлись частям 4-го воздушного флота и войсковой авиации. До конца июня потери самолетов, которые подлежали списанию или требовали серьезного ремонта, над Правобережной Украиной можно оценить в 150–160 самолетов всех типов (84 машины из 5-го авиакорпуса погибли за линией фронта или считались 100%-й потерей по немецкой классификации, включая один He 111, сбитый по ошибке своими истребителями). Для восполнения потерь требовалось значительное время. Обещанная в качестве пополнения эскадра StG77 перебазировалась из Южной Польши в Румынию только в начале июля, поступив к тому же в распоряжение 4-го авиакорпуса; до 20-х чисел месяца соединение не принимало участия в боях на киевском направлении. А штабной отряд и группа I/JG53 действительно перелетели 30 июня из Белоруссии в Хотин, а затем в Дубно, на территорию Украины. Но даже с учетом вновь прибывших в составе 5-го авиакорпуса в первых числах июля имелось примерно 250 самолетов (без учета приданных дальних разведчиков и транспортных машин).

Несравнимо более тяжелые испытания выпали на долю авиаторов ВВС КОВО. По составленным «по горячим следам» документам весьма трудно установить истин-

ную убыль нашей авиации на данном направлении. Так, сообщая в верха, что «политико-моральное состояние летно-технического состава исключительно высокое, летный состав проявляет массовый героизм в борьбе с немецко-фашистской авиацией», начальник управления пропаганды Юго-Западного фронта бригадный комиссар А.И. Михайлов отметил: потери до конца июня составили 354 самолета и 474 авиатора убитыми и ранеными; в строю осталось 359 боеготовых самолетов и 209 машин, нуждающихся в ремонте [29]. Спрашивается, а куда делись еще более 1000 боевых самолетов?!

Более достоверную информацию дает отчет штаба ВВС Юго-Западного фронта. Согласно этому документу, наша авиация понесла боевые потери в 697 самолетов, а общие — 911 машин [30]. В отличие от западного направления, где с каждым днем войны потери советской стороны на аэродромах сокращались практически в геометрической прогрессии, на Юго-Западном фронте летчики люфтваффе весьма успешно поражали наши машины на земле в течение всего июня — жертвами авианалетов стали 304 самолета. По крайней мере, 276 самолетов были брошены или подорваны на приграничных аэродромах своими войсками при поспешном отступлении, а 214 машин пришлось списать в результате аварий или катастроф.

Отмечая успешные действия ряда авиаполков, таких, как 23-й иап полковника А.И. Сидоренко, 33-й бап полковника Ф.С. Пушкарева, 94-й бап полковника А.В. Николаева и некоторых других, командующий ВВС Юго-Западного фронта и штабы зафиксировали случаи, когда группы бомбардировщиков без потерь отбивали атаки «мессершмиттов»: 25 июня, например, все 16 Пе-2 из 48-го бап благополучно вернулись из района Бродов, сбив оборонительным огнем три неприятельских истребителя. Но



Большинство оставленных на аэродроме советских самолетов находились в исправном состоянии

чаще наша авиация несла тяжелые потери, из отдельных вылетов не возвращалось более половины машин. Наиболее сильно пострадали бомбардировочные полки, для которых особенно губительными оказались действия одиночными самолетами и отдельными звеньями; в этом случае было чрезвычайно трудно отбивать атаки «мессершмиттов». Так, с 24 по 27 июня в 136-м бап 19-й бад недосчитались 17 Як-2 и 5 Як-4, в 52-м бап 62-й бад — 16 СБ (еще 2 Пе-2 погибли в катастрофе и аварии), в 93-м дбап 18-й ад не вернулся 21 ДБ-3ф, а из 11 И-153 62-го шап 63-й сад осталось 2 машины, которые передали в другую часть, полк же отправили на переформирование [31]. В результате на 30 июня в составе ВВС Юго-Западного фронта осталось 837 истребителей, бомбардировщиков, разведчиков и штурмовиков [32].

В должность командующего ВВС фронтом 1 июля вступил генерал-лейтенант Ф.А. Астахов. По мнению нашего военного руководства, это была подходящая кандидатура для организации боевых действий на одном из

важнейших направлений в трудное время. Перед войной Федор Алексеевич был заместителем начальника Военно-воздушных сил КА, возглавлял Управление вооружения и снабжения ВВС. К тому же он до назначения Е.С. Птухина почти год руководил ВВС КОВО, хорошо знал театр военных действий, многих командиров соединений и частей. Несмотря на большой опыт, полученный полковником С.В. Слюсаревым, в частности в Китае, когда он успешно руководил действиями «эскадрильи крейсеров» (СБ), все-таки ему было трудно управлять тысячами подчиненных, среди которых имелись и генералы. Слюсарев стал заместителем командующего ВВС ЮЗФ, а Астахов в первые же дни после вступления в должность постарался проанализировать основные недостатки в действиях наших летчиков. Среди главных — неподготовленность частей и соединений к отражению внезапных налетов вражеских самолетов, выводу из-под удара материальной части и личного состава. В трудных условиях командиры не смогли организовать боевую работу в соответствии со сложившейся обстановкой.

Однако в то время как на других фронтах командующие и штабы преувеличивали потери неприятеля (временами значительно), на Правобережной Украине данные о наших успехах можно считать заниженными. По оперсводкам, в течение июня 1941 г. соотношение потерь в воздушных боях определялось как 1 к 7,2 (25 сбитых немецких против 180 советских) [33]. Материалы отчета, весьма вероятно, усугубили положение арестованного к тому времени генерала Е.С. Птухина.

Проигрыш приграничного сражения дорого обошелся и наземным войскам. Несмотря на героизм, мужество, самоотверженность отдельных бойцов и командиров, успешные действия некоторых частей, противник смог нанести

жестокое поражение пехотинцам, танкистам, кавалеристам, артиллеристам, на 75—80% уничтожил материальную часть механизированных корпусов. Основная причина неудач и потерь видится в недостаточной оперативной подготовке высшего командного состава. В первые дни войны им не удалось организовать взаимодействие родов войск. Многие из тех, кто был на хорошем счету у руководства страны и армии, растерялись, что стоило тысяч человеческих жизней наших бойцов и командиров.

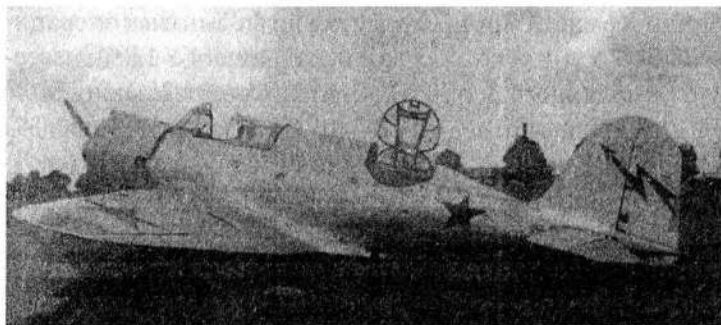
Отдельные представители высшего звена фронтового руководства быстро осознали свою личную ответственность за случившееся, и среди них член Военного совета КОВО Н.Н. Вашутин. Этот известный политработник на одном из предвоенных совещаний торжественно заверял С.К. Тимошенко: «Проводимая Вами, тов. народный комиссар, по указанию тов. Сталина перестройка системы обучения и воспитания Красной Армии основными кадрами КОВО встречена с огромным удовлетворением» [34]. Воочию увидев неспособность «перестроившихся кадров» и тех, кто их перестраивал, корпусной комиссар застрелился вскоре после начала боевых действий.

В экстремальных условиях выявились все имевшиеся недостатки в выучке наземных войск и авиации. К сказанному надо добавить слабую подготовку работников штабов. И без того недостаточно четко налаженная связь нередко нарушалась противником, заблаговременно засланными на нашу территорию диверсантами. Поэтому для многих приграничных частей сигналом боевой тревоги явились разрывы бомб противника в их расположении.

Отозванный на четвертый день войны в Москву генерал армии Г.К. Жуков оттуда продолжал руководить дей-

ствиями войск Юго-Западного фронта. Георгий Константинович, несомненно, понял: общая боеготовность нашей армии оказалась значительно ниже боеготовности германской. Еще через день он отдал первые приказания относительно подготовки Киева к обороне. Ответственным за защиту города назначался командующий 19-й армией генерал И.С. Конев, которому подчинялись все части Киевского укрепрайона (УР).

Ставка Главного командования 30 июня приказала войскам Юго-Западного фронта организованно отходить к укреплениям старой государственной границы, где, «опираясь на УРы организовать упорную оборону полевыми войсками с выделением в первую очередь артиллерийско-противотанковых средств». Следовательно, главную угрозу представляли немецкие танки. Тимошенко, Сталин и Жуков (именно в такой последовательности они подписали директиву) ставили следующие задачи перед ВВС фронта: «Авиации прикрыть отход войск путем усиленной бомбежки соединений противника и прикрытия наших войск истребителями. Предусмотреть своевременное перебазирование» [35].



Р-10 из 7-й отдельной раз. Окрестности Киева

МОБИЛИЗАЦИЯ ГРАЖДАНСКИХ ПИЛОТОВ

В конце июня Киев еще не стал прифронтовым городом, но целый ряд решений, позволивших укрепить его обороноспособность, удалось выполнить. Например, были проведены мероприятия по мобилизации гражданских пилотов, сыгравших важную роль в обороне города. За день до начала войны в Бровары после облета подразделений западных областей республики прибыл начальник Украинского управления ГВФ А.Г. Романов. Поздно вечером он провел совещание с руководящими работниками отрасли. «А на рассвете следующего дня всех нас, киевлян, разбудили взрывы бомб и гул моторов фашистских бомбардировщиков, сомкнутым строем пролетавших над Крещатиком на высоте 600 м», — вспоминал один из участников событий пилот М.Б. Ляховский [36].

Тогда же начальник Политуправления ГВФ бригадный комиссар И.С. Семенов огласил приказ о формировании Киевской и Юго-Западной авиагрупп ГВФ и подчинении их командующему Юго-Западным фронтом. Согласно положению о «Главном управлении ГВФ на военное время» были мобилизованы самолеты и летчики «для помощи Красной Армии и участия во фронтовых операциях». Всего под руководством начальника ГУ ГВФ, известного полярного летчика В.С. Молокова, к 25 июня было создано девять различных авиагрупп, насчитывающих 593 самолета. Киевская АГОН являлась наиболее полнокровной и насчитывала 131 самолет (4 ПС-84, 2 Г-2, 12 П-5 и ПР-5, 110 связных и санитарных бипланов на основе У-2 и 3 машины других типов) [37].

В отличие от боевой авиации КОВО численный состав транспортных машин на первом этапе боев не сокращался, а возрастал: пилоты разных аэропортов полу-

чили приказ прибыть в Киев. Так, в Харькове подготовили к перелету шесть ПР-5, которые поспешно перекрасили в серо-зеленый цвет. Ввиду ошибки в опознавании самолетов в районе Кременчуга они подверглись атаке своих же истребителей И-16 и совершили вынужденные посадки в поле. Только пилоты И. Вервейко и Б. Сахно смогли уклониться от преследования, долетели до аэропорта Бровары, где и приземлились. Остальные прибыли позднее.

Налеты немецких самолетов не смогли парализовать работу киевского аэродромного узла. Наиболее интенсивно его использовали в то время транспортные самолеты. Киевская АГОН подготовила самые опытные экипажи для полетов в глубокий тыл противника с целью доставки туда парашютистов и сброса листовок. Все машины оставались безоружными. Несколько самолетов ПС-35 прошли переоборудование, предусматривающее, в частности, установку дополнительных топливных баков. С ними продолжительность полета туполевских кораблей возросла до 8 ч.

Почин в выполнении ответственных и опасных заданий был сделан в ночь на 29 июня: экипаж И. Вервейко достиг района Лодзи, где сбросил листовки на польском, немецком и русском языках. Одновременно ПС-35 пилота Б. Ризы смог проникнуть к Варшаве, доставив парашютиста с рацией. К утру оба экипажа благополучно приземлились в районе Киева.

Подразделения Киевской авиагруппы ГВФ оказали определенную помощь нашим войскам в ходе боев в районе Луцк—Броды—Ровно. В течение нескольких дней пилоты поставили для войск 5-й и 6-й армий около 34 т запасных частей для танков, 7,3 т боеприпасов, 7,2 т медикаментов, 151,2 т других грузов [38]. Сотни бочек горю-

чего пополнили запасы механизированных корпусов. Особенно отличился пилот санитарного звена А.М. Кузовлев. Доставив на передовую кровь для переливания, он на обратном пути вывез двух раненых. «Кукурузник» подвергся преследованию трех «мессершмиттов», повредивших фюзеляж и покрышку колеса. Кузовлев ушел от преследования и благополучно посадил в аэропорту Бровары поврежденную машину на одно колесо. За этот подвиг пилота наградили орденом Красной Звезды, а сводка Совинформбюро сделала его имя широко известным.

КИЕВСКИЙ РАЙОН ПВО ОТРАЖАЕТ ПЕРВЫЕ НАЛЕТЫ

Хотя основные усилия немецкой авиации были направлены на уничтожение наших самолетов на приграничных аэродромах и содействие наступающим войскам, прежде всего 1-й танковой группе, с первых часов войны самолеты с крестами на крыльях регулярно появлялись в киевском небе. В то же время противодействие летчиков-истребителей и зенитчиков серьезно мешало работе германских экипажей. В Киеве еще утром 22 июня удалось подготовить к бою многие средства ПВО. Здесь своевременно получили «предупредительную» директиву Тимошенко и Жукова. Отправленная в половине первого часа ночи 22 июня она гласила:

«В течение 22 — 23.6.41 г. возможно внезапное нападение немцев на фронтах Ленинградского, Прибалтийского особого, Западного особого, Киевского особого и Одесского военных округов. Нападение немцев может начаться с провокационных действий...» [39]. Далее документ требовал, в частности, привести в боевую готовность

противовоздушную оборону без дополнительного подъема приписного состава, а также осуществить мероприятия по затемнению городов и объектов.

Противовоздушную оборону объектов Юго-Западного фронта осуществляли созданные за четыре месяца до начала войны войска Киевской зоны ПВО, которой командовал генерал-майор артиллерии А.И. Данилов. В нее входили 3-я дивизия ПВО, защищавшая собственно столицу Украины с окрестностями, 4-я дивизия ПВО, оборонявшая Львов, 11-я бригада ПВО, расположенная в районе Дрогобыча, а также Тернопольский, Станиславский, Ровенский, Винницкий и Житомирский бригадные районы ПВО [40].

Войска 3-й дивизии ПВО успели осуществить ряд важных мероприятий по приведению частей в боевую готовность. В 3 ч 22 июня расчеты заняли места у орудий и пулеметов, за исключением воинов нескольких подразделений, находившихся на учебных стрельбах в Остре (60 км северо-восточнее Киева). Еще затемно 12 батарей, входивших в состав 183-го и 254-го зенитно-артиллерийских полков, подготовились к появлению вражеских самолетов, а с рассветом командиры 2-го и 43-го иап подняли в воздух по одной эскадрилье для боевого дежурства. Когда зенитчики открыли интенсивный,



Красноармеец охраняет вынужденно приземлившийся на нашей территории «хейнкель»

хотя и беспорядочный огонь, для усиления находившихся в воздухе истребителей с аэродрома Бородеянка (40 км северо-западнее Киева) вылетели шесть И-16 из 255-го иап, ведомые ст. лейтенантом И.С. Денисовым, и пять И-153 из 2-го иап, ведомые лейтенантом В.Н. Семеновым. Как доложили наши летчики, атаками истребителей и зенитным огнем крупные группы вражеских самолетов были рассеяны, к объекту прорвались только отдельные самолеты.

Следует отметить, что 36-я истребительная авиадивизия полковника В.В. Зеленцова находилась перед войной на хорошем счету. Два полка (2-й и 43-й иап) имели богатую историю, досконально освоили И-16 и И-153, имевшиеся на вооружении, успели подготовить 45 летчиков к действиям ночью, в сложных метеоусловиях, на больших высотах. Несколько опытных авиаторов, таких, как батальонный комиссар М.В. Кожевников, капитан П.П. Кельин, ст. лейтенант В.Г. Товстый и другие, составили ядро сформированных перед войной 254-го и 255-го иап. Части располагались в окрестностях Киева на аэродромах Васильков, Брусилов, Олышанка, Бородеянка.

Всего в четырех полках насчитывалось более 100 боеготовых «ишаков» и «чаек», большинство из которых представляли машины последних модификаций с моторами М-62 и М-63. Именно на них летчики успешно атаковали неприятеля в киевском небе — были засчитаны победы ст. лейтенантам И.С. Денисову и Н.Н. Воронину, а немцы признали потерю одного Ju88 из эскадры KG51; экипаж попал в плен.

Как и в небе Подмоскovie, в небе Киеве в первые дни войны посты ВНОС работали недостаточно четко. Донесения о приближении неприятельских самолетов поступали с большим опозданием, свои самолеты принимались

за вражеские, существенно преувеличивалось количество участвующих в налете неприятельских машин. С учетом этого надо воспринимать первое сообщение от 22 июня: «19 He111 с высоты 2000 м бомбили аэродромы Киева. Сброшено 90 осколочных и фугасных бомб» [41].

Среди первоочередных мероприятий обороны города — создание Киевского района ПВО. Его ядром стала сформированная перед войной 3-я дивизия ПВО генерал-майора артиллерии В.Г. Позднякова. Он и возглавил Киевский район ПВО, куда, кроме артиллерийской и истребительной дивизий, вошли части ВНОС, аэростатов заграждения, связи. Для обороны Киева, железнодорожных и автомобильных мостов города, Фастовского железнодорожного узла, стратегических мостов через Днепр у Черкасс, Канева и Янова было выделено более 300 орудий калибра от 37 до 85 мм, не менее 120 зенитных пулеметов, 137 истребителей, 81 аэростат заграждения и около 300 постов ВНОС.

Важную роль в последующих событиях сыграли корабли Днепровского отряда Пинской военной флотилии. Лишь на мониторах, канонерках и сторожевиках имелось 150 различных зенитных стволов, большинство из которых составляли одинарные или счетверенные зенитные пулеметы. 76-мм орудия Лендера и 45-мм полуавтоматы являлись весьма устаревшими, но заградительный огонь пулеметов не позволял вражеским «стервятникам» с малых высот безнаказанно поражать мосты.

Наиболее серьезные испытания ожидали воинов-киевлян 25 июня, когда разведчики и бомбардировщики с утра до вечера появлялись в киевском небе. Несколько мощных ударов тогда последовало по объектам города, а также близлежащим аэродромам: Гостомель, Бровары,

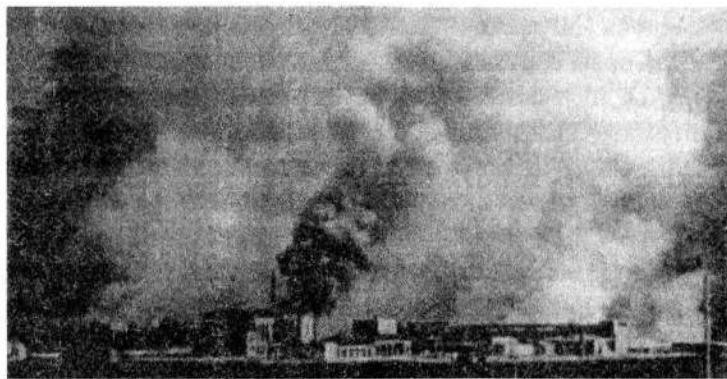
Борисполь. В вечернем отчете штаба Киевского района ПВО говорилось:

«С 6.45 до 10.20 противник бомбил г. Киев и прилегающие аэродромы. Участвовали в налетах самолеты He111 и Ju88, проникавшие к городу на высотах от 2000 м до бреющего.

Самолеты шли к городу двумя эшелонами в 20 и 15 самолетов с интервалами между ними в 15 минут. Бомбардировке были подвергнуты: аэродром, заводы № 43 и “Большевик”. Заводским объектам нанесены повреждения.

9 бомбардировщиков с высоты 100 м бомбили аэропорт Бровары; сгорело 9 самолетов. 3 самолета бомбардировали аэродром Гостомель; разбит один СБ. Борисполь атакован 11 самолетами; потерь нет.

Атаками наших истребителей уничтожено три Ju88. Зенитная артиллерия пункта Киев выпустила 2142 снаряда — результатов нет. Наши потери: два И-16 сбиты в воздушном бою, пять самолетов сгорели, а 25 получили повреждения» [42].



После вражеского налета горят цеха киевского завода № 43

Немецкий историк З. Радтке так прокомментировал события 25 июня:

«Части соединения утром совершили налет на авиабазы противника в окрестностях Киева. В то время как экипажи I/KG54 атаковали аэродром Гоголев, авиаторы II/KG54 взяли курс на Бровары. В журнале боевых действий I авиагруппы указывалось:

“Девятка “юнкеров” на аэродроме Гоголев бомбами и последующим обстрелом с малой высоты из бортового оружия уничтожила 12 советских самолетов и 15 повредила. Пять Ju88 2-го отряда после продолжительного пикирования сбросили бомбовый груз на стоянки четырехмоторных ТБ-3; из 50 машин примерно 30 было уничтожено”. Над целью появилась группа советских истребителей, попытавшихся с ходу атаковать “юнкеры”, но германские экипажи сомкнули строй и отбили натиск, сбив пять русских. Несколько наших машин получили повреждения, вынуждены были прекратить выполнение заданий и вернуться.

На обратном маршруте три Ju88 атаковали аэродром Лемиполки пулеметным огнем; два русских самолета получили повреждения. Бомбы упали на транспортный состав и полевые позиции северо-восточнее Ковеля.

В течение некоторого времени экипаж унтер-офицера Геринга (*Goehring*) из 1-го отряда считался пропавшим без вести. Но впоследствии выяснилось: он сумел дотянуть подбитую истребителями машину (B3+MN) до расположения своих войск. Работающий мотор вибрировал от сильного перенапряжения, и летчик, опасаясь пожара, совершил вынужденную посадку в районе Замостья. Все члены экипажа невредимыми вернулись в часть.

Еще более серьезные повреждения получил Ju88 (B3+BM) из 4-го отряда, которым управлял унтер-офи-

цер Герман (*Hermann*). В результате обстрела летчик совершил вынужденную посадку севернее Киева, и с тех пор о его судьбе ничего не было известно. С другого "юнкерса" видели, как авиаторы благополучно выбрались из поврежденной машины, но они ничем не могли помочь своим товарищам...» [43].

Вынужденную посадку «юнкерса» использовала советская пропаганда. Через два дня Совинформбюро сообщило: «25 июня вблизи Киева приземлились на пикирующем бомбардировщике "юнкерс-88" четыре немецких летчика: унтер-офицер Ганс Герман, уроженец города Бреславль в Средней Силезии; летчик-наблюдатель Ганс Кратц, уроженец Франкфурта-на-Майне; старший ефрейтор Адольф Аппель, уроженец города Брно в Моравии, и радист Вильгельм Шмидт, уроженец города Регенсбурга. Все они составляли экипаж, входивший во вто-



Бойцы и командиры на месте вынужденной посадки Ju88 из KG54

рую группу 54-й эскадры. Не желая воевать против советского народа, летчики предварительно сбросили бомбы в Днепр, а затем приземлились неподалеку от города, где и сдались местным крестьянам» [44].

Как доложил Сталину секретарь ЦК КП(б)У М.А. Бурмистенко, экипаж Ju88 захватили молодые колхозники села Глебовка Киевской области и передали в руки сотрудников «компетентных органов». В документах разведотдела штаба ВВС Юго-Западного фронта не удалось обнаружить протоколов допросов этих военнослужащих. В других же случаях начального периода войны офицеры НКВД неизменно спрашивали пленных: почему немецкие трудящиеся воюют против Советского Союза – государства рабочих и крестьян? Вопросы оставались без ответа. В этом смысле якобы подписанное пленными немецкими авиаторами воззвание выполнено в духе наших предвоенных лозунгов: «Братья летчики и солдаты, следуйте нашему примеру. Бросьте убийцу Гитлера и переходите сюда, в Россию».

Всего немцы признали потерю над Киевом 25 июня двух машин: Ju88А-6 № 2428 из II/KG54 и He111Н-8 № 3980 из II/KG55. Последний, весьма редкой модификации, был сбит над Куреневкой и упал в северной части города. Если принять во внимание, что третий поврежденный советскими летчиками бомбардировщик все-таки смог дотянуть до своих, то доклад штаба Киевского района ПВО вполне соответствует истине (один «хейнкель» приняли за «юнкерс»).

По нашим данным, в этот день наибольшие испытания выпали на долю летчиков 254-го иап. Часть была сформирована в середине июня 1941 г. и укомплектована в основном сержантами, только что окончившими летные школы. Их уровень подготовки командование при-

знало неудовлетворительным и приняло решение оставить в полку «стариков», а молодежь направить в Конопот для дополнительных тренировок. К моменту вражеского налета 25 июня на аэродроме Бровары стояли не только 28 И-16 из 254-го иап, но и множество самолетов ГВФ. Последние постоянно прибывали в Киев и буквально заполнили все летное поле.

Посты ВНОС отметили за день три налета на аэропорт Бровары: 21 Ju88, затем 13 Ju88 и, наконец, 9 He111. Противник смог уничтожить или серьезно повредить шесть «ишаков». Вылетевшие по тревоге летчики Григорович, Бисьев, Сухоновский и Белоус заявили о трех сбитых в бою «юнкерсах». Ответным огнем противника был сбит и погиб лейтенант Сухоновский. Кроме того, тяжелое ранение осколком вражеской авиабомбы получил командир полка майор В.А. Валуйцев — его сменил Герой Советского Союза майор М.П. Петров [45]. Как видно из сказанного, в эти дни доклады об успехах в воздушном бою и советских, и германских авиаторов были сильно приукрашены.

В дополнение к донесению отметим, что атаки люфтваффе привели к большим жертвам. На территории разрушенных цехов авиазавода погибло 38 рабочих и служащих, а 78 человек получили ранения. В Броварах наряду с обслуживающим персоналом аэропорта пострадали курсанты дислоцированной здесь учебной эскадрильи — немцы обстреливали их из пулеметов с высоты 100 м. Наиболее значимой целью для врага являлся аэродром Гоголев, где базировалась большая часть 14-го тбап. Примерно 30 огромных кораблей успели рассредоточить на летном поле, но их прикрывали лишь несколько пулеметов на краю поля. В двух заходах германские экипажи сбросили



Бомбардировщики ТБ-7 из 14-го тбап на аэродроме Борисполь. Июнь 1941 г.

36 бомб с высоты 200–300 м, в результате чего один ТБ-3 сгорел, еще два получили повреждения.

Почти с тем же результатом они действовали по аэродрому Борисполь — от взрывов 117 бомб, сброшенных 23 «юнкерсами», были разрушены два склада, сгорел один ТБ-7 № 4220 (командир О.М. Макаренко), хотя, казалось, в этих гигантов трудно не попасть¹.

«Можно сделать вывод, — говорилось в кратком отчете о боевых действиях 14-го тбап, — что немцы бомбят плохо, воровато, крадучись, они дрожат за свою шкуру и не могут прицельно сбросить бомбы» [46].

Не слишком меткое бомбометание с немецких самолетов тем не менее нанесло значительный ущерб. Seriously пострадал парк гражданской авиации. По мнению

¹ Некоторые российские и немецкие историки отмечают факт гибели на аэродроме еще четырех тяжелых кораблей ТБ-7 и указывают их серийные номера: 4211, 4213, 4219 и 4223. Однако полковник А.Н. Медведь по донесениям военных представителей завода № 124 установил, что это не так. Например, ТБ-7 № 4211 был списан после летного происшествия до войны, № 4219 потерпел аварию в Курске 22 июня 1941 г., а № 4223 разбился 17 сентября того же года.

начальника штаба Киевской зоны ПВО майора Пеньковского, неудовлетворительно действовали зенитчики и части 36-й иад — в ходе одного из вылетов они сбили свой ТБ-3. Все же налеты на приграничные аэродромы принесли немцам несравнимо больший успех, что можно объяснить отсутствием у наших войск вблизи границы дисциплины и порядка, а также организованного противодействия противнику.

Указания о необходимости повышения бдительности в последние мирные дни перемежались с требованиями не допускать поводов для провокаций немцев на вооруженное столкновение. Многие командиры Красной Армии были деморализованы витиеватыми приказами. Боясь строгих репрессий, они не предпринимали ответных действий против агрессора. В Киеве же все орудия сразу начали стрелять на поражение неприятеля.

Налет вражеской авиации выявил первых героев обороны Киева. Сотни горожан тушили зажигательные бомбы, оказывали помощь пострадавшим, следили за светомаскировкой. Появились убитые и раненые среди гражданского населения. На заводе «Большевик» от осколков вражеских бомб погибло 16 человек. Некоторые же поддались панике. Как доносил старший военпред авиационного завода № 43, их директор при первых разрывах вражеских бомб покинул предприятие и на личной автомашине ЗиС-101 скрылся на левом берегу Днепра, бросив своих подчиненных [47].

Стремясь избежать ненужных жертв, советское командование вечером 25 июня приняло решение эвакуировать из Киева в восточные районы страны ряд предприятий. Выполняя это решение, до конца месяца покинули город сотрудники проектных институтов, предприятий и организаций, не связанных с обороной. На повестке дня перед

городским руководством стояли вопросы налаживания выпуска в городе наиболее необходимых военных заказов.

Не менее важными были вопросы надежного прикрытия жизненно важных объектов города, оборонных предприятий, аэродромов, мостов от ударов с воздуха. Противовоздушная оборона строилась по круговому принципу, причем наибольшее внимание уделялось юго-западному направлению. Один из зенитных полков среднего калибра располагался в районе Грушки – Святошино – Перемоги, второй – Совки – Голосеево – Мышеловка, зенитно-пулеметный полк и дивизион малокалиберной зенитной артиллерии – в центральной части города. Их задача состояла в создании плотной завесы на подходах и над самим городом. Истребители патрулировали вне зоны стрельбы орудий и пулеметов; частыми маршрутами полетов были Обухов – Васильков – Боярка – Ирпень – Гостомель и обратно. Состав и базирование 36-й иад приведены в табл. 1.3 [48].

Таблица 1.3

СОСТАВ И БАЗИРОВАНИЕ 36-Й ИАД НА 30 ИЮНЯ 1941 Г.

Часть	Базирование	Типы самолетов	Количество
2-й иап	Брусилов	И-16	28
		И-153	13
43-й иап	Малая Ольшанка	И-16	33
		И-153	10
254-й иап	Бровары	И-16	26
255-й иап	Брусилов	И-16	2
Итого истребителей			112

По данным наших отчетов, Киевская зона ПВО действовала исключительно эффективно: за первые пять дней над охраняемыми объектами было сбито 93 самолета противника, из которых истребители уничтожили 58 машин, а зенитчики — 35 [49]. В действительности все обстояло далеко не столь благополучно. В неудовлетворительном состоянии находилось взаимодействие сил 3-й дивизии ПВО, нечетко работали посты ВНОС и связисты. Поэтому до конца июня 1941 г. немцы, производившие налеты в дневное время, потеряли от противодействия киевской ПВО не более трех-четырех самолетов.

Одна из причин малой эффективности в борьбе с неприятельской авиацией заключалась в низких летных данных истребителей, состоящих на вооружении 36-й иад. Первые же стычки показали, что И-16, не говоря уже о И-153, не имели запаса скорости для перехвата Ju88А — основного типа самолета, действующего в киевском небе. Не обладали наши оснащенные пулеметами машины и смертоносным вооружением — неоднократно стрелки «юнкерсов» отбивали атаки, а случалось, сбивали наши «ястребки». Вот почему, когда мл. лейтенант Д.А. Зайцев из 2-го иап 28 июня на глазах начальника управления пропаганды Юго-Западного фронта бригадного комиссара А.И. Михайлова таранил немецкий бомбардировщик, то летчика сразу представили к званию Героя Советского Союза. (О его подвиге см. в приложении 5.)

ВЫХОД ГЕРМАНСКИХ ВОЙСК К «ЛИНИИ СТАЛИНА»

Тем временем сухопутные войска Юго-Западного фронта героически сражались с прорвавшимися подвижными и пехотными дивизиями противника. Упорной

обороной они сдерживали их продвижение в глубину. Немецкая авиация, как правило, весомо подкрепляла действия наземных соединений. Как только на важном участке фронта положение складывалось не в пользу немцев, там немедленно появлялись или отдельные отряды, или целые группы германских бомбардировщиков.

Так было в ночь на 3 июля восточнее Тернополя. В течение суток части 80-й стрелковой дивизии (37-й ск 6-й А) сдерживали бешеный натиск противника. Командование усилило пехотинцев 144-м гаубичным артиллерийским полком майора А.С. Могилевского. Орудия стреляли по германским танкам прямой наводкой. Несмотря на позднее время, немцы вызвали свою авиацию. «Юнкерсы» сбрасывали на артиллеристов фугаски при свете спускаемых на парашютах осветительных бомб и запускаемых германскими пехотинцами ракет. После нескольких налетов немцам удалось расчленить и окружить части 80-й сд [50].

Интенсивно бомбили они на следующее утро скопления наших войск и артиллерийские позиции в районе Острога. Благодаря поддержке «юнкерсов» и «хейнкелей» соединения Клейста форсировали р. Горынь. Интенсивные действия разведывательной авиации позволили немецкому командованию установить, что части 19-го мехкорпуса и группы М.Ф. Лукина отходят на новый рубеж (командование перебрасывало группу Лукина на Западный фронт), прикрываясь лишь арьергардами, и командующий группой армий «Юг» генерал-фельдмаршал Рундштедт немедленно приказал ускорить темп наступления, чтобы не дать возможности советским войскам организованно занять оборону.

В течение 3 июля армии Юго-Западного фронта совершали отход, по пятам преследуемые дивизиями против-



Разгромленный советский аэродром на Юго-Западном фронте

ника и под сильным воздействием с воздуха. «Его авиация, — доносил в тот день начальник оперативного отдела штаба фронта полковник И.Х. Баграмян начальнику Генерального штаба, — беспрепятственно бомбит Славут, Шепетовку и Полонное» [51]. Очень скоро все указанные выше города оказались заняты немецкими войсками.

В немецких штабах заговорили о «житомирско-киевском» направлении — здесь успешно продвигались, преодолевая все трудности, соединения 1-й танковой группы. Рундштедт приказал стремительным ударом выйти к «линии Сталина» (так в Германии называли укрепленные районы, построенные по старой советско-польской границе), прорвать ее и устремиться к Киеву.

Командование Юго-Западного фронта с опозданием распознало явную угрозу. Только вечером 3 июля в

войска была направлена директива № 0040, где говорилось о необходимости отразить наступление противника на ровенском (здесь 3-й моторизованный корпус выходил к Новоград-Волинскому) и тарнопольском (к Полонному и Новому Мирополю выдвигались дивизии 48-го моторизованного корпуса) направлениях. Генерал М.П. Кирпонос потребовал соединениями 5-й армии занять Коростенский, а 6-й армии — Новоград-Волинский укрепрайоны. Директива ставила следующие задачи перед ВВС ЮЗФ:

«Ударами бомбардировочной авиации задержать продвижение ровенской и тарнопольской группировок противника, одновременно препятствуя подходу и подвозу из глубины оперативных резервов. Имея основные силы на поле боя, не допустить прорыва механизированных частей в направлении Новоград-Волинский и Бердичев» [52].

Надо отметить, что к этому времени в действиях нашей авиации наблюдались некоторые изменения. По указанию нового командующего генерала Ф.А. Астахова 2 июля на данном направлении были предприняты первые атаки зажигательными бомбами используемых неприятелем аэродромов Жиличи, Баскаки, Луцк. Согласно отчетам противника, налеты завершили неудачно: над последней базой, занятой группами I/KG51 и III/JG3, вылетевшие «мессершмитты» и зенитчики сбили около полудня 14 бомбардировщиков из 30. По нашим данным, не вернулось три Су-2 из 226-го бап, а результаты атак аэродромов наше командование оценило излишне оптимистично. Их решили не только продолжить, но и сделать систематическими; на следующий день самолеты с красными звездами бомбами и бортовым огнем атаковали Колки, Ровно, Дубно, Радзехов, Крыстынополь.

Вероятно, наиболее результативной оказалась атака аэродрома Полонное 8 июля. Накануне летчик 88-го иап 44-й иад мл. лейтенант В.Ф. Деменок проводил разведку в районе станций Проскуров, Шепетовка и на дороге Шепетовка — Бердичев. Он неожиданно обнаружил перебазирование на аэродром Полонное немецких самолетов и доложил командованию. Комполка майор А.Г. Маркелов решил провести доразведку, послав на задание лейтенанта К.Л. Карданова и мл. лейтенанта В.С. Батяева. Стало известно, что около 30 самолетов расположились на северной окраине летного поля и еще 20 — в восточной части, почти рядом с жилыми домами. Проявив завидную оперативность, командир части поднял в воздух 20 И-16 и вылетел сам [53].

Первую атаку с малой высоты наша группа провела без всякого противодействия, но затем зенитчики опомнились и открыли шквальный огонь. Прямым попаданием был сбит и погиб, вертикально врезавшись в центр летного поля, зам. командира полка майор В.С. Волков. По донесению вернувшихся советских летчиков, было уничтожено 20 неприятельских самолетов. Как отмечают немцы, на аэродром Полонное, всего в 25—35 км от передовых наземных частей, в тот день перелетели отряды ближних разведчиков 5(Н)/11, 5(Н)/21, 3(Н)/21, 5(Н)/32 и один из отрядов группы II/JG3. В результате штурмовки было выведено из строя 5—6 Hs126, от прямого попадания РС взорвался транспортный «юнкерс» № 6812, имелись убитые и раненые среди технического персонала и штабной роты, сгорели грузовые и специальные машины.

Однако вернемся на несколько дней назад. Ранним утром 5 июля Ставка ГК направила командующему Юго-Западным фронтом генералу М.П. Кирпоносу директи-

ву № 00184 об организации обороны на угрожаемых направлениях, потребовав не только занять войсками Коростенский и Новоград-Волынский УРы, но и укрепить пространство между ними (на участке Основа, Катериновка) двумя стрелковыми дивизиями и средствами усиления фронта. Документ требовал задействовать для сдерживания противника ВВС фронта.



Капитан В. Эзау (слева) и фельдфельд Г. Шенке на аэродроме Полонное.
12 июля

С учетом сложившейся обстановки, 5 июля основные силы ВВС (действовало 7 авиадивизий; управление 63-й сад в конце июня вывели с фронта) были вновь привлечены для уничтожения мотомеханизированных частей противника. К этому времени численный состав ВВС ЮЗФ сократился более чем наполовину от первоначального. Немало экипажей убыло в тыл за получением новой материальной части. Существенного количества самолетов (новых или старых типов) на ЮЗФ не передали — основные пополнения, включая авиацию, шли на Западный фронт. Можно также отметить разную степень боеспособности авиадивизий, действующих западнее Киева: наиболее сильно пострадали части из состава ВВС 5-й и 6-й армий, на долю которых в предыдущих боях легла основная нагрузка. Так, некогда мощная 15-я сад располагала на 4 июля всего 47 самолетами (из 96 МиГ-3 уцелело только два!). Еще 10

машин длительное время не могли восстановить ввиду отсутствия запчастей и узлов (моторов, ног шасси, консолей крыла и т. д.). Командир дивизии генерал А.А. Демидов обратился к командующему генералу Ф.А. Астахову с просьбой «пополнить полки хотя бы до уровня 10 – 15 исправных самолетов в каждом, поскольку наступает время одновременной выработки ресурса на всех имеющихся авиамоторах» [54]. Ввиду невозможности в то время выполнить просьбу комдива, соединение вместе с мастерскими фронта решили временно вывести в тыл. Не в лучшем положении находились 18-я и 19-я бад фронтового командования.

В результате степень воздействия на противника в начале июля заметно снизилась. Большинство атак выполнили части 62-й бад в полосе отхода 5-й армии, но сдержать неприятеля не удалось. Впрочем, если наземным войскам и авиации в какой-то мере удалось приостановить продвижение 3-го моторизованного корпуса на пути к Новоград-Волынскому (14-я тд) и южнее города (13-я тд), то передовой отряд 48-го моторизованного корпуса наступал почти беспрепятственно, смяв нашу 199-ю сд, и первым преодолел линию укрепрайонов. В следующую ночь самолеты люфтваффе интенсивно, как никогда ранее, бомбили Новоград-Волынский, Бердичев и Житомир.

В ходе дневных вылетов экипажи бомбардировочных эскадр KG51 «Эдельвейс», KG54 «Мертвая голова», KG55 «Гриф» стремились подавить очаги наиболее упорного сопротивления. Так, 7 июля 15 Ju88A из I/KG54 атаковали бункеры на «линии Сталина» у Новоград-Волынского. Как отмечалось в отчете, на бетонные сооружения с пикирования были сброшены следующие авиабомбы:

5 SC1000, 4 SD1000, 12 SC500, 2 SD500, 19 SC250, 3 SD250 и 40 SD50; они буквально перепахали землю укрепрайона [55].

В этот и предыдущий день люфтваффе достигли значительных успехов в поражении важных объектов в тылу наших армий: подорвали нефтесклад и взорвали эшелон с боеприпасами в тыловой полосе 6-й армии. Самолеты всех типов, включая тихоходные «хеншели», по одному и парами непрерывно бомбили и обстреливали наши колонны на дороге Шепетовка — Бердичев. Какого-либо противодействия налетам организовать не удалось. Забитая отступающими войсками, автотранспортом, беженцами дорога стала местом исключительно высоких потерь людей и техники.

Командование Юго-Западного фронта срочно выдвигало новые резервы на пути вражеского продвижения. Наряду с пехотинцами, артиллеристами, танкистами в бой вступили десантники. Последних срочно перебросили на данное направление по железной дороге. Части 211-й воз-



Члены экипажа обер-лейтенанта Р. Наумана из 3/KG54, погибшие 27 июня, были похоронены около аэродрома Луцка

душно-десантной бригады 8 июля приняли на себя удар передовых отрядов 16-й моторизованной дивизии, но, не выдержав его, на следующий день вынуждены были отойти. В течение этого дня «юнкеры» и «хейнкели» 5-го авиакорпуса выполнили 149 вылетов в поддержку своих войск.

По донесению штаба эскадры «Мертвая голова», экипажи атаковали советские танковые и пехотные колонны, а также железнодорожные составы на участках Коростень — Киев, Житомир — Киев, Казатин — Фастов. «Советы» яростно стреляли из зенитных орудий, а десять их истребителей атаковали «юнкеры», — отмечали германские офицеры. — В результате машина ВЗ+LL из 3/KG54 совершила вынужденную посадку в районе Луцка с разбитым правым двигателем. Экипаж обер-фельдфебеля Йоханнсена (*Johannsen*) (Ju88A-5 код ВЗ+ММ) из 4/KG54 сумел с малой высоты добиться прямого попадания в поезд с боеприпасами, но мощная взрывная волна повредила их бомбардировщик и привела к серьезным ранениям штурмана и радиста» [56].

9 июля советское командование подтянуло на северный фланг 6-й армии 204-ю воздушно-десантную бригаду, находившуюся в стадии формирования. Несмотря на подход наших резервов, соотношение сил на важнейших направлениях оставалось в пользу противника, особенно в танках. Южнее Новоград-Волынского ему удалось форсировать реку Случь и продвинуться на восток. Командарм-5 генерал Потапов принял решение восстановить положение с помощью сводного отряда 19-го мк, насчитывающего около 40 танков. «Действуя совместно с группой полковника М.И. Бланка, — говорилось в оперсводке 5-й армии, — корпус подвергся сильной атаке авиации и, потеряв 7 танков, сожженных порошкообразной массой, рассеиваемой с самолетов, к вечеру начал отход

в северном и восточном направлениях» [57]. (Экипажи эскадры KG55 «Гриф», наряду с осколочно-фугасными авиабомбами, использовали гранулы белого фосфора.)

Аналогичные огнеприпасы решило использовать и советское командование. В тот же день вышла директива Ставки ГК, которая «разрешила (!) уничтожать танки, живую силу, тылы и бензоемкости, авиационные базы и самолеты огнеметанием с воздуха. Для чего немедленно организовать удар по главным и самым опасным группировкам противника с воздуха группами самолетов, снаряженных гранулированным фосфором, термитными шарами, бутылками КС в РАПах и ведрах Онисько, а также ампулами с веществом КС» [58].

В то время как советская авиация концентрировала свои усилия на поле боя, немецкая заметно расширила зону операций. Разведчики проникали в воздушное пространство Харькова, Изюма, Валук, а бомбардировочная авиация перенесла основные усилия на поражение советских коммуникаций в радиусе 700–1000 км. Германское командование поставило задачу перебазировать все бомбардировочные соединения на бывшие советские аэродромы, чтобы приблизить их к линии фронта. В вечерних записях за 9 июля в журнале боевых действий группы армий «Юг» отмечается:

«В результате ударов, нанесенных 4-м воздушным флотом по железнодорожной сети противника, удалось нарушить сообщение западнее Днестра, а также на участке Киев — Нежин. В настоящее время не отмечено существенного движения по железным дорогам. Большое количество паровозов и вагонов стоят заброшенными на путях. В ходе сегодняшнего дня, насколько позволяли погодные условия, продолжались удары по транспортным сооружениям и подвижному составу.

По требованию Верховного главнокомандования сухопутных сил в полосе группы армий в первую очередь должны быть нарушены транспортные сообщения через Днепр в районе Киева, ведущие в восточном и северо-восточном направлениях. Командующий воздушным флотом генерал-полковник А. Лер отдал необходимые распоряжения» [59].

Источники и литература

1. Баграмян И.Х. Так начиналась война. М.: 1977. С. 59, 60.
2. РГАЭ. Ф. 8044. Оп. 1. Д. 651. Л. 209 – 211.
3. Баграмян И.Х. Указ. соч. С. 76.
4. ЦАМО РФ. Ф. 35. Оп. 11280. Д. 126. Л. 47.
5. Анфилов В.А. Грозное лето 41. М.: 1995. С. 116, 117.
6. Жуков Г.К. Воспоминания и размышления. Кн. 2. М.: 1988. С. 12.
7. Фалалеев Ф.Я. В строю крылатых. Ижевск: 1970. С. 93, 94.
8. Анфилов В.А. Указ. соч. С. 137.
9. Великая Отечественная война 1941 – 1945. Кн. 1. Суровые испытания. М.: 1998. С. 155.
10. Военно-исторический журнал. 1989. № 4. С. 42.
11. ЦАМО РФ. Ф. 35. Оп. 11282. Д. 262. Л. 179 – 207.
12. Составлено по: Groehler O. Geschishte des Luftkriegs. Berlin: 1981. S. 294; Balke U. Der Luftkrieg in Europa. Bd. 1. Koblenz: 1989. S. 419.
13. Иртюга М.В. Организация и ведение боевых действий ВВС Юго-Западного фронта в начальный период Великой Отечественной войны. М.: 1975. С. 34.
14. ЦАМО РФ. Ф. 229. Оп. 181. Д. 3. Л. 46.
15. Подсчитано по: Prien J., Stemmer G., Rodeike P., Bock W. Die Jagdfliegerverbände der Deutschen Luftwaffe 1934 bis 1945. Teil 6/I. Eutin: 2004. S. 48, 74, 107, 108, 137; Teil 6/II. Eutin: 2004. S. 93, 107.
16. ЦАМО РФ. Ф. 35. Оп. 11290. Д. 16. Л. 17.
17. Подсчитано по: Prien J. и др. Указ. соч. Teil 6/I. Eutin: 2004. S. 48, 74, 107, 108, 137; Teil 6/II. Eutin: 2004. S. 93, 107.
18. ЦАМО РФ. Ф. 35. Оп. 11290. Д. 26. Л. 9.
19. Владимирский А.В. На киевском направлении. М.: 1989. С. 93.
20. ВА/МА RL 2 II / 246 «Daily summaries, Lagebericht 25.6 – 30.6.41».

21. Radtke S. Kampfgeschwader 54. Von der Ju52 zur Me262. Munchen: 1990. S. 78.
22. Исаев А.В. От Дубно до Ростова. М.: 2004. С. 240.
23. Dierich W. Kampfgeschwader 51 «Edelweis». Stuttgart: 1973. S. 159.
24. Журнал боевых действий группы армий «Юг». 22 июня – 15 июля 1941 г. / Пер. с нем. М.: 1968. С. 47.
25. Schrodek G.W. Ihr Glaube galt dem Vaterland. Geschichte des Panzer-Regiments 15 (11. Panzer-Division). Munchen: 1976. S. 133.
26. ЦАМО РФ. Ф. 35. Оп. 11280. Д. 126. Л. 8.
27. Plocher H. The German Air Force versus Russia. 1941. Vol. 1. New York: 1965. P. 51.
28. Журнал боевых действий группы армий «Юг». С. 55.
29. Лето 1941. Украина. Документы, материалы, хроника событий. Киев: 1991. С. 168 – 170.
30. ЦАМО РФ. Ф. 229. Оп. 181. Д. 25. Л. 50.
31. ЦАМО РФ. Ф. 35. Оп. 11285. Д. 215. Л. 1 – 4.
32. Там же. Л. 9.
33. Пшеняник Г.А. Советские ВВС в борьбе с немецко-фашистской авиацией в летне-осенний период 1941 г. М.: 1961. С. 94.
34. Анфилов В.А. Указ. соч. С. 31.
35. Русский архив. Великая Отечественная. Кн. 5(1). М.: 1996. С. 34, 35.
36. Скрипко Н.С. По целям ближним и дальним. М.: 1981. С. 117.
37. Гражданский воздушный флот в Великой Отечественной войне. М.: 1985. С. 72.
38. Мирные крылья в годы войны. М.: 1985. С. 25.
39. Там же. С. 29.
40. Светлишин Н.А. Войска ПВО в Великой Отечественной войне. М.: 1979. С. 46.
41. ЦАМО РФ. Ф. 229. Оп. 164. Д. 111. Л. 71.
42. Лето 1941. Украина. С. 136.
43. Radtke S. Указ. соч. S. 77.
44. Сообщения Советского Информбюро. Кн. 1. М.: 1944. С. 9.
45. ЦАМО РФ. Ф. 35. Оп. 11321. Д. 51. Л. 81.
46. ЦАМО РФ. Ф. 14-го тбап. Оп. 219086. Д. 1. Л. 11.
47. РГАЭ. Ф. 8044. Оп. 1. Д. 652. Л. 149.
48. ЦАМО РФ. Ф. 35. Оп. 11285. Д. 215. Л. 10.
49. Войска противовоздушной обороны в Великой Отечественной войне. Т. 1. М.: 1954. С. 120.
50. ЦАМО РФ. Ф. 229. Оп. 213. Д. 12. Л. 75 – 77.
51. Сборник боевых документов Великой Отечественной войны. Вып. 36. М.: 1959. С. 67.

*1941. Битва за небо
От Днепра до Финского залива*

52. Там же. С. 69, 70.
53. Пшеняник Г.А. Долетим до Одера. М.: 1985. С. 43 – 45.
54. ЦАМО РФ. Ф. 20064. Оп. 1. Д. 5. Л. 69.
55. Radtke S. Указ. соч. S. 83.
56. Там же.
57. Сборник боевых документов. С. 166.
58. Русский архив. С. 59.
59. Журнал боевых действий группы армий «Юг». С. 131 – 132.

Глава 2

НА ДАЛЬНИХ ПОДСТУПАХ К КИЕВУ

ДАЛЬНЕЙШИЕ ПЛАНЫ НЕМЦЕВ

В сложившейся обстановке германское командование пыталось выработать оптимальный план боевых действий на Правобережной Украине. На совещании в Берестечке, прошедшем вскоре после полудня 3 июля под председательством начальника штаба группы армий «Юг» генерала Зондерштерна с участием руководства 1-й танковой группы и 6-й армии, были приняты важные решения. В стенограмме совещания, в частности, отмечается:

«В случае успеха прорыва через линию укреплений русских задачей главных сил танковой группы и ударного крыла 6-й армии будет являться наступление из района Бердичева на юго-восток и ведение дальнейших боевых действий во взаимодействии с 11-й армией. Одновременно будет осуществляться прорыв на Киев.

В случае если русские уже сейчас отводят свои войска за Днепр, то может (подчеркнуто в первоисточнике. — *Прим. авт.*) встать вопрос о наступлении всей танковой группы на Киев и южнее города с тем, чтобы, форсировав реку, изменить направление наступления на юго-во-

сток. Крупные силы 6-й армии должны будут повернуть на юго-восток, не переходя Днепра, и во взаимодействии с 11-й армией совершить тактический охват войск противника в районе Винницы» [1].

Из этого документа видно, с какой осторожностью немецкое военное руководство говорило в те дни о прорыве к Киеву. Его беспокоила угроза, нависшая над ударной группировкой с севера, со стороны дивизий и корпусов 5-й советской армии. В то же время многие в Генеральном штабе сухопутных сил считали своевременным и необходимым стремительно вырваться на оперативный простор к Днепру и создать плацдармы на левом берегу, поскольку Киев являлся одной из главных целей вермахта по плану «Барбаросса».

Для всестороннего анализа обстановки и оценки боевых возможностей Красной Армии в течение 3 и 4 июля немецкие самолеты вели усиленную разведку на киевском направлении. На левом берегу Днепра основная нагрузка выпала на долю отрядов 4(F)/121, 3(F)/11, 7(F)/LG2, на правом — 4(H)/22, 5(H)/32, 5(H)/11, 3(H)/21 и 5(H)/21. Любопытно отметить, что из-за незначительного количества самолетов в этих подразделениях (по две-три исправные машины в каждом) германское командование выделило для участия в дальних рейдах в район Киева также части с других направлений.

Так, отряд 2(F)/22, выполнявший задания в интересах 11-й армии и ранее действовавший над Молдавией и южными областями Украины, теперь в течение нескольких дней вел работу значительно севернее. Один из экипажей подразделения потерял 4 июля ориентировку северо-восточнее Киева и приземлился в поле, не выключая моторов «юнкерса». Посланные в ближайшую деревню на разведку радист и стрелок вернулись скоро. Первый собрал какую-то информацию о текущем ме-



Бомбардировщики эскадры «Мертвая голова» на боевом курсе

стоположении самолета, а второго — ефрейтора Кноха (*Knoch*) — местные жители захватили и обезоружили. Поняв, что бортовой стрелок попал в плен, остальные авиаторы взлетели и смогли благополучно вернуться на аэродром в Румынии.

В ночь на 9 июля в районе Кировограда наши истребители подбили He111, который совершил вынужденную посадку с убранными шасси. Поднятые по тревоге бойцы местного гарнизона утром задержали экипаж, возглавляемый унтер-офицером Ю. Абромайтом (*U. Abromeit*), который принадлежал 3-му отряду эскадры KG27 «Бёльке» (входила в 4-й авиакорпус). Пленные подтвердили, что они из района Фокшан в Румынии неоднократно вылетали ночью в глубокой русский тыл, стремясь, в частности, определить аэродромы с ночными стартами, откуда советская авиация действовала по дальним целям.

Благодаря работе этих и других экипажей германское командование уточнило данные о советской группировке северо-западнее Киева, оценило объем перевозок по дорогам по обе стороны Днепра, состояние основных мостов, тыловых аэродромов и количество имевшихся на

них самолетов, провело тщательную аэрофотосъемку укрепленного рубежа западнее столицы Украины. После обобщения всей полученной информации было высказано мнение: интенсивные передвижения в данном районе (двусторонние) не говорят о стремлении русских отвести войска на правый берег Днепра.

«Воздушная разведка показала, — отмечалось в германской разведсводке, — что обозначенный на наших картах укрепленный рубеж между населенными пунктами Хмельник и Любар заполнен бункерами и полевыми укреплениями. Кроме того, данные воздушной разведки показали, что под Житомиром и севернее него находится новый строящийся оборонительный рубеж. Отсюда можно заключить, что противник не намерен отступать за Днепр, а будет обороняться как на первом, известном нам оборонительном рубеже, так и на следующем за ним втором рубеже за Днестром. В пользу этого вывода говорило и создание русскими крупных группировок авиации и зенитной артиллерии в данном районе» [2].

Ответственность за выработку плана дальнейших действий вермахта на Украине взял на себя Гитлер. В ночь на 10 июля он позвонил начальнику Генерального штаба сухопутных войск генералу Гальдеру и «высказал крайнюю озабоченность тем, что танковые дивизии будут направлены на Киев и понесут бесполезные потери». Утром того же дня фюрер направил телеграмму в штаб группы армий «Юг», где говорилось:

«Я считаю правильным и необходимым немедленно повернуть на юг передовые соединения 1-й танковой группы по достижении ими рубежа Житомир, Бердичев, чтобы отрезать противнику пути отхода в районе Винницы и южнее Буга, и, если позволит обстановка, ударом через Буг установить связь с 11-й армией. Второй эшелон

1-й танковой группы должен составить заслон против Киева, избегая при этом штурма города. Если окажется невозможным окружить сколько-нибудь значительную группировку противника западнее Буга, то следует сосредоточить силы 1-й танковой группы и направить их к Днепру юго-восточнее Киева для окружения города. При этом следует обеспечить прочное блокирование Киева, чтобы не допускать прорыва в город каких-либо частей противника с северо-запада» [3].

Таким образом, из вышесказанного видно, как складывался процесс принятия решения германским командованием. Если говорить схематично, то после определения задачи, работы разведчиков, сбора всей информации в штабах и обсуждения обстановки «созревал» боевой приказ. В исключительных, наиболее важных случаях последнее слово оставалось за фюрером. Принятое им в те июльские дни решение вполне соответствовало сложившейся на Юго-Западном фронте обстановке.

Не является секретом, что советское командование после потери первых укрепрайонов на старой границе на Украине не собиралось отводить войска за Днепр. Как теперь известно, в ответ на телеграмму Н.С. Хрущева секретарю ЦК ВКП(б) Г.М. Маленкову о порядке эвакуации и уничтожения оставшегося имущества И.В. Сталин 10 июля одернул секретаря ЦК КП(б) Украины — в его речи 3 июля речь шла о ликвидации только того имущества, которое мог захватить враг, и запретил мероприятия, которые могут вызвать панику и деморализовать население прифронтовой полосы. На следующий день вождь направил Хрущеву еще более грозное послание, где были такие строки:

«Получены достоверные сведения, что вы все, от командующего Юго-Западным фронтом до членов Военно-

го совета, настроены панически и намерены произвести отвод войск на левый берег Днепра.

Предупреждаю вас, что если вы сделаете хоть один шаг в сторону на левый берег Днепра, не будете до последней возможности защищать районы УРов на правом берегу Днепра, вас всех постигнет жестокая кара как трусов и дезертиров» [4].

ДВА ИЮЛЬСКИХ ДНЯ

Надо отдать должное командованию Юго-Западного фронта — в трудной ситуации оно сохранило хладнокровие и предпринимало все меры по укреплению подступов к Киеву с запада и северо-запада. Одновременно Во-



Летчики штабного отряда эскадры JG53 отдыхают у «мессершмитта».
Белая Церковь, июль

енный совет фронта для улучшения обстановки и выигрыша времени принял решение нанести удар по флангам прорвавшегося противника и, по возможности, отсечь от тылов передовые части 48-го моторизованного корпуса в районе Бердичева, а 3-го моторизованного корпуса западнее Житомира. Планировалось, что главные силы 5-й армии не позднее 10 июля перейдут в наступление с севера, а 6-й армии — с юга в общем направлении на Новый Мирополь, что позволит, по крайней мере, восстановить положение на линии старых укрепленных районов. И вновь, как в конце июля, определенные надежды возлагались на авиацию.

К началу контрудара все авиадивизии были изъяты из состава общевойсковых армий и подчинены командующему ВВС Юго-Западного фронта генералу Ф.А. Астахову. По его приказу главный бомбовый удар по врагу должны были наносить части 18-й, 62-й бад (район Черница—Тупальцы—Гульск — все пункты юго-восточнее Новоград-Волынского), 19-й бад и 22-й ад авиации ГК (по населенным пунктам Новый Мирополь, Романовка, Чуднов и дороге Полонное — Бердичев). Прикрытие бомбардировщиков возлагалось на истребителей 14-й, 15-й, 16-й и 17-й сад; впервые планировалось задействовать в интересах фронта 36-ю иад ПВО, которая до этого лишь обеспечивала безопасность объектов Киева. Все это принесло определенные результаты: за 10 и 11 июля советские ВВС выполнили 614 самолето-вылетов (днем и ночью), а неприятель — около 550.

После неудачного приграничного сражения войска 5-й армии отошли к Коростенскому укрепрайону, испытывая сильный нажим противника. Несмотря на тяжелые потери, командованию объединением удалось сохранить твердое управление корпусами и дивизиями. Получив приказ генерала М.П. Кирпоноса на контрудар, командарм гене-

рал М.И. Потапов сумел менее чем за сутки подготовить войска к новым боям. Воины оказались в состоянии на широком фронте потеснить части 17-го и 51-го армейских корпусов, а перехват (правда, ненадолго) Киевского шоссе лишил неприятеля возможности использовать эту важную магистраль в интересах 3-го моторизованного корпуса, находившегося в районе Житомира и северо-восточнее города.

Германский историк О. Мюнцель в связи с этими событиями отмечал: «Передовые части 13-й танковой дивизии 10 июля достигли реки Ирпень. Теперь весь корпус находился перед поясом укреплений Киева. Вместо того чтобы ударить по городу, а затем овладеть восточным берегом Днепра, согласно приказу Верховного главнокомандования, корпус должен был оставаться на месте, пока не подошли пехотные дивизии, в ожидании которых он вел тяжелые бои, особенно на 70-километровом участке своего северного фланга против 5-й русской армии, совершившей многочисленные прорывы танковой дороги, что требовало снабжения войск продовольствием и боеприпасами по воздуху» [5].

Относительно контрудара 6-й армии можно отметить, что его в задуманном виде реализовать не удалось. Состояние войск оказалось намного хуже, чем в 5-й армии. Командарм-6 генерал И.Н. Музыченко решил, вопреки полученному приказу, через Янушполь наступать на Бердичев, задействовав для этого практически все сохранившие боеспособность механизированные соединения армии. Удар пришелся по самому сильному участку 48-го моторизованного корпуса немцев. Фактически на бердичевском направлении 10 июля продолжились бои, начатые накануне, причем советские войска не получили поддержки со стороны авиации, а сами оказались под почти постоянным воздей-

ствием люфтваффе. Так, части 51-й и 55-й бомбардировочных эскадр неоднократно бомбили позиции 3-й противотанковой артиллерийской бригады. «Все действия частей в районе Бердичева и на других участках происходили при полном господстве ВВС противника. 37-мм зенитная артиллерия бездействовала из-за отсутствия снарядов» [6], — отмечал генерал Музыченко в докладе Военному совету Юго-Западного фронта по первым итогам боев.

Основные усилия советская авиация сосредоточила на ударах по 3-му моторизованному корпусу. Из-за плохой связи, нечеткого обозначения переднего края и других недостатков наши экипажи далеко не всегда атаковали его передний край, боясь поразить свои войска. Как следует из отчетов группы армий «Юг», в результате бомбежек и штурмовок советской авиацией оказался разрушен мост через Тетерев, пострадал дивизион орудий РГК, частично сгорели несколько автоколонн. Некоторые налеты оказались более успешными, чем в предыдущем месяце, хотя и не привели к серьезным потерям германских войск, прежде всего, входящих в состав ударной группировки моторизованных корпусов. Авиация не поддерживала также действия 5-й и 6-й армий.

Контрудар советских наземных и воздушных сил дал определенный результат, но решающего успеха не принес. Как и в первые дни войны, командованию не удалось добиться согласованных действий наличных сил. Безусловно, бойцы и командиры получили бесценный опыт. Но теперь осуществить задуманное оказалось значительно труднее, чем в июне, — все части и соединения были серьезно потрепаны, войска испытывали перебои с поставками боеприпасов и горючего. Количество боевых самолетов не превышало пятой части от имевшихся в округе на 22 июня 1941 г. Хотя накануне каза-

лось, что на этот раз удача будет сопутствовать «сталинским соколам».

Некоторые части немецких истребителей находились в стадии перебазирования. Как отмечалось в журнале боевых действий 3-й истребительной эскадры, сильные продолжительные дожди в начале июля ограничили действия авиации и превратили грунтовые дороги в непроходимые болота. Походные колонны люфтваффе постоянно застревали, что сказывалось на обеспеченности авиагрупп всем необходимым. Передовые команды перебрасывались на транспортных «юнкерах», но они не всегда и не везде могли решить все вопросы боевой работы. На Ju52 пришлось полностью возложить задачу снабжения горючим.

Германское командование имело представление о возникших трудностях. 10 июля в ответ на требование штаба группы армий «Юг» активизировать боевые дей-



Немецкие механики у подбитого «мессершмитта». Аэродром Белая Церковь

ствия начальник штаба 4-го воздушного флота генерал Г. Кортен (*G. Korten*) телеграфировал: «В районах Бердичев, Шепетовка, Житомир, Новоград-Волынский новые скоростные истребители противника затрудняют действия воздушного флота. То же происходит в окрестностях Тернополя. У нас большие потери среди летчиков-истребителей, поскольку русские сражаются самоотверженно. Их бомбардировщики атакуют плотными группами, не обращая внимания на сильный огонь зенитной артиллерии. В связи с этим части 4-го воздушного флота стеснены в своих действиях. Атакуя с утра и до вечера аэродромы и колонны противника, мы сами подвергаемся сильному противодействию советской авиации, целыми днями отражаем атаки их истребителей» [7].

И все же истребители 5-го авиакорпуса вновь добились крупных успехов в воздушных боях. К 10 июля на полевом аэродроме Полонное, кроме штабных отрядов 3-й и 53-й истребительных эскадр, разместились группы I и III/JG3. К этому времени группы II/JG3 и I/JG53 перебазировались в Новый Мирополь на аэродром, известный также как Тирановка и расположенный у железнодорожного моста через реку Случь у ветки Ровно — Бердичев. Создание двух мощных «кулаков» из частей истребительной авиации позволило немцам наращивать силы в ходе ожесточенных боев. Важно отметить, что сразу после старта «мессершмитты» оказывались непосредственно над районом развернувшегося сражения.

Использование частей ВВС ЮЗФ против немецких танковых дивизий было плохо продумано и недостаточно согласовано с действиями наземных войск. Повторилась ошибка конца июня: для организации первого вылета штабам было выделено всего около трех часов, что

представлялось совершенно недостаточным в тех конкретных условиях и при том уровне подготовки личного состава. Командиры полков и эскадрилий не успели изучить характер целей, ПВО неприятеля, подготовить к боям подчиненных.

Вновь наземные войска обстреливали свои же самолеты, а летчики атаковали и сбивали боевые машины соседних соединений. Так, вылетевший 11 июля на разведку района Казатин — Житомир — Коростышев экипаж лейтенанта В.С. Ефремова (впоследствии дважды Герой Советского Союза) из 33-го бап подвергся настойчивому преследованию одним И-16. Несмотря на подаваемые штурманом М. Николаевым сигналы «Мы — свои», он продолжал атаки СБ с малых дистанций. Стрелок-радист П. Трифонов получил приказ сбить «ишачка» и поразил его очередью в мотор [8]. Расследование на земле было недолгим: командование сделало вывод, что на И-16 летел враг, захватив истребитель на одном из приграничных аэродромов, и дело закрыли. О том, что произошло на самом деле, можно только догадываться.

В результате слабого взаимодействия частей и других организационных недостатков советские авиаторы понесли тяжелые потери. За 10 июля численный состав ВВС фронта сократился с 410 до 380 самолетов (по крайней мере четыре бомбардировщика были списаны в результате вражеских налетов на аэродром Овруч). На следующий день наши ВВС лишились, по разным данным, 17–19 боевых машин. При этом не учтены потери соединений ДБА, не входивших в состав фронта. Немецкие истребительные авиагруппы занесли тогда на свои счета новые победы, что видно из табл. 2.1 [9].

Таблица 2.1

РЕЗУЛЬТАТИВНОСТЬ ГЕРМАНСКИХ АСОВ В БОЯХ ЗАПАДНЕЕ КИЕВА

Часть, подразделение	Победы за 10 июля	Победы за 11 июля
Штаб/JG3	4	1
I/JG3	17	10
II/JG3	17	8
III/JG3	17	11
Штаб/JG53	4	1
I/JG53	5	14
Всего	64	45

Примечание.

В этом районе германское командование развернуло также главные силы 2-го зенитного корпуса генерала О. Десслоха (*O. Dessloch*). Только зенитный полк «Герман Геринг» претендовал на уничтожение с 8 по 11 июля одиннадцати большевистских самолетов.

Наибольшего успеха добился командир III/JG3 капитан В. Эзау (*W. Oesau*)— семь побед за два дня. К вечеру 11 июля руль направления его «мессершмитта» украшали 70 «абшюссбалкен» (отметок о сбитых). Этот летчик оставался наиболее результативным среди асов, сражавшихся над Украиной. Увеличил счет на пять побед и довел его до 33 непосредственный командир Эзау — майор Г. Лютцов (*G. Luetzow*), возглавлявший эскадру JG3. Три результативных боя, по немецким данным, провел 10 июля другой коммодор — майор Г. фон Мальтцан (*G. von Maltzahn*); к концу следующего дня на его «пиковом» Bf109F механики нарисовали 31 символический знак успехов в воздушных боях.

По четыре победы за 10 и 11 июля одержали обер-



Bf109F-4 из II/JG3 на вынужденной посадке

фельдфебель Э. фон Боремски (*E. von Boremski*) из III/JG3, лейтенант В. Целлот (*W. Zellot*) из I/JG53 и обер-лейтенант Г. Мекель (*H. Mekel*) из I/JG3. Последний летчик 11 июля успешно вел «охоту» на Су-2 из 62-й авиадивизии в районе Киева: утром он перехватил советский бомбардировщик восточнее города, а после полудня — севернее. В последнем случае в прицел «мессера» первоначально попала ведущая машина, которую пилотировал полковой комиссар И.Х. Маркарянц из 227-го бап, но ее прикрыл своим Су-2 лейтенант И.Г. Руденко. Мекель не промахнулся, и подожженный бомбардировщик упал в лес; вместе с летчиком погиб штурман ст. лейтенант А.Г. Мазур. Личный счет немецкого аса в результате боев 11 июля достиг 25. Крупный успех выпал на долю пары летчиков из II/JG3 [обер-лейтенант Ф. Бейер (*F. Beyer*) — унтер-офицер В. Лукас (*W. Lucas*)], сумевших, по их докладам, вечером 10 июля сбить пять тяжелых кораблей ТБ-3 в районе Житомира.

Информация об этом вылете попала в сводки Верховного главнокомандования вермахта.

Здесь необходимо сделать небольшое отступление. Вечером 7 июля Ставка Главного Командования направила в войска директиву № 1/0971 о передислокации авиадесантных частей. Документ, в частности, требовал, «авиаполки ТБ-3 привести в такое состояние, чтобы их можно было использовать для транспортировки авиадесантных войск» [10]. К этому дню, как сообщили исполняющему обязанности начальника штаба ВВС Красной Армии полковнику И.Н. Рухле из штаба Юго-Западного фронта, на Украине осталось 25 исправных ТБ-3 (22 машины в Полтаве и 3 в Борисполе). Их в течение нескольких дней использовали для перевозки различных грузов, но 10 июля вновь бросили на бомбардировку мотомеханизированных колонн противника восточнее Житомира.

По нашим данным, 12 кораблей, вылетевших в светлое время суток по одному и мелкими подразделениями для бомбометания на прорвавшиеся мотомехчасти, подверглись атакам пары вражеских истребителей. Ответным огнем стрелков удалось уничтожить один из «мессершмиттов». Оставшийся в одиночестве германский ас сбил 7 ТБ-3; большинство их членов экипажей спаслись на парашютах.

Согласно отчетам 3-й истребительной эскадры, «мессершмитты» из II/JG3 дважды в течение 10 июля смогли перехватить эскадрильи туполевских гигантов — в 16 ч 50 мин и 19 ч 20 мин по среднеевропейскому времени. В первом случае (на пути к цели) на тихоходные четырехмоторные самолеты набросилось не менее шести-восьми истребителей; они доложили о четырех сбитых ТБ-3. При возвращении кораблей поздним вечером успешно вела «охоту» пара обер-лейтенанта Ф. Бейера, заявив о пяти победах. После боев с тяжелыми кораблями, летевшими без прикрытия истребите-

лями, немецкие летчики благополучно возвратились на свои аэродромы, не понеся потерь.

Если ТБ-3 бомбили части 14-й тд, то 13-ю тд атаковали в том числе две девятки Ил-2 из 74-го шап. Это были первые боевые вылеты бронированных штурмовиков на Юго-Западном фронте. Полк встретил войну в Белоруссии, потеряв утром 22 июня почти всю материальную часть и многих авиаторов, включая командира майора Б.М. Васильева. После недолгого пребывания в тылу, где 74-й шап принял 22 «ила» с воронежского авиазавода № 18 и группу наскоро переученного молодого летного состава, полк под началом капитана С.Е. Сентимова перебазировался на аэродром Веркиевка, войдя в состав 16-й сад. Через час после прибытия 2-я эскадрилья во главе с капитаном Поповым вылетела на задание. Не успели летчики приземлиться, как в небо поднялась 1-я эскадрилья (ведущий ст. лейтенант Емельянов).

Обнаружив на подходе к Юрову длинную колонну крытых автомашин, тягачей, танков, штурмовики обрушились на нее бомбами ФАБ-70, реактивными снарядами крупного калибра и пушками ШВАК с высоты 50–75 м, сделав по три захода. Их не остановил ни сильный зенит-



Ил-2 первых серий. Такие самолеты поступили в 74-й шап, который с начала июля стал действовать на Юго-Западном фронте

ный огонь, ни противодействие в районе цели вражеских истребителей. Результаты налета советские авиаторы оценили излишне оптимистично, посчитав уничтоженными 80–90 автомашин и танков, а также один «мессершмитт», сбитый прямым попаданием РС. По данным немцев, все та же группа II/JG3 сбила после 17 ч 30 мин «три одномоторных советских самолета неопознанного типа». В действительности наши потери составили две машины из 1-й эскадрильи, но все «илы» имели пробойны и повреждения; половина уцелевших штурмовиков нуждалась в серьезном ремонте [11].

Не слишком успешными в тот день оказались вылеты самолетов ДБ-3ф. Несмотря на указания Ставки ГК об использовании дальней авиации в дневное время только в сопровождении истребителей, командующий ВВС ЮЗФ направил на выполнение задания 66 ильюшинских машин без всякого прикрытия. Патрулирующие «мессершмитты» неоднократно атаковали их на подходе к цели. Большинство экипажей вынуждены были сбросить бомбы, не дойдя до районов Житомира и Бердичева. По разным данным, действующие здесь 18-я бад и 22-я ад авиации ГК потеряли 10 июля 12–14 самолетов ДБ-3ф; 8-й и 93-й дбап лишились по пять экипажей (некоторые авиаторы смогли впоследствии вернуться). На следующий день Г.К. Жуков предупредил генерала Ф.А. Астахова: «Подобное отношение к выполнению директив Ставки повлечет за собой строгую ответственность» [12].

Советскому командованию по-прежнему не удавалось организовать получение подробных данных от авиационной разведки. Однако надо отдать должное командующему ВВС ЮЗФ — он уделял данному вопросу большое внимание. Экипажи 316-го рап постоянно следили за перемещениями крупных групп танков противника. Относи-



ДБ-3ф в прицеле немецкого истребителя (кадр кинофотопулемета)

тельно высокие максимальные скорости самолетов Як-4, имевшихся на вооружении части, неоднократно позволяли нашим летчикам избегать перехвата «мессершмиттами». Но оставалось таких машин в исправном состоянии всего две (плюс еще два боеготовых Як-2). К тому же недостаток опыта у авиаторов, теснота кабины, ограниченный обзор у штурмана не позволяли конкретизировать сообщения. «Колонна танков длиной 5 км», «скопление танков на опушке рощи», «редкая колонна танков и автомашин в движении», «колонна танков неустановленной численности» — примерно такие донесения, не подкрепленные фотоснимками, обычно поступали в то время в разведывательные отделы штабов.

В некоторых случаях для уточнения наземной обстановки фронтовое командование направляло на разведку на предельно малых высотах пилотов Киевской авиагруппы ГВФ. Прекрасно зная местность и основные дороги, гражданские авиаторы могли распознать с воздуха даже небольшие группы автомобилей. Так, для обнаружения вражеской колонны, которая «неустановленными сила-

ми» форсировала реку Случь севернее Новоград-Волынского и двигалась в северо-восточном направлении, был выслан один УТ-2. Командир эскадрильи авиагруппы ГВФ А. Золотов вместе с пилотом Ф. Полонским сумели обнаружить противника на проселочной дороге. Несмотря на сильный обстрел с земли, многочисленные прострелы крыла и фюзеляжа, пилот благополучно посадил машину вблизи штаба фронта, который тогда находился в Святошине.

Среди военных авиаторов с лучшей стороны вновь показали себя части 62-й бад (командир полковник В.В. Смирнов). В середине июля в этой и других дивизиях ВВС ЮЗФ находилось довольно много «безлошадных» экипажей. Учитывая значительно сократившееся количество исправных машин и многообразие стоявших перед авиацией задач, наше командование попыталось интенсифицировать боевую работу. В наибольшей степени это удалось сделать руководству именно 62-й бад (в нее входили 52-й, 94-й, 226-й и 227-й бомбардировочные авиаполки).

9 июля дивизия успешно бомбила мотомеханизированные части противника, сбросив на врага 28,2 т бомб при 85 самолето-вылетах. Потери оказались незначительными — вышли из строя два Су-2 и один СБ, из которых две машины удалось впоследствии восстановить. Когда на следующий день начались решающие бои, противник смог оказать сильное противодействие: при 20 самолето-вылетах не вернулись на базы 6 бомбардировщиков, а при вражеском налете на аэродромы сгорело 4 самолета и еще 5 получили повреждения [13].

Одна из потерянных утром 10 июля машин принадлежала 227-му бап. Звенья Су-2 бомбили и обстреливали неприятеля на разных участках Житомирского шоссе: у Вацкова, Студениц, Корстышева. Поскольку истребительного прикрытия не было, бомбардировщи-

ки шли на высоте 10–20 м, а перед атакой делали небольшую горку. Так, мост через реку Тетерев звено лейтенанта Хлебодарова бомбило с 400 м. Несмотря на сильное противодействие зенитных средств, наши летчики добились по крайней мере одного попадания в мост. Они решили выполнить еще один заход и проштурмовать цель. На выходе из атаки их подстерегли «мессершмитты»: Су-2 (лейтенанты В. Ионов и С. Кузнецов) перевернулся на спину и при падении в лес взорвался. Вероятно, победу (64-ю по счету) одержал командир III/JG3 капитан В. Эзау.

В первые дни войны авиаторы 17-й сад находились несколько в тени других соединений ВВС ЮЗФ. Однако в ходе ожесточенных боев на дальних подступах к Киеву на их долю выпала основная нагрузка по противодействию вражеской авиации над полем боя. По отчету штаба ВВС фронта, с 10 по 12 июля экипажи дивизии сбили 39 истребителей, 16 бомбардировщиков и 3 разведчика врага. Наиболее успешно действовали истребительные полки, принятые от 63-й сад: 20-й иап, уничтоживший в воздухе 26 неприятельских машин; 91-й иап, на счет которого занесли 15 побед [14].

В условиях постоянного барражирования в воздухе немецкой истребительной авиации и интенсивного огня зенитной артиллерии экипажи 62-й бад с 11 по 15 июля включительно выполнили 283 вылета, имея в среднем 17 исправных машин. Следовательно, в сутки каждая «сушка» (Су-2), «пешка» (Пе-2), «катюша» (СБ) совершали не менее трех вылетов. Как следовало из отчетов этого и других соединений, интенсивность использования старой материальной части в ходе июльских боев была значительно выше, чем только что поступивших на вооружение самолетов.

Командовавший впоследствии авиацией 5-й армии



Загрузка листовок в бомбардировщик Су-2

полковник Н.С. Скрипко отмечал: «Как ни парадоксально, но новые типы самолетов, будь то бомбардировщики или истребители, несли потери не меньше, чем машины устаревших конструкций, хотя их летно-тактические характеристики были несравненно выше. Наши летчики еще не успели по-настоящему освоить новую авиационную технику, особенно истребители МиГ-1, МиГ-3, Як-1 и другие» [15].

Со свидетельством участника событий трудно поспорить. Однако отметим, что в отдельных случаях, когда к изучению новых самолетов приступили до начала войны, командирам удалось хорошо организовать учебный процесс, машины успел освоить летный состав, на них наши авиаторы наносили противнику заметный ущерб. Так, успешно применяли Як-1 в 20-м иап майора И.И. Гейбо, что подтверждается и документами противника. В журнале боевых действий эскадры «Пиковый туз» можно обнаружить:

«За 11 июля группа I/JG53 неоднократно поднимала

в воздух по тревоге дежурные звенья и добились по крайней мере 14 побед. Особо успешно действовало при втором боевом вылете подразделение обер-лейтенанта Оли, вылетевшее из Нового Мирополя на "свободную охоту". В течение десяти минут командир отряда, а также лейтенанты В. Целлот и Х. Рибба (*H. Ryba*) сбили четыре СБ и один ДБ-3. Эти победы стали с 218 по 222-ю на счету авиагруппы. Но вскоре пал в бою лейтенант В. Хайдемайер (*W. Heidemeier*) из 2-го отряда. Восточнее Житомира товарищи по звену слышали по радио его возглас: "В меня попали пушечные очереди", — а затем они наблюдали, как Bf109F № 9543 почти вертикально врезался в землю» [16].

Видимо, немецкого лейтенанта поразил огонь Як-1 — нового советского пушечного истребителя. К сожалению, сохранились оперсводки нашей 17-й сад лишь с 21 июля 1941 г. Из полковых дел 20-го иап можно сделать вывод, что «мессершмитт» восточнее Житомира сбил лейтенант С. Смирнов. Добавим, что при пятом боевом вылете западнее Бердичева пропал без вести опытный немецкий лейтенант Х. Рибба, открывший счет победам, а несколько восточнее адъютант группы лейтенант В. Тонне (*W. Tonne*) получил ранение в бою с советским истребителем: неожиданно одна из гильз



Лейтенант В. Тонне из I/JG53 в ожидании приказа на вылет

пробила кабину «Фридриха» и задела голову летчика. Тонне уже успел одержать 9 побед, а впоследствии стал одним из лучших асов в эскадре «Пиковый туз» (всего провел 122 результативных боя).

По нашим данным, успешно вели бой с вражескими истребителями «пешки» 48-го бап. С 10 по 12 июля их экипажи смогли отбить многочисленные атаки врага, уничтожив 14 «мессеров» и «хейнкелей» (в начале войны Bf109F часто ошибочно называли He113). Наибольшую меткость показали стрелки и штурманы эскадрильи капитана Н.А. Сдобнова. (Экипаж самого комэска, согласно оперативным документам, только за два боя 25 июня и 6 июля сбил пять истребителей врага; в начале августа грудь Сдобнова украсили орден Ленина и медаль «Золотая Звезда». Однако уже 13 июля в полк поступил приказ: командира полка подполковника Забелина, двух комэсков — Сдобнова и Героя Советского Союза майора М.И. Мартынова, а также 176 человек летного и технического состава отзывали в Москву для организации переучивания на Пе-2 и формирования на их основе новой части.)

Судить о том, чего стоили люфтваффе бои западнее Киева, можно по приведенным ниже табл. 2.2 и 2.3 [17].

Таблица 2.2

**ПОТЕРИ 5-ГО АВИАКОРПУСА В МАТЕРИАЛЬНОЙ ЧАСТИ ЗА
10 И 11 ИЮЛЯ**

Тип самолета	Bf109	Ju88	He111	Всего
Погибли	10	4	4	18
Получили повреждения	5	4	1	10

Таблица 2.3

**ПОТЕРИ ЛИЧНОГО СОСТАВА 5-ГО АВИАКОРПУСА
ЗА 10 И 11 ИЮЛЯ**

Соединение, часть	Числились погибшими или пропавшими без вести на 11.07.1941 г.	Раненые	Впоследствии вернулись в части
JG53 (I и штаб)	4	2	2
JG3	3	3	2
KG51	12	—	9
KG54	—	—	—
KG55	16	1	—
Всего	35	6	13

Надо иметь в виду, что немецкие сводки учитывали далеко не все списанные самолеты. Кроме того, следует приплюсовать потери авиации, взаимодействующей с армией. С учетом этого за два дня на Правобережной Украине вышло из строя 35–40 германских самолетов. Примерно половину из них составляли Bf109. Привлек внимание тот факт, что очень многие немецкие авиаторы со сбитых за линией фронта самолетов благополучно возвращались в строй. Некоторые «путешествовали» по советским тылам в течение семи–десяти дней и все-таки выходили к своим.

Среди тех, кому не повезло, — командир отряда 5/KG51 капитан Г. фон Веншовски (*G. von Wenchowski*). Вместе с четырьмя другими экипажами подразделения он 10 июля бомбил цели на железной дороге Житомир — Казатин. Неожиданно открыла огонь зенитная артиллерия: один снаряд разрушил левый мотор, второй разорвался в фюзеляже. Поврежденный Ju88A-5 № 6230 совершил вынужденную посадку севернее Казатина. Заметив приближе-



Хвостовое оперение «мессершмитта» обер-лейтенанта Михалека из II/JG3, поврежденное зенитным снарядом. Аэродром Белая Церковь, 1 августа 1941 г.

ние красноармейцев, немецкие авиаторы заняли круговую оборону. Но после того как в перестрелке погиб радист, а штурман получил ранение, оставшиеся в живых сдались в плен.

По словам фон Веншовски, он начал воевать с первых дней Второй мировой войны в разведывательной авиации, но против целей в Советском Союзе выполнил якобы всего 8 боевых вылетов. Их экипаж бомбил позиции артиллерии, пулеметные гнезда и, конечно, советские аэродромы, используя, наряду с бомбами среднего калибра, мелкие осколочные в специальных контейнерах. «Когда наша часть (имеется в виду отряд 5/KG51. — *Прим. авт.*) перебазировалась 2 июля на аэродром севернее Луцка, оставленный советской авиацией, то там находилось примерно 30–40 брошенных самолетов, большинство из которых находились в ис-

правном состоянии», — передал начальник управления особых отделов В.С. Абакумов слова пленного командующему ВВС Красной Армии генералу П.Ф. Жигареву, потребовав провести расследование [18]. Можно указать еще на одну деталь: вскоре после допроса в пригородах Киева однополчанин Веншовски фельдфебель К. Аул (*K. Auhl*) сумел обмануть бдительность охраны и совершил удачный побег из заключения.

ЗАМЫСЛЫ И ИХ РЕАЛИЗАЦИЯ

Государственный Комитет Оборона 10 июля 1941 г. постановил преобразовать Ставку Главного командования в Ставку Верховного командования и назначил главнокомандующих трех важнейших направлений. Главкомом одного из них — Юго-Западного (ЮЗН) — стал маршал С.М. Буденный, которому подчинили Юго-Западный и Южный фронты. Командующим ВВС направления был назначен генерал Федор Яковлевич Фалалеев. До этого он занимал должности командующего ВВС 6-й армии и заместителя командующего ВВС ЮЗФ, а перед войной был генерал-инспектором ВВС КА.

Прибыв в Полтаву, он создал небольшой штаб, куда вошли полковники М.Д. Смирнов и И.З. Мельников, майор И.И. Сидоров и др. Первоначально генерал Фалалеев видел свои главные функции в координации действий авиации фронтов. «Но скоро обстановка убедила меня, что в ближайшее время маневрировать авиацией фронтов, хотя бы определить траекторию, было невозможно, — вспоминал Федор Яковлевич. — У фронтов имелось такое изобилие своих важных и неотложных задач для авиации, что взять что-либо для помощи другому фронту, попросту говоря, было невозможно» [19].

С сожалением можно констатировать, что штаб ВВС направления не стал аналогом германского штаба 4-го воздушного флота. Даже попыток сконцентрировать усилия авиации, действовать массированно на важнейшем направлении, как это делали немцы, предпринято не было. Вероятно, сыграл роль и тот факт, что Фалалеев, имевший воинское звание генерал-майора авиации, до нового назначения находился в подчинении генерал-лейтенанта Астахова. Фактически в распоряжении командующего ВВС ЮЗН был только 4-й авиакорпус полковника В.А. Судца.

В тот же день 10 июля Генеральный штаб разрешил Военному совету Юго-Западного фронта провести реорганизацию ВВС, по которой 8 авиаполков и управление 14-й авиадивизии подлежали отправке в тыл, самолеты и часть личного состава направили на укомплектование оставшихся на фронте полков, а другую часть «безлошадных» авиаторов отвели в запасные авиаполки и учебные центры, преимущественно в Северо-Кавказском военном округе (15-я авиадивизия перебазировалась в Переяслав и вновь возвращалась к боям).

Реорганизация требовала времени и была вызвана недостатком материальной части и избытком личного состава. Штаб ВВС КА распорядился оценить понесенные потери на Юго-Западном фронте. Из доклада, подписанного командующим ВВС ЮЗФ генералом Ф.А. Астаховым и начальником штаба генералом Я.С. Шкуриным, следовало: к 13 июля объединение по разным причинам лишилось 609 истребителей и 582 бомбардировщиков, входивших во фронтовую и армейскую авиацию, и 184 самолетов из учебно-тренировочных, корректировочных и связных эскадрилий; погибли или пропали без вести 303 летчика, 213 летнабов, 202 стрелка-радиста. Приводились данные, согласно которым 16-я сад, например, потеряла 185 само-

летов из имевшихся 234 на 22 июня, 17-я сад — 181 из 252 машин; наименее пострадала 36-я иад, недосчитавшаяся 33 истребителей из 115 [20].

В докладе подчеркивались большие успехи ремонтных органов по восстановлению материальной части, позволившие вернуть в строй 991 самолет [21]. Особенно успешно шел ремонт самолетов СБ, И-16, И-153, ДБ-3ф, Су-2. Истребители МиГ-3, впоследствии известные своей хорошей ремонтпригодностью, вероятно, еще не научились восстанавливать в полевых условиях, а для И-15бис недоставало запасных частей — 39 машин каждого из двух типов бросили на своих аэродромах при отходе. Впрочем, отступая, наша сторона оставила в исправном или неисправном состоянии 259 машин 21 разного типа — противник мог получить хорошее представление о материальной части советских ВВС.

Тем временем предпринимались усилия, как любили говорить в советское время, по «мобилизации сил на odpor врагу». Действительно, без веры в конечную победу было бессмысленно вести дальнейшую борьбу. Поэтому политработники разных уровней распространяли в авиационных частях газеты с речью Сталина от 3 июля, проводили политинформации, пропагандировавшие подвиги первых героев Великой Отечественной. Стало широко известно об Указе Президиума Верховного Совета СССР от 8 июля 1941 г., по которому трое летчиков (С.И. Здоровцев, М.П. Жуков и П.Т. Харитонов) были удостоены звания Героя Советского Союза, 9 награждены орденами Ленина, 43 — орденами Красного Знамени и 31 — орденами Красной Звезды. Естественно, комиссары делали акцент на пропаганду подвигов «своих» героев, проявивших себя с самой лучшей стороны в небе Юго-Западного фронта. Больше всего таких военнослужащих имелось в 15-й авиадивизии, где высокие государ-

ственные награды получили 24 офицера, среди которых капитан И.М. Дроздов из 23-го иап, лейтенант Е.М. Горбатюк из 28-го иап, мл. лейтенант А.И. Феоктистов из 164-го иап и многие другие [22].

Строили дальнейшие планы ведения войны и по другую сторону фронта. Германское командование своевременно отреагировало на изменившуюся обстановку и усилило свой левый фланг за счет дивизий, переброшенных из тыла и частично возвращенных с киевского направления. Благодаря хорошему взаимодействию наземных войск и авиации немцам удалось удержать позиции. Но, по их собственным признаниям, потери вермахта северо-западнее Киева оказались весьма значительными, особенно от русской артиллерии. В итоге контрудар советских войск утвердил Верховное главнокомандование Германии во мнении, что рывок в сторону Киева несвоевремен, от планов быстро захватить столицу Украины надо отказаться.

Но это вовсе не означает, что для гитлеровского руководства столица Украины перестала быть одной из важнейших целей войны. 12 июля генерал Гальдер, докладывая главному сухопутных войск генерал-фельдмаршалу фон Браухичу, заявил: «Мне представляется, что Гудериану (командующий 2-й танковой группой. — *Прим. авт.*) нужно будет повернуть на юг с целью окружения новой группировки противника, появившейся на его южном фланге, а возможно, кроме того, продолжить наступление далее на юг до района Киева, чтобы наконец окружить и разгромить 5-ю русскую армию, все время мешающую нашему продвижению» [23]. Проект данного решения вскоре получил поддержку.

Генерал Ф. Гальдер дал следующую оценку действиям ВВС Красной Армии в прошедшие дни: «Авиация противника проявляет большую активность, чем до сих пор,

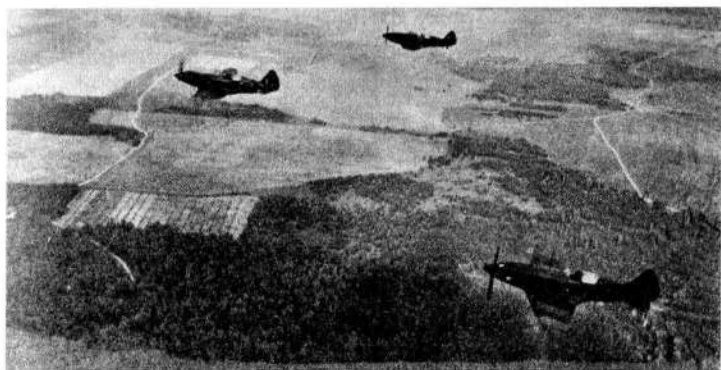
в полосах групп армий «Юг» и «Север»». В его дневнике были приведены и последние разведывательные данные, согласно которым к середине июля перед всем «фронтом группы армий «Юг» действовало 1043 советских самолета, базировавшихся на аэродромах вплоть до района восточнее Днепра» [24]. В отличие от предвоенных оценок, на этот раз немцы оказались весьма близки к истине.

При анализе сражения, развернувшегося на дальних подступах к Киеву, немецкие источники не скрывали всех проблем, которые встали тогда перед люфтваффе. Ввиду серьезных потерь заметно возросла интенсивность боевых вылетов ночью. Бомбежку и разведку экипажи вели с использованием спускаемых на парашютах осветительных бомб. По воспоминаниям ст. лейтенанта Б.Н. Еремина, впоследствии генерал-лейтенанта авиации, наше командование попыталось спешно обучить своих летчиков ночной работе, прежде всего в ближнем тылу. Во второй декаде июля несколько летчиков-истребителей из сводной группы поступили в распоряжение командира 4-го авиакорпуса ДД полковника В.А. Судца и начали нести ночные боевые дежурства.

По отчету группы III/JG3 из-за боевых потерь, повреждений, аварий, поломок и других причин на 11 июля в исправном состоянии находились всего шесть «мессершмиттов». Отмечая трудность взлета и посадки на раскисшие от проливных дождей полевые аэродромы, журнал боевых действий подчеркивал: «К середине июля в строю имелась только горстка боеготовых машин, которые в основном доверяли наиболее опытным летчикам. Лучшие асы получили возможность увеличить и без того внушительные личные счета» [25]. Далее назывались имена обер-лейтенантов Ф. Бейера, Г. Киевски (*G. Kiyewski*), К. Фауста (*K. Faust*), обер-фельдфебеля Й. Хайнцеллера (*J. Heinzeller*), фельдфебеля А. Диллинга (*A. Dilling*).

Однако многие видные летчики эскадры JG3 вспоминали, что они значительно реже вылетали на задания, чем в июне 1941 г. Так, по воспоминаниям командира отряда этой части обер-лейтенанта Г. Заннемана (*H. Sannemann*), успевшего одержать 11 побед, если в первые дни кампании против Советского Союза он ежедневно совершал от двух до пяти боевых вылетов, то с 12 по 18 июля выполнял задания только четыре раза. Лейтенант В. Лемке (*W. Lemke*) (9 результативных боев) из I/JG3 выполнил, согласно летной книжке, 70 боевых вылетов с 22 июня по 15 июля включительно, из которых лишь шесть пришлось на последние четыре дня этого промежутка времени.

Все источники единодушно подчеркивают напряженный характер воздушных боев. Особенно серьезные проблемы имели германские асы при встрече с теми нашими летчиками, которые успели освоить машины новых типов. Они считали опасными противниками над районами Бердичева и Житомира истребители МиГ-3 (иначе называемые немцами И-18) и бомбардировщики Пе-2 (указываемые в отчетах также как Potez-63, PZL P.37 или



Звено «мигов» над Правобережной Украиной

Р-2), имевшие хорошую аэродинамику и мощные двигатели.

У немцев выбыло из строя несколько командиров отрядов — обер-лейтенантов из 3-й истребительной эскадры. 11 июля получил тяжелое ранение командир 8/JG3 В. Шмидт (*W. Schmidt*), на следующий день погиб его коллега К. Фауст, возглавлявший 4-й отряд, а с 15 июля по болезни оставил соединение командир 2/JG3 Г. Мекель и числился пропавшим без вести командир 7/JG3 К. Сохатци (*K. Sochatzy*). Ряд интересных подробностей сообщает немецкий историк Й. Приен. Так, в бою с группой СБ недалеко от Фастова русский стрелок прошил очередью кабину «мессера», и пуля попала в грудную клетку Шмидта. Находясь на грани потери сознания, писал Приен, летчик сумел вернуться и совершить посадку на аэродроме Полонное только благодаря указаниям по радиации находящегося рядом в воздухе лейтенанта В. Лемке. Впоследствии Шмидта наградили «Рыцарским Крестом» за 19 одержанных побед, но медицинская комиссия признала его негодным к летной деятельности и определила на штабную работу. Вступивший в командование подразделением обер-лейтенант Ф. Бейер стал третьим на этой должности с начала операции «Барбаросса» [первый командир отряда обер-лейтенант В. Штанге (*W. Stange*) погиб 22 июня] [26].

Гибель Фауста германская пропаганда использовала для упрочения в сознании военнослужащих вермахта образа «кровожадных большевиков» — смертельных врагов солдат фюрера. Как пишут немцы, над территорией советских войск самолет Фауста был поражен оборонительным огнем стрелка Ju88, ошибочно принявшего Bf109F за МиГ-3. С поврежденным мотором германский истребитель приземлился примерно в 15 км за линией фронта.

Увидев, что вынужденная посадка прошла благополучно, а летчик не получил ранений и травм, сопровождавшие его товарищи взяли курс на свой аэродром, откуда вскоре вылетел связной самолет «Шторх» с намерением вывезти командира 4-го отряда. Однако спасательная миссия не удалась: немцы обнаружили только подбитый «мессершмитт» № 9164, а поиски его пилота оказались тщетны. Несколько дней спустя разведчики из немецкого танкового дозора под Черняховом (20 км севернее Житомира) наткнулись на труп Фауста.

Историк Г. Алекс, со ссылкой на журнал боевых действий эскадры, отметил, что русские захватили в плен германского аса (имел 14 побед, о чем противник мог судить по отметкам на руле поворота истребителя) и, допросив, расстреляли [27]. Поскольку каких-либо свидетельств пребывания, пусть и недолгого, Фауста в плену в советских документах обнаружить не удалось, включая протокол его допроса, то логично предположить другое: при задержании он оказал сопротивление и погиб в перестрелке. Между прочим, сбитого в бою командира 7/JG3 К. Сохатци немцы смогли вывезти из-за линии фронта, и он вернулся в строй.

Германские источники подчеркивали, что всю вторую декаду июля советские самолеты действовали преимущественно с аэродромов восточнее Киева. При подходе нашей группы к линии фронта на средней высоте немецкие наблюдатели засекали ее и оперативно оповещали истребительные штабы, чтобы силы ПВО могли заранее подготовиться к отражению налета. Основные вылеты летчиков эскадры JG3 и группы I/JG53 были направлены на ведение «свободной охоты» — наиболее эффективного, по мнению немцев, способа сорвать замыслы «Советов».

Естественно, что при столь интенсивных воздушных

1941. Битва за небо
От Днепра до Финского залива



«Доска побед» 3-й истребительной эскадры. Отмечено уничтожение 1021 неприятельского самолета с начала Второй мировой войны

боях германские сводки пестрели сообщениями о «выдающихся победах». 15 июля обер-фельдфебель Г. Штехман (*G. Stechmann*) одержал три победы, одна из которых стала 1000-й на счету 3-й истребительной эскадры. Коман-

дир соединения майор Лютцов немедленно доложил об этом Герингу. На следующий день новый триумф — 80-ю личную победу одержал командир III/JG3 капитан В. Эзау, и его, вслед за известными всей Германии летчиками-истребителями А. Галландом (*A. Galland*) и В. Мёльдерсом (*W. Moelders*), наградили «Мечами» (к «Рыцарскому Кресту» с «Дубовыми листьями»). По официальным немецким данным, в период с 11 по 16 июля включительно немецкие истребители над Правобережной Украиной одержали 181 победу, из них 84 занесли на свой счет летчики из III/JG3.

Насколько соответствуют действительности эти данные? Фронтовая авиация лишилась 120–130 самолетов, не считая примерно 50 потерянных машин из других соединений, прежде всего входивших в дальне-, тяжелобомбардировочную авиацию, а также ГВФ. Но не все погибшие самолеты являлись жертвами германских асов — 20 машин с 11 по 16 июля поразили орудия 2-го зенитного корпуса. Основные силы двух зенитных полков («Генерал Геринг» и 6-го), а также 1-го дивизиона 7-го зенитного полка противник развернул для прикрытия группировки, действовавшей на Киевском направлении. Кроме того, на раскисших после сильных дождей советских аэродромах происходили летные происшествия (свидетельства о многочисленных авариях сохранились в немецких отчетах, и нет оснований предполагать, будто наша сторона была в лучшем положении).

Для оценки действовавшей авиационной группировки на 11 и 17 июля обратимся к отчетам ВВС ЮЗФ (табл. 2.4) [28]. Здесь следует отметить, что за это время на пополнение было передано 10 Як-4 в 316-й рап, а реорганизация ВВС ЮЗФ по указанию Генерального штаба к 17 июля осуществлена не была.

1941. Битва за небо
От Днепра до Финского залива

Таблица 2.4

**ИЗМЕНЕНИЯ ЧИСЛЕННОСТИ САМОЛЕТНОГО ПАРКА ВВС ЮЗФ
ПО ТИПАМ**

Соединение	Части	Типы самолетов	На 11 июля*	На 17 июля*
14-я сад	17-й, 46-й, 89-й иап, 253-й шап**	И-16 И-153 Всего	6/8 6/6 12/14	5/5 6/6 11/11
15-я сад	23-й, 28-й, 164-й иап, 66-й шап,	МиГ-3 И-16 И-153 И-15бис Всего	8/3 3/1 2/3 3/4 16/11	11/2 5/2 6/2 7/5 29/11
16-я сад	87-й, 92-й иап, 74-й шап, 86-й бап**	МиГ-3 И-16 И-153 Ил-2 СБ Всего	2/- 19/4 11/2 10/10 2/1 44/17	- - 15/3 8/1 - 23/4
17-я сад	20-й, 91-й иап, 48-й, 224, 225-й бап	Як-2 И-153 И-15бис Пе-2 СБ Всего	14/8 24/6 6/- -/4 3/2 47/20	2/4 7/7 - 1/3 7/5 17/19
62-я сад	52-й, 94-й, 226-й, 227-й бап	Пе-2 Су-2 СБ Всего	4/1 6/21 2/14 12/36	-/2 14/21 6/7 20/30
36-я сад	2-й, 43-й, 254-й, 255-й иап	И-16 И-153 Всего	77/13 23/2 100/15	56/11 16/4 72/15
19-я сад	33-й, 136-й, 138-й бап	Пе-2 Ар-2 Як-4 СБ Всего	2/1 2/2 3/4 3/6 10/13	5/3 2/2 4/3 4/2 15/10
Разведыва- тельные части	315-й и 316-й рап	Як-2 Як-4 СБ Всего	2/2 2/1 4/2 8/5	3/1 3/1 3/1 9/3
Итого			249/131	196/103

Примечания.

* В числителе приведено количество исправных самолетов, в знаменателе — неисправных.

** Части выведены с фронта в середине июля.

Укажем, что приведенные в таблице данные не отражают численность всех советских сил, задействованных на киевском направлении. Согласно указаниям начальника оперативного управления Генерального штаба генерала В.М. Злобина, ВВС ЮЗФ должны были принять с Южного фронта (ЮФ) на период с 14 по 19 июля четыре бомбардировочных авиаполка, а также получить в оперативное подчинение 2-й и 4-й авиакорпуса ДД. Одновременно по указанию генерала Ф.А. Фалалеева 18-ю авиадивизию ДД ввели в состав фронтовой авиации. В табл. 2.5 [29] и 2.6 [30] показано, как фактически была усилена авиация Юго-Западного фронта.

Таблица 2.5

**ЧАСТИ И СОЕДИНЕНИЯ, ВОШЕДШИЕ В ВВС ЮЗФ
ИЗ СОСТАВА АВИАЦИИ ГК**

Соединение	Части	Типы самолетов	На 13–15 июля*
18-я ад	90-й и 93-й дбап	ДБ-3ф	13/45
35-я ад	100-й, 219-й, 223-й дбап	ДБ-3ф	36/17
48-я ад	220-й, 221-й, 222-й дбап	ДБ-3ф	46/24
Истребители 2-го ак	—	И-16	18/-
22-я ад	8-й, 11-й, 21-й дбап	ДБ-3ф	52/27
50-я ад	81-й, 228-й, 229-й, 231-й дбап	ДБ-3ф	37/29
Всего			202/142

Примечание.

* В числителе приведено количество исправных самолетов, в знаменателе — неисправных.

Таблица 2.6

**ЧАСТИ И СОЕДИНЕНИЯ, ВОШЕДШИЕ В ВВС ЮЗФ
ИЗ СОСТАВА ВВС ЮФ**

Часть	Базирование	Типы самолетов	На 14–15 июля*
45-й бап	Славяно-Сербка	СБ Пе-2	26/11 3/1
211-й бап	Котовск	Су-2	24/11
132-й бап	Затковцы	Ар-2 СБ	16/7 11/1
149-й иап	Печора	МиГ-3 И-16	12/4 12/2
12-й иап	Печора	И-16 И-153	6/- 20/-
146-й иап	Липецков	МиГ-3 И-16	42/14 20/6
248-й иап	Демидовка	И-153	19/2
249-й иап	Сутиски	И-16 И-153 И-15бис	14/2 28/8 27/9
88-й иап	Счастливая	И-16	28/6
Всего			308/84

Примечание.

* В числителе приведено количество исправных самолетов, в знаменателе — неисправных.

Комментируя табл. 2.5, хотелось отметить, что три дивизии из пяти (18-я, 22-я, 50-я ад ДД) и до этого фактически абсолютное большинство вылетов выполняли в интересах Юго-Западного фронта, атакуя мотомеханизированные войска противника. Указанные в пяти последних строках табл. 2-6 части входили в 44-ю и 64-ю авиа-

дивизии. Перед войной они базировались в районах Черновцы — Станислав и Умань — Винница, соответственно, располагаясь на стыке Киевского и Одесского округов. С началом боевых действий 44-я иад вошла во фронтовую группу, а 64-я иад вместе с 17-й сад взаимодействовала с левофланговой 12-й армией. Не будет ошибкой утверждать: в первые дни войны оба соединения пострадали не сильно.

К сожалению, не удалось найти документов, по которым 44-ю и 64-ю иад передали в распоряжение командующего ВВС ЮФ генерала П.С. Шелухина. Можно предположить, что, когда штаб Южного фронта переместился в Винницу, он начал ставить задачи перед находящимися в непосредственной близости авиасоединениями. Подтверждает гипотезу Г.А. Пшеняник, в то время начальник штаба 88-го иап 44-й иад — наиболее боеспособной части в дивизии полковника В.М. Забалуева (другие полки к началу войны не завершили процесса формирования). По его воспоминаниям, первые вылеты полк совершил в интересах 12-й армии ЮЗФ и 18-й армии ЮФ, потеряв к 8 июля, когда часть стала регулярно действовать на киевском направлении, 11 И-16 и пять летчиков, включая комэска капитана Н.Л. Дранника, — почти все они стали жертвой зенитной артиллерии противника.

14 июля указанные в табл. 2.6 полки объединили в составе ВВС 6-й армии и поставили им новые задачи. Так, 248-й и 249-й иап стали вести противовоздушную оборону Фастова, Брусилова, Юрова, которые интенсивно бомбил противник. 211-й бап, продолжавший базироваться в Котовске, использовал аэродром Сутиски для дозаправки и дозарядки. Это позволило полку несколько дней (с 14 по 17 июля) действовать на житомирском

направлении; для обеспечения боевой работы в самолеты Су-2 подсаживали технический состав, который совместно с техсоставом 249-го иап организовывал работу в Сутисках. Затем полк перебазировался в Ивангород, а 20 июля — в Котовск, вернувшись в состав 20-й сад ВВС ЮФ. Понятно, что все перечисленные выше части и соединения понесли определенные потери на Юго-Западном фронте.

Но в то же время самоотверженные действия ВВС Красной Армии внесли свою лепту в сдерживание противника. Результаты боевой работы нашей авиации можно оценить по докладу командующему ВВС Красной Армии: «Мотомеханизированные части противника, прорвавшиеся по шоссе Новоград-Волынский—Житомир—Киев и через Бердичев на Житомир, Киев, подверглись интенсивным бомбардировочным и штурмовым действиям нашей авиации, в результате чего было рассеяно и частично уничтожено до танковой дивизии противника. Под непрерывным воздействием наших военно-воздушных сил мотомеханизированная колонна противника освободила шоссе Житомир—Киев и ушла в леса в район Фастов, Брусиллов, Юров, понесла большие потери» [31].

Сохранились также свидетельства противника, которые дают представление о бомбоштурмовых налетах наших частей. Так, в дневнике погибшего унтер-офицера 36-го танкового полка можно прочесть: «Около 20 неприятельских бомбардировщиков атакуют нас. Мы прячемся за танками и видим, как падают бомба за бомбой. Убит один из мотоциклистов нашего взвода — осколок распорол ему спину. Не успели мы продвинуться на несколько сот метров от дороги, как бомбардировщики противника вновь настигают нас. Со всех сторон раздавались

взрывы. Затем нас обстреляли русские истребители, а “мессершмиттов” не было видно. Война с русскими будет тяжелой» [32].

Атаки с воздуха соединений 48-го моторизованного корпуса силами прежде всего 45-го, 132-го и 211-го бап были не столь успешны. Да, 16-я немецкая танковая дивизия понесла некие потери, но заставить немцев оставить дорогу Казатин — Винница ВВС 6-й армии не смогли. Практически не пострадало другое передовое соединение корпуса — 11-я тд. К этому времени уже отчетливо вырисовывалось стремление германского командования ударом на юг отсечь отходящие войска 6-й и 12-й советских армий от тылов и русла Днепра.

ТЕМ ВРЕМЕНЕМ В СТОЛИЦЕ УКРАИНЫ

Вновь мысленно перенесемся в Киев. Как уже сообщалось, накануне и в первые дни войны в Киевском УРе (КиУРе) дислоцировались весьма значительные силы. Но когда над городом впервые нависла угроза его захвата стремительно наступающим противником, войск в районе столицы Украины почти не осталось. К началу июля укрепрайон могли защищать весьма ограниченные силы, состоявшие из пяти наспех сформированных пулеметных батальонов, двух артиллерийских училищ, одного полка и одного пограничного отряда войск НКВД, остатков отходящих с фронта частей 7-го стрелкового корпуса, а также двух воздушно-десантных бригад, практически не имевших тяжелого вооружения.

На обстановку в районе Киева оказало влияние общее положение на советско-германском фронте и преж-



Сбитый в окрестностях Киева «мессершмитт» провозят по Крещатику

де всего в Белоруссии. Здесь уже в июне наши армии не просто потерпели поражение — они оказались окружены и разгромлены. Поэтому основную часть расположенных на Украине резервных соединений продолжили спешным порядком отправлять на Западный фронт, и среди них пришлось перебросить в район Бобруйска 204-ю воздушно-десантную бригаду. Большинство авиационных соединений, поступавших из глубины Советского Союза, также направлялись для усиления ВВС Западного фронта.

В связи со сказанным выше, в Киеве шло срочное формирование новых частей, прежде всего из состава народного ополчения. Выяснилось, что для вставших в строй бойцов зачастую не доставало даже винтовок. Хотя германские самолеты часто атаковали различные склады, основные потери военного имущества были вызваны паникой, а не бомбежками. В одних случаях, поспеш-

но отступая, наши командиры даже не успевали уничтожить ценные запасы, в других случаях, наоборот, — взрывали склады, имея полную возможность сохранить имущество. Тем не менее удалось вооружить тысячи человек. Организацию обороны города и формирование отрядов в те дни возглавлял полковник Ф.С. Силаев, не оставивший своего поста, несмотря на ранение головы осколком авиабомбы.

С начала июля в районе Киева широким фронтом развернулись работы по восстановлению и вводу в строй заброшенных осенью 1939 г. оборонительных сооружений, получивших известность как доты КиУРа. Кроме того, по приказу командующего Киевского военного округа генерала В.Ф. Яковлева началось создание системы полевых укреплений, составлявших первую линию обороны города. К работам в течение примерно недели широко привлекалось местное население, а немецкая авиация неоднократно обстреливала и бомбила как сами объекты, так и работавших на них людей.

С созданными на окраине города противотанковыми заграждениями его защитники связывали большие надежды. Определенную помощь Киеву смогла оказать Москва. По указанию Генерального штаба самолеты ПС-84, принадлежащие Московской авиагруппе Особого назначения, несколькими рейсами доставили на аэродромы Борисполя и Жулян 100 т взрывчатых веществ и 50 тыс. противотанковых и противопехотных мин [33].

К концу первой декады июля укрепления КиУРа заняла только 147-я стрелковая дивизия. Ее требовалось срочно усилить. Генеральный штаб приказал перебросить на угрожаемое направление воинов-десантников.

Первым прибыли на защиту Киева из-под Одессы по железной дороге части 2-го воздушно-десантного корпуса. Военный совет Юго-Западного фронта направил 2-ю и 3-ю бригады в различные районы города, потребовав прежде всего «прочно прикрыть мосты и переправы через Днепр». В боевых донесениях десантных частей в середине июля отмечались родные каждому киевлянину места: Приорка, Сырецкие хутора, Подол, Куреневка, Теличка [34]. Несколько южнее вдоль западного берега реки располагалась 4-я бригада того же 2-го вдк.

Известный десантник генерал И.И. Лисов вспоминал: «Кто был в те дни в Киеве, никогда не забудет баррикад на Крещатике, заложенных мешками с песком витрин магазинов, длинной извилистой траншеи, выкопанной школьниками на бульваре Шевченко, противотанковых заграждений на окраинах города. Ежедневно вражеские самолеты совершали налеты на заводы, пытались прорваться к переправам через Днепр. По улицам непрерывно шли бойцы и командиры, с песнями шагали народные ополченцы. На железнодорожных станциях днем и ночью грузили все, что можно было отправить на восток» [35].

Одно из первых указаний в адрес главнокомандующего войсками Юго-Западного направления маршала С.М. Буденного со стороны начальника Генерального штаба генерала армии Г.К. Жукова касалось перегруппировки имевшихся средств ПВО и усиления прикрытия мостов через Днепр. Кроме того, Г.К. Жуков еще 9 июля направил командующему войсками Юго-Западного фронта директиву, направленную на улучшение управления. «Командующих зонами ПВО, — говорилось в документе, — освободить от непосредственного руко-

водства противовоздушной обороной войск фронта и обратить их к исполнению прямых обязанностей в зонах ПВО» [36].

К этому времени части 3-й дивизии ПВО удалось пополнить за счет отошедшей от Львова 4-й дивизии (всего более 6 тыс. бойцов и командиров). На их вооружении имелось 240 полуавтоматов калибра 37 мм, 599 76-мм орудий и 542 зенитки калибра 85 мм [37], не считая пулеметов, аэростатов, прожекторных установок и других средств ПВО. Примерно 60–70% наличных сил было задействовано для обороны Киева, мостов через Днепр и близлежащих аэродромов.

Усиление ПВО быстро почувствовал противник, который перешел к выполнению атак вышеперечисленных целей с больших высот или из-за облаков, опасаясь понести тяжелые потери. Днем 11 июля для штурмовки аэродрома Жуляны немцы использовали истребители, приблизившиеся к летному полю с юга, со стороны солнца. В тот раз бдительным зенитчикам удалось сбить один из «мессершмиттов» — унтер-офицер Г. Бейер (*G. Beyer*) из II/JG3 стал первым летчиком-истребителем, погибшим в непосредственных окрестностях столицы Украины.

Налеты не прекращались, хотя в них участвовали весьма ограниченные силы. Германское командование задействовало для этой цели группу I/KG54, возглавляемую капитаном Р. Линке (*R. Linke*). В ночь на 12 июля дюжина «восемьдесят восьмых» сбросила бомбы на железнодорожный мост и западные окраины города в районе Святошино. Одновременно 11 He111 из эскадры KG55 атаковали мосты через Днепр у Черкасс и Канева. И заявления немцев о разрушенных пролетах, и доклады зенитчиков из 286-го озад о



«Чайка» над центром Киева. Лето 1941 г.

двух сбитых бомбардировщиках оказались сильно преувеличенными.

Не слишком результативными были действия германских экипажей утром 12 июля. Они бомбили дарницкий железнодорожный мост, приспособленный также для движения механического транспорта, командный пункт и штаб Юго-Западного фронта в Броварах. Огнем зенитных орудий, а также средствами ПВО железнодорожных войск (два киевских моста охраняли части 56-го железнодорожного полка) удалось отогнать «юнкерсы», не дать им прицельно сбросить бомбы.

Не добились успеха немецкие экипажи и при атаке

каравана барж на Днестре, доставлявших груз топлива, боеприпасов и продовольствия на маневренную базу флотилии в Осокорках. К этому времени на реке развернули 3-й (Днепровский) отряд Пинской флотилии, включавший три монитора, две канонерские лодки, три сторожевых корабля типа «Пушкин», подразделение бронекатеров. 12 июля канлодки «Кременчуг», «Димитров» и штабной корабль «Припять» подбили один из немецких бомбардировщиков. Наибольшим успехом немецких экипажей в тот день было выведение из строя на трое суток телефонно-телеграфного кабеля через Днепр.

Основной удар в последующие два дня был направлен на передний край КиУР, позиции артиллерии, мосты и переправы через Днепр. Несомненно, немецкие летчики искали наиболее уязвимые и слабо защищенные цели. Им удалось, пользуясь отсутствием противодействия, нанести наиболее тяжелый урон нашим войскам на удаленных от Киева участках укрепрайона. Экипажи «юнкерсов» пикировали до малых высот в районе Крюковщина, Юровка, прицельно сбрасывая по одной бомбе.

Несомненно, германские авиаторы знали: вблизи Юровки находился опорный пункт «Крым», состоявший из трех дотов. Противник систематически совершал налеты также на войска и технику, передвигающуюся по автодорогам. «Тягачи с пушками на прицепе, машины, конные упряжки заполнили все шоссе, — свидетельствовал очевидец событий в пригороде Києва. — По обочине устало шагают запыленные пехотинцы. Время от времени из-за горизонта выскакивают одиночные фашистские самолеты, проносятся над самыми головами идущих и едущих. Разрывы бомб, струи пуль заставляют воинов разбегаться. Но вскоре сплошная река людей, машин, повоз-

зок снова заполняет шоссе и упорно продолжает свой трудный путь» [38].

В первой декаде июля над Киевом действовали преимущественно неприятельские разведчики, которые на большой высоте регулярно появлялись над городом. В ночь на 9 июля 15 бомбардировщиков, по одному и парами, атаковали укрепления в районах Вишневое, Жуляны, Борщаговка, а через сутки — аэродром Васильков, где им удалось поджечь служебные здания и ангары. Непосредственно объекты Киева немецкие самолеты небольшими подразделениями бомбили 13 июля.

Более интенсивно действовали части 5-го авиакорпуса против железнодорожного сообщения и переправ. Немецкие воздушные разведчики 13 июля отметили скопление более 1000 вагонов на участке Киев — Бахмач, что было явной предпосылкой к успеху германских экипажей. «Генерал Кирпонос не хотел и слышать ссылок на налеты вражеской авиации, срывавшие движение воинских эшелонов, — вспоминал И.Х. Баграмян. — Он требовал принять все меры для ускорения перевозок» [39].

Эффективность налетов на переправы немцами оценивалась достаточно оптимистически. Отмечалось, что в мосты у Черкасс, Канева, восточнее Горностайполя, а также три киевских (видимо, имелись в виду мосты Евгения Бош, дарницкий и им. Петровского) было достигнуто 42 прямых попадания. Однако из-за сложных погодных условий бомбардировщики не могли взлетать с тяжелыми бомбами на борту, а фугаски SC250 и SD250 не привели к существенным разрушениям. Все же налеты неприятеля вызвали серьезное беспокойство советского руководства. Указания Генерального штаба от 14 июля, направленные маршалу С.М. Буденному, со-

держали такие тревожные слова: «Противник начал систематические удары по мостам Днепра. При выводе [из строя] мостов Вам будет невозможно подвозить резервы и вывозить в тыл с фронта» [40].

В те дни Москва обещала оказать максимальную помощь Киеву в вопросах ПВО. Одновременно была усилена охрана мостов и переправ через Днепр, назначены коменданты, закреплены части и подразделения из состава Киевского района ПВО. Особенно сильное прикрытие получили мосты в черте города, где бойцы отрыли окопы для круговой обороны. Всего имелось более 20 мест для перехода с одного берега на другой севернее и южнее Киева, а также в черте города. Так, мост у Окунинова, очень важный для снабжения войск 5-й армии, был продублирован паромной переправой; их охрану круглосуточно вели 97 человек из состава военных железнодорожников и строителей. Коменданту «переправы № 2» капитану Коменчуку из инженерного управления фронта оперативно подчинили 135-й задн ПВО и одну батарею 37-мм зенитных орудий.

К счастью для наших войск, бомбардировочная авиация 5-го авиакорпуса была весьма ослаблена к середине июля. Ее усилия распределялись среди множества целей, включая позиции обороняющихся советских армий, автотранспорт, некоторые аэродромы в районе Белой Церкви. Как уже отмечалось, германские войска затратили в эти дни значительную часть вылетов на нарушение железнодорожного сообщения на участках Казатин — Умань, Бердичев — Винница, Мироновка — Канев и Овруч — Киев, а также железнодорожного вокзала Корсуня.

Для ударов по мостам и переправам командование 4-го воздушного флота обычно выделяло по 8—10 экипажей из

групп I/KG54 и III/KG55. Они бомбили одну из целей, переноса затем усилия на другую вдоль среднего течения Днепра. По немецким данным, два «юнкерса» за два дня были потеряны в районе Канева. 16 июля пара своих же «мессершмиттов» по ошибке напала на Ju88A № 5208; летчик сумел дотянуть машину до расположения своих войск, но при приземлении она превратилась в грудку металла. На следующий день зенитчики 286-го озадн подбили Ju88 № 7085, который приземлился около понтонной переправы; никому из членов экипажа не удалось пробраться к своим войскам.

К середине июля существенные изменения отмечались в базировании KG51. Штаб и I группу направили на румынский аэродром Цилистей, около Бакэу, где переподчинили 4-му авиакорпусу. Вскоре III/KG51 убыла на отдых и пополнение в австрийский Винер-Нойштадт, передав во Владимир-Волынский уцелевшие машины II группе капитана В. фон Фрайдебурга (*W. von Freideburg*), которая продолжила действовать на киевском направлении.

В журнале боевых действий эскадры «Эдельвейс» можно прочесть: «До 19 июля выполнялись вылеты в поддержку сражения за Киев, в рамках продвижения к Днепру. Среди атакованных целей были мосты через Днепр в Черкассах, железнодорожные узлы около Бахмача и Киева, шоссейный мост в Горностайполе и войсковые колонны в районе Новоград-Волынского, а также аэродромы в Нежине, Остере и Чернигове. Экипажи KG51 летали без перерыва. К этому времени ударная мощь соединения значительно снизилась, но потерь почти не было» [41].

Интенсивные налеты противника вызвали серьезное беспокойство начальника Главного управления ПВО

Красной Армии генерал-полковника Н.Н. Воронова. 18 июля он сообщил начальнику Генерального штаба Г.К. Жукову: «По документам, захваченным при разгроме немецких частей, и материалам Главного разведывательного управления, противник считает особо важным уничтожение мостов через Днепр у Киева, Канева, Черкасс, Кременчуга, Запорожья и плотины Днепрогэса. Враг полагает, что, разбомбив эти объекты, он создаст ловушку для войск Красной Армии, находящихся западнее Днепра.

Начиная с 10 июля, немцы начали и продолжают до сего времени систематические налеты на указанные выше мосты со всевозрастающей интенсивностью, доведя число бомбардировщиков, действующих по одной цели, до 20 машин. Причем, при осуществлении дневных атак противник прикрывает бомбардировщики своими истребителями. По донесениям командующих зон ПВО, наша истребительная авиация не оказывает достаточного противодействия вражеским налетам. Видимо, это объясняется незначительным количеством истребителей, выделенных для противовоздушной обороны, и устаревшей материальной частью.

Без усиления прикрытия важных объектов в среднем течении Днепра истребителями типа МиГ-3 и ЛаГГ-3 придется считаться с возможным повреждением или разрушением днепровских мостов и Днепрогэса» [42].

При осуществлении налетов на столицу Украины «юнкерсы» и «хейнкели» бросали наряду с бомбами тысячи листовок на русском, польском и украинском языках. «Жители города Киева! — говорилось в одной из них. — Ожидайте скорого прихода в город солдат победоносно-

го вермахта. Они принесут вам окончательное избавление от ужасов большевизма».

Находились люди, которым оказались близки подобные призывы. НКВД неоднократно арестовывало тех, кто распространял панические или провокационные сообщения. Отдельные вражеские агенты подсвечивали важные различные объекты, помогая обнаружить их германским летчикам ночью. В одной из сводок штаба ВВС ЮЗФ сообщалось: «В районе Киева радиостанция противника передает открытым текстом на немецком языке, осуществляя наведение своей бомбардировочной авиации... Так, наши радисты приняли сообщение “Бомбите составы в 20 км от моста. Здесь зенитная артиллерия вас не достанет”» [43].

Хотелось сказать несколько слов еще об одной проблеме тех дней. «Парашютомания» буквально захлестнула наши войска с первых дней войны. Киев мало чем отличался от других советских городов, находившихся в прифронтовом районе. Непрерывно в штабы поступали донесения о выброске противником средних и крупных десантов. В большинстве случаев на борьбу с «десантниками» направлялись значительные силы, отвлекались от выполнения других задач целые соединения с танками и артиллерией, но оказывалось, что никаких вражеских войск в тылу нет и в помине. Бывало, что немцы выбрасывали, скажем, 10–20 солдат и офицеров для диверсионных целей. Иногда за десантников принимали авиаторов, выпрыгивающих из подбитых самолетов.

В действительности, начиная со второй декады июля, немногочисленная немецкая транспортная авиация была практически целиком привлечена к снабжению своих прорвавшихся мотомеханизированных войск, а также на

обеспечение перебросок на новые аэродромы технического персонала люфтваффе. В работавшей на Правобережной Украине группе KGrzbV50 насчитывалось около 20–25 исправных самолетов, и ей не удавалось обеспечить большинство подаваемых заявок.

Для заброски в наш тыл десантников обычно выделялось не более трех-четырех Ju52, и, следовательно, численность такого отряда не превышала 50 человек. Так, в ночь на 12 июля в районе Гнедины (20 км юго-восточнее Киева) немцы выбросили с самолетов 27 диверсантов в красноармейской форме. Несколько больший отряд, насчитывавший около 300 парашютистов, противник заслал на левый берег реки Ирпень (30 км западнее Киева); его удалось разгромить силами истребительного батальона и ротой народного ополчения Сталинского района Киева. Этому десанту, как и выброшенному 15 июля в районе станции Стренигород, немцы ставили лишь тактические задачи.

Тем не менее советское командование постоянно рассматривало возможность выброски противником оперативного десанта на правый берег Днепра. Наиболее ярким свидетельством таких настроений стал боевой приказ штаба Юго-Западного фронта, переданный командиру 3-го воздушно-десантного корпуса по прибытии его в Борисполь: «Общая задача частей корпуса — не допустить высадки авиадесантов противника в районе Пуховка, Троещина, Вишенки, Борисполь, Гоголев, Дымерка. Всех высадившихся парашютистов, а также диверсантов немедленно выявлять и беспощадно уничтожать... Баграмян» [44].

Отразив первый натиск вражеских войск на Киев, советские войска и жители города продолжали всячески укреплять его оборону. Впереди их ждали еще более суровые испытания.

*1941. Битва за небо
От Днепра до Финского залива*

Источники и литература

1. Журнал боевых действий группы армий «Юг». 22 июня – 15 июля 1941 г. / Пер. с нем. М.: 1968. С. 82.
2. Там же. С. 93.
3. Гальдер Ф. Военный дневник. Т. 3. Кн. 1. / Пер. с нем. М.: 1971. С. 113.
4. Лето 1941. Украина. Документы, материалы, хроника событий. Киев: 1991. С. 189.
5. Мюнцель О. Танковая тактика. / Пер. с нем. М.: 1959. С. 92 – 94.
6. Сборник боевых документов Великой Отечественной войны. Вып. 36. М.: 1959. С. 214.
7. Литвин Г.А. Взгляд из «чужого» штаба. / Пресс-бюро «Красной Звезды». 1991. № 48. С. 2.
8. Ефремов В.С. Эскадрильи летят за горизонт. М.: 1984. С. 17.
9. Подсчитано по: Prien J., Stemmer G., Rodeike P., Bock W. Die Jagdfliegerverbände der Deutschen Luftwaffe 1934 bis 1945. Teil 6/I. Eutin: 2004. S. 48, 74, 107, 108, 137; Teil 6/II. Eutin: 2004. S. 93, 107.
10. Русский архив. Великая Отечественная. Кн. 5(1). М.: 1995. С. 57.
11. ЦАМО РФ. Ф. 70-го гв. шап. Оп. 143522. Д. 1. Л. 1.
12. Русский архив. С. 64.
13. ЦАМО РФ. Ф. 229. Оп. 9776. Д. 3. Л. 88, 94.
14. Там же. Ф. 35. Оп. 30202. Д. 30. Л. 7.
15. Скрипко Н.С. По целям ближним и дальним. М.: 1981. С. 131.
16. Prien J. Die Geschichte des Jagdgeschwader 53. Bd 2. Eutin: 1990. S. 362.
17. Подсчитано по: BA/MA RL 2 III/1177. «Flugzeugunfalle und Verluste der (fliegenden) Verbände».
18. ЦАМО РФ. Ф. 35. Оп. 11280. Д. 51. Л. 66 – 71.
19. Фалалеев Ф.Я. В строю крылатых. Ижевск: 1970. С. 98.
20. ЦАМО РФ. Ф. 20064. Оп. 2. Д. 4. Л. 3 – 15.
21. ЦАМО РФ. Ф. 35. Оп. 30202. Д. 30. Л. 16.
22. ЦАМО РФ. Ф. 35. Оп. 11285. Д. 234. Л. 13 – 15.
23. Гальдер Ф. Указ. соч. С. 123, 124.
24. Там же. С. 126.
25. Prien J. Messerschmitt Bf109 im Einsatz bei der III/Jagdgeschwader 3. Eutin: 1997. S. 112, 113.
26. Там же.
27. Prien J. Messerschmitt Bf109 im Einsatz bei der II/Jagdgeschwader 3. Eutin: 1996. S. 82.
28. Сборник боевых документов Великой Отечественной войны. Вып. 38. М.: 1959. С. 7, 8, 44 – 46.

Дмитрий Хазанов

29. ЦАМО РФ. Ф. 35. Оп. 11290. Д. 34. Л. 49.
30. ЦАМО РФ. Ф. 35. Оп. 11285. Д. 215. Л. 29, 30.
31. ЦАМО РФ. Ф. 229. Оп. 181. Д. 25. Л. 15.
32. ЦАМО РФ. Ф. 229. Оп. 4068. Д. 1. Л. 90.
33. Анфилов В.А. Провал «Блицкрига». М.: 1974. С. 434.
34. Сборник боевых документов. Вып. 38. С. 90, 91.
35. Лисов И.И. Десантники. М.: 1968. С. 53.
36. Русский архив... С. 59.
37. ЦАМО РФ. Ф. 229. Оп. 9776. Д. 75. Л. 40.
38. Баграмян И.Х. Мои воспоминания. Ереван: 1980. С. 261.
39. Баграмян И.Х. Так начиналась война. М.: 1977. С. 224.
40. Сборник боевых документов. Вып. 38. С. 9.
41. Dierich W. Kampfgeschwader 51 «Edelweis». Stuttgart: 1973. S. 163.
42. ЦАМО РФ. Ф. 251. Оп. 2606. Д. 30. Л. 57.
43. ЦАМО РФ. Ф. 35. Оп. 11250. Д. 26. Л. 146.
44. ЦАМО РФ. Ф. 35. Оп. 11280. Д. 23. Л. 132.

Глава 3

НАД ПРАВОБЕРЕЖНОЙ УКРАИНОЙ

ОБЩАЯ ОБСТАНОВКА НА ФРОНТЕ

В ходе ожесточенных и кровопролитных боевых действий, которые развернулись западнее Киева в 20-х числах июля, инициативу продолжало удерживать германское командование. Как известно, в начале месяца среди высшего германского военного руководства разгорелись горячие дискуссии относительно плана проведения операции на Украине и в целом на советско-германском фронте в последующие недели. Не вникая в детали различных точек зрения, подчеркнем, что фюрер указал в директиве № 33 от 19 июля:

«Активные действия и свобода маневрирования северного фланга группы армий “Юг” скованы укреплениями города Киева и действиями в нашем тылу войск 5-й советской армии. Цель дальнейших операций должна заключаться в том, чтобы не допустить отхода крупных частей противника в глубину русской территории и уничтожить их» [1].

В директиве Гитлер поставил как ближайшую задачу ликвидацию советских 12-й и 6-й армий концентрическим наступлением западнее Днепра, не допуская отхода

наших войск за реку. «Полный разгром 5-й армии противника может быть быстрее всего осуществлен посредством наступления в тесном взаимодействии войск южного фланга группы армий «Центр» и северного фланга группы армий «Юг» [2], — указывалось в этом важном документе.

Под влиянием обстановки, выявившегося стремления советского командования дать противнику бой на западном берегу Днепра, а не отводить поспешно свои части за реку, и во исполнение указаний Верховного командования генерал-фельдмаршал Г. Рундштедт решил временно отказаться от фронтального наступления на Киев (при этом он неоднократно подчеркивал: если представится возможность прорваться к городу, ее следует использовать). Командующий группой армий «Юг» понимал необходимость скорейшим образом направить подвижные части 48-го моторизованного корпуса на юг и юго-восток, чтобы постараться создать плацдармы на Днепре значительно южнее столицы Украины.

В это время 5-я советская армия генерала М.И. Потапова не только сковала значительные силы противника, но и осуществила несколько фланговых контрударов на левом крыле группы армий «Юг». Успешным действиям этого объединения способствовали армейская (16-я и 62-я авиадивизии) и дальнебомбардировочная (22-я и 50-я авиадивизии) авиации, наносившие удары по врагу, преимущественно по его подходящим резервам. Также наши летчики совместно со средствами противовоздушной обороны (3-я дивизия ПВО) прикрывали Киев, переправы через Днепр в городе и пригородах. Германский Генеральный штаб сухопутных войск отмечал, что для удержания северного участка фронта (против Коростенского укреп-

района) требуются значительные свежие, прежде всего пехотные силы.

Намного труднее пришлось советским войскам южнее Киева, где обстановка складывалась явно не в их пользу. Соединения 26-й армии генерала Ф.Я. Костенко не смогли преодолеть упорную оборону неприятеля, 25 июля прекратили наступление, затем в течение трех-четырех дней удерживали позиции, после чего под воздействием танков и авиации противника начали отход на ржищевский и каневский плацдармы на Днепре.

Опасаясь полного охвата, также отступали ослабленные непрерывными боями соединения 6-й и 12-й армий, но им для выхода на берега великой реки требовалось пройти еще не менее 100 км. Разрешив в очередной раз



Командир 210-го бап С. Володин

отвести войска на промежуточные рубежи, Ставка ВГК приказала нанести по 1-й танковой группе противника еще два контрудара на киевском направлении: с севера — силами одного корпуса 5-й армии и с юга — двумя корпусами 26-й армии.

Как это обычно бывало в начальном периоде войны, части и соединения для контрударов вводились по мере их сосредоточения. Большинство из них впервые участвовало в боевых действиях. Плохо оказалось организовано взаимодействие родов войск. Кроме того, направление ударов переносилось из одного пункта в другой, что было вызвано дальнейшим ухудшением положения войск 6-й и 12-й армий. В результате добиться существенных выгод для левофланговых соединений фронта не удалось.

Давая общую оценку использования авиации Юго-Западного фронта, надо отметить, что основные ее усилия концентрировались западнее Киева. Во многих советских и российских источниках критически оценивалось стремление германского командования с ходу ворваться на улицы столицы Украины как авантюрное, не обеспеченное реальными возможностями. Но, по крайней мере, одну важную задачу противник решил: к киевскому направлению было теперь приковано все внимание фронтового командования и не только его. Под влиянием переоценки сил прорвавшейся здесь группировки и недооценки угрозы дальнейшего наступления противника на юг строился план применения ВВС фронта. Левофланговые армии слабо поддерживались авиационными дивизиями, а в полосе 26-й армий авиаудары наносились не в порядке тесного взаимодействия с наземными войсками в зоне наступления, а путем самостоятельного отыскания и поражения целей экипажами в глубине распо-

ложения противника. Это стало одной из причин неуспеха контрударов.

Во второй половине июля действующие аэродромы авиационных соединений ВВС ЮЗФ создавали как бы дугу восточнее Киева. С севера на юг на расстоянии от города в 120—180 км базировались части 62-й (на черниговском аэроузле), 16-й (Новый Быков), 19-й (Ичня) и 17-й (Пирятин) авиадивизий. Всего в 15 км северо-восточнее Киева в Семиполках располагался штаб 36-й иад. Примерно 300 км отделяло от линии фронта аэродромы 18-й авиадивизии, части которой перебазировались из Умани в Полтаву, а приданные фронту авиаполки 4-го авиакорпуса действовали преимущественно с запорожского аэроузла, преодолевая расстояние, по крайней мере, в 800—1000 км в каждом вылете. Севернее и северо-восточнее Черкасс в тыловой зоне 26-й армии находились части 64-й (Кировоград), 44-й (Ротмистровка) и 15-й (Переяслав) авиадивизий.

Запланированная Генеральным штабом КА еще 10 июля реорганизация ВВС ЮЗФ была наконец осуществлена. Она затронула практически все соединения, за исключением разве что 36-й иад и 62-й бад, которые сохранили неизменный боевой состав. В тыл выводили не только потерявшие боеспособность части, такие, как 224-й бап, но и 23-й иап, считавшийся одним из лучших на Юго-Западном фронте, выполнивший до 14 июля 790 боевых вылетов и сбивший 28 самолетов противника. В этот день по приказу командования четыре летчика перегнали МиГ-3 в 36-ю иад и остались там, еще 25 человек убыли за материальной частью, не вернувшись обратно. Большинство из последних затем служили в 28-м иап, где им пришлось вновь пересечь в кабины «ишаков» — в 15-й сад до конца июля не осталось ни одного «мига».



Связной самолет У-2 потерпел аварию

Для прикрытия бомбардировщиков 18-й ад в состав 90-го дбап в Малой Рудке во второй половине месяца вошли 10 Як-1, а 93-го дбап в Параскеевке — 10 И-16. Практически одновременно были сформированы 7-я отдельная разведывательная эскадрилья (21 Р-10, два И-15бис, один У-2) и 148-я эскадрилья связи (8 У-2) — оба подразделения вошли в состав ВВС 5-й армии. Разведывательные полки передали в оперативное подчинение командованию 62-й бад.

Отдельно следует сказать о 14-й сад. В докладе начальника отдела политпропаганды дивизии полкового комиссара М.М. Москалева в политуправление фронта указывалось, что к 16 июля на счету соединения имелось 40 сбитых неприятельских самолетов, из которых 7 побед одержал 89-й иап, принявший материальную часть от 46-го иап и продолживший боевые действия на Юго-Западном фронте в составе 15-й сад [3]. (Обращает на себя внимание тот факт, что среди уничтоженных машин врага

преимущественно значились не применявшиеся немцами типы — Ju86, Ju89, Do19, а также не использовавшиеся на этом фронте вовсе Hs123 и отмечавшиеся очень редко Do17, Bf110. Все это заставляет усомниться в правдивости победных реляций.) Собственные потери составили 103 самолета из 238, имевшихся к началу войны. При этом 60 машин были уничтожены врагом на аэродромах или оставлены при отступлении ввиду невозможности их эвакуации. По справке штаба ВВС общие потери соединения за 25 дней войны составили 201 самолет [4]. Вскоре командира соединения полковника И.А. Зыканова обвинили в некомпетентном руководстве, сняли с должности и отдали под суд.

Поддерживать относительно высокую боеспособность ВВС ЮЗФ удавалось благодаря самоотверженной работе эксплуатационных служб. Им приходилось преодолевать немало трудностей. Ведь перестройку авиационного тыла, начатую перед войной, завершить не успели. Не хватало людей и техники для укомплектования батальонов аэродромного обслуживания (бао) — главной авиационно-технической части, предназначенной для непосредственного обеспечения боевых действий. Причем на Юго-Западном фронте обстановка складывалась особенно неблагоприятно: из 125 бао в конце июля 102 находились в небоеспособном состоянии, 4 — частично небоеспособном и только 19 могли выполнять возложенные на них задачи в полном объеме [5].

Считалось, что каждый бао может обеспечить боевую работу одного, максимум двух авиаполков. (Для справки: в это время ВВС фронта располагали 32 полками.) Авиационные базы, которым подчинялись командиры бао, сами не имели сил и средств, являясь по существу промежуточным звеном по передаче всего не-

обходимого из района авиационного базирования (раб) в действующие части. Надо добавить, что при отступлении были оставлены значительные запасы военного имущества, снаряжения, боеприпасов, и все это приходилось заново завозить из тыловых районов страны. Явно отставали вопросы аэродромного строительства. Поэтому полевые аэродромы, с которых летом часто действовали немецкие истребители и ближние разведчики, были недостижимой мечтой для наших авиаторов.

Целый ряд важных шагов в направлении повышения боеспособности ВВС в то время сделала инженерно-авиационная служба ВВС ЮЗФ. Несмотря на частые перебазирования, недостаток автотранспорта и ремонтных средств, удалось наладить быстрое восстановление поврежденной авиатехники. Работа по полевому ремонту самолетов имела особую важность в условиях, когда новой техники с заводов НКАП на Юго-Западный фронт практически не поступало. На фронте стали действовать эвакуационные подразделения, была создана трофейная служба. В задачи последней входили выявление, учет, охрана, эвакуация ценного имущества и его ремонт. Все эти меры позволили ежедневно иметь в боеготовом состоянии 270—300 самолетов.

Против ВВС ЮЗФ по-прежнему действовал 5-й авиакорпус, командованию которого подчинялись части пяти различных эскадр. Истребители входили в состав эскадры JG3 (в штабном отряде и трех группах насчитывалось 63 Bf109F), а также в штабной отряд и авиагруппу I/JG53 (22 Bf109F). Бомбардировочная авиация была представлена 53 Ju88, сохранившимися в штабном отряде, I и II/KG54, и 21 He111 в штабном отряде и группе III/KG55 (остальные части эскадры



Bf109F-4 из 6/JG3. Конец лета 1941 г.

«Гриф», находившиеся с 19 июля на аэродроме Бояры, вошли в оперативное подчинение 2-го авиакорпуса и приняли участие в налетах на Москву). Имевшиеся в соединении 62 пикировщика Ju87 принадлежали группам II и III/StG77.

Итого 5-й ак располагал 221 самолетом (без учета дальних разведчиков и транспортников) [6], из которых лишь немногим более половины являлись исправными. Так, в группе I/JG53 из 19 машин только 10 могли вылететь на задание 26 июля, в других частях положение было аналогичным. Надо также учесть, что примерно 80–100 иных типов самолетов (разведчиков, связных, транспортных, курьерских и др.) действовали на данном направлении в 20-х числах июля. Если сравнить эти цифры с приведенными в первой части работы (на 22 июня), то можно оценить, какие существенные потери понесли германские авиационные части на Юго-Западном фронте.

В ИНТЕРЕСАХ НАЗЕМНЫХ ВОЙСК

Буквально с первых дней боев, развернувшихся на Юго-Западном фронте, немецкие командующие отмечали необходимость применить пикирующие бомбардировщики, особенно во время танковых сражений. Но только вечером 12 июля первые подразделения пикировщиков поступили в подчинение штаба 5-го авиакорпуса (аэродром Белая Церковь), осуществив сложный многодневный перелет из Западной Белоруссии, через Румынию, Венгрию и Молдавию. На следующее утро они поднялись в воздух для атаки советских войск в полосе действий 1-й германской танковой группы. В середине июля экипажи Ju87 проявили большую активность, подвергая ударам наши опорные пункты, позиции артиллерии, автоколонны вблизи линии фронта.

Несколько налетов «штуки» предприняли на советс-



Подготовка к вылету Ju87 из эскадры StG77. На переднем плане видна бомба SC250

кие штабы в районах Бровары, Борисполь, Васильков. Как правило, группу из 20–25 Ju87, идущую клином звеньев, прикрывали 8–10 Bf109. По донесениям германских экипажей, для них не представляли серьезной опасности патрулирующие советские истребители. Последним редко удавалось перехватывать пикировщиков над линией фронта или срывать бомбометание; в крайнем случае воздушный бой завязывался при возвращении группы. Наибольшую опасность для немцев представлял огонь многочисленных зенитных орудий.

К тому же штаб 5-го авиакорпуса часто переносил направление ударов в поддержку ударных группировок по фронту, а иногда и по глубине, чтобы усложнить организацию противодействия. Оперсводка штаба Юго-Западного фронта за 30 июля, фиксируя упорные бои 64-го стрелкового корпуса с наступающими южнее Киева двумя мотополками неприятеля, констатировала: «Части корпуса понесли большие потери, главным образом, от авиации противника» [7].

На следующий день в оперативных документах появились некоторые подробности и уточнения данного эпизода: «Части 64-го ск в боях с превосходящими силами противника (четыре дивизии, в том числе одна моторизованная), непрерывно поддерживаемыми авиацией (20–25 самолетов), понесла большие потери, в ночь на 31 июля отошла на частично подготовленный рубеж» [8].

Налеты пикировщиков 31 июля были направлены на район Малина (левый фланг 5-й армии), куда пробились в ходе одной из атак части 15-го стрелкового и 22-го механизированного корпусов. Усилив здесь свою группировку и поддержав пехоту ударами 70 «юнкерсов» (они действовали двумя волнами) и мощным артиллерийским обстре-

лом, немцы к вечеру потеснили наши войска на 6—8 км к северу от Малина.

В целом взаимодействие пикировщиков с частями и соединениями вермахта было достаточно успешным, а эскадры KG54 и KG55 преимущественно оказывали «непрямое» воздействие на оборону Красной Армии — двухмоторные «юнкерсы» и «хейнкели» на Украине во второй половине июля 1941 г. удары по переднему краю наносили редко, выбирая цели в оперативном и стратегическом тылах.

При рассмотрении взаимодействия советских авиационных соединений с сухопутными войсками можно выделить два аспекта. В оперативном звене взаимодействие велось на основе директив, боевых распоряжений либо иных документов командующих направлениями или фронтами. Получив их, штабы ВВС, например ВВС ЮЗФ, выпускали свои документы по планированию боевых действий, которые, правда, в июле 1941 г. имели самый общий вид.

Наиболее серьезные недостатки взаимодействия наблюдались в тактическом звене. Отсутствие на общевойсковых КП авиапредставителей (командиров авиационных дивизий или их заместителей), другие недоработки самым пагубным образом сказывались на оперативности передачи и обработки заявок. В результате проходили сутки и даже более от момента принятия решения до подъема самолетов в воздух. В это время наземная ситуация могла значительно измениться, что и происходило в действительности. Незнание авиаторами точной линии боевого соприкосновения, отсутствие обозначения наземными войсками специальными сигналами переднего края вынуждало экипажи из опасения поразить свои по-

зиции выбирать цели, расположенные в глубине вражеской обороны.

Неоднократные попытки нашего командования улучшить взаимное опознавание наземных войск и авиации на этом этапе войны не принесли существенных результатов. Среди многочисленных попыток решить эту задачу отметим нанесение на башнях танков в июле различных условных символов, например, кругов, квадратов, прямоугольников, треугольников. Их собирались ежедневно менять, как и формы белых полотнищ, выкладываемых стрелковыми соединениями. В реальной жизни наши наземные войска не обозначали свой передний край. Весьма низкий уровень дисциплины и «самолетобоязнь», охватившая без преувеличения большинство личного состава Красной Армии не только на Украине, но и на других фронтах, не позволили легко отличать своих от чужих.

В середине июля нашему командованию удалось добиться определенного прогресса в вопросах планирования и постановки боевых задач. Относительно стабильная линия фронта западнее и юго-западнее Киева, надежная работа проводной и радиосвязи позволили устранить многие из недостатков применения авиации, характерные для первых дней войны. Для передачи срочных приказов и донесений стали широко использоваться связные самолеты У-2. В то же время по-прежнему отсутствовала должная оперативность в управлении с земли авиационными частями и соединениями. Еще труднее командирам было управлять подчиненными в воздухе прежде всего из-за недостатка бортовых радиостанций и неумения использовать их в полете.

Любопытно отметить, что документы того времени редко фиксировали, как тогда писали, «заостряли внимание», на грамотных, профессиональных действиях командиров соединений и частей, работников штабов по планированию, управлению авиацией, организации боевых вылетов. Гораздо чаще отмечались самоотверженность летчиков, их готовность любой ценой выполнить поставленную задачу. Так, неоднократно действовали на устаревших И-15бис летчики 66-го шап. Звено лейтенанта Н.Я. Кратина 23 июля прорвалось к целям в районе Белой Церкви сквозь сильные заслоны «мессершмиттов». Ведущий получил 10 ранений, преимущественно в ноги, но посадил изрешеченный биплан на аэродром. Осмотрев самолет, инженер части вынужден был его списать. В представлении летчика к ордену Красного Знамени указывалось, что за 25 боевых вылетов он «пережил» три своих И-15бис.

Этот бой нашел отражение и в немецких источниках. Лейтенант Ф. Шис (*F. Schiess*) из штабного звена JG53 вспоминал: «Через две минуты после старта (с аэродрома Белая Церковь. — *Прим. авт.*) мы вступили в воздушный бой с дюжиной И-15. К сожалению, они заметили нас слишком рано, и вся ватага распалась, подобно пчелиному рою. Хотя мы и пытались подкрасться к какому-либо самолету из-за кучевых облаков, они оказывались начеку. Как только попытаешься атаковать один из русских бипланов, так видишь три других позади себя.

— Слева идут еще две эскадрильи “рат”! — сообщил я по радиации о своих наблюдениях. Теперь и вовсе скучать не придется: 36 “Иванов” против четырех Bf109F. Я завис на 300 м ниже русского соединения, горя желанием

сбить кого-нибудь из врагов. Тут меня атаковал один. Близко я его не подпускал, но он преследовал меня, дико строча из всех огневых точек. Дистанция между нами не сокращалась меньше, чем до 300 м. Когда я увел русского достаточно далеко от основной группы, то передал по радиации: «Пожалуйста, ребята, сбейте его». Тотчас коммодор перешел в атаку, но советский летчик все же заметил ее и развернулся навстречу. В гораздо более удобном положении оказался обер-лейтенант В. Пуфаль (*W. Pufahl*). Он стрелял удивительно метко, и «рата» зачертила по небу черным шлейфом. Теперь настала моя очередь. Я приблизился к подбитому самолету на минимальное расстояние и наблюдал, как огненный шар снарядов разорвался внутри неприятельской машины. Русский истребитель сделал еще один левый вираж, оказавшийся последним, после чего врезался в склон правого берега Днепра и разбился» [9].

28 июля из неравного боя с «мессерами» не вернулся политрук П.С. Битюцкий из 66-го шап в ходе 21-го боевого вылета. Его считали погибшим, а летчик на четвертые сутки прибыл в часть. Тогда же отличился мл. лейтенант М.Т. Забненков. Раненный при налете германской авиации 22 июня, он через несколько дней буквально сбежал из госпиталя и вернулся в строй. После успешного выполнения 50 боевых вылетов летчика наградили орденом Красного Знамени.

Хотя уже 26 июня 35 летчиков 66-го шап и их командир полковник С.С. Щегликов убыли в Умань для переучивания на Ил-2, оставшиеся, ведомые капитаном А.И. Севастьяновым, нанесли неприятелю немалый урон. Как отмечается в документах части, указан-

ные выше и другие безвестные герои полностью реализовали имеющиеся возможности устаревших самолетов, и в одних случаях с бреющего полета, а в других случаях с пикирования, используя индивидуальное прицеливание, пулеметным огнем и мелкими бомбами поражали живую силу противника, подавляли огонь зенитных средств.

По отдельным трофейным документам можно оценить потери неприятеля. Например, в одной из зенитных рот 13-й танковой дивизии в строю осталось лишь 30 солдат и офицеров из 220; основной урон был вызван действиями авиации. Справедливости ради укажем, что наиболее значительные потери (в живой силе и технике) на этом этапе боев противник нес от огня советской артиллерии.

АТАКИ НЕПРИЯТЕЛЬСКИХ АЭРОДРОМОВ

С первых дней войны командование ВВС ЮЗФ подвергалось критике со стороны Ставки ГК и штаба ВВС Красной Армии за неумение организовать борьбу с вражеской авиацией на аэродромах. По мере накопления боевого опыта атаки неприятельских авиабаз выполнялись все чаще и чаще. Наше командование справедливо предполагало, что вражеские части непременно будут базироваться на оставленных в ходе отступления аэродромах белоцерковского узла. Учитывая их удобное расположение с точки зрения использования немецкой авиации на наиболее важных операционных направлениях, здесь рано или поздно должны были появиться авиачасти неприятеля. Была организована систематическая разведка с привлечением экипажей 33-го бап, которые до войны дислоцировались в Белой Церкви,

хорошо знали подходы и удобные места стоянок. Действительно, 18–20 июля удалось обнаружить скопление большого количества неприятельских самолетов в этом районе. Как теперь известно, летное поле заняли части StG77. 21 июля сюда перебазировались штабной отряд и группа I/JG53, а на следующее утро в Белую Церковь перелетела из Полонного группа III/JG3.

С этих дней разведка аэроузла велась непрерывно и предшествовала всем осуществленным впоследствии ударам. Это была опасная работа, сопряженная с большим риском. К тому же 20 и 21 июля погода ухудшилась, небо затянули низкие облака, моросил дождь. Многие наши полевые аэродромы оказались временно непригодны для работы, но затем разведка продолжилась. 24 июля экипаж мл. лейтенанта Н.С. Гуляева из 33-го бап вечером, в ходе второго за сутки вылета подвергся атакам «мессершмиттов», но сумел перетянуть СБ через линию фронта, и после вынужденной посадки в поле летчик потерял сознание от потери крови. Другой экипаж той же части и примерно в то же время сажал подбитый Ar-2 на болото и серьезно его повредил; раненого штурмана доставили в госпиталь. На «пешке»-разведчике, видимо, осколком перебило пневмосистему: самолету не хватило полосы для приземления, он выкатился за границы аэродрома, встал на нос и застыл в таком положении.

Судя по нашим документам, атаки белоцерковского аэроузла осуществлялись одновременно с уничтожением автотранспорта и живой силы, подавлением огня зенитных точек неприятеля. Для этих задач привлекались части большинства соединений фронтовой авиации и ВВС 5-й армии. Из доклада штаба 91-го иап следовало: 25 июля «чайки» сбили один из «мессершмиттов» в дан-

ном районе, а при штурмовке уничтожили огнем реактивных снарядов восемь Ju88, стоящих на аэродроме Фурсы [10].

В некоторых источниках отмечается, что первый налет последовал уже 21 июля. Вероятно, атаке подвергались Городище или Узин, поскольку появление больших групп наших самолетов 25 июля в районе Белой Церкви оказалось неожиданным для противника. Наиболее мощный удар авиация нанесла на следующий день. Советские документы зафиксировали: 26 июля аэродромный узел (аэродромы Городище, Узин, Фурсы) был подвергнут неоднократным бомбардировкам нашей авиации, в результате которых пожар охватил многие постройки; по наблюдению экипажей, враг недосчитался до 60 самолетов разных типов [11].

В сводке Совинформбюро указывалось об уничтожении на всем советско-германском фронте за 26 июля 109 (!) неприятельских самолетов, большинство на аэродромах, ценой потери 36 своих машин, что значительно превосходило средние цифры суточных потерь тех дней (и советской и немецкой сторон). Несомненно, наше командование считало очень результативными вылеты, направленные на поражение вражеской авиации на земле.

А насколько эти данные подтверждает противник? К сожалению, результаты налетов не нашли отражения в документах генерал-квартирмейстера люфтваффе. Согласно записям в дневнике командира отряда 6/StG77 капитана Г. Пабста (*H. Pabst*), он был свидетелем шести налетов советской авиации на аэродромы белоцерковского аэроузла с 21 по 26 июля. «Численность атаковавших варьировалась от трех до десяти самолетов, некоторые экипажи грамотно использовали для маскировки облачность. Налеты осуществлялись на разных высотах

без прикрытия истребителями и с непостижимым упорством — не предпринималось никаких попыток выполнить противозенитный маневр. Потери немцев в личном составе и материальной части, а также разрушения аэродромных построек оказались невелики. В большинстве случаев атакующие русские самолеты сами становились жертвами “мессершмиттов” или зенитного огня» [12].

Особенно яркое впечатление осталось у германского капитана от налета 26 июля. Тогда несколько последовательных волн самолетов с красными звездами приблизились к аэродрому на достаточно малой высоте, стараясь оставаться незаметными на фоне облаков. Хотя германские истребители сбили, по их наблюдениям, более половины атаковавших машин, а сброшенные легкие бомбы причинили относительно небольшие разрушения, немцы на этот раз не избежали серьезных потерь. Одна из авиабомб, срикошетив, попала в подготовленный к вылету «восемьдесят седьмой»; взрывом боеприпасов эту машину полностью уничтожило, а несколько других повредило. «Совершенно ненужные потери были вызваны неосторожностью и беспечностью» [13], — с горечью отметил Пабст.

Как следовало из трофейных документов, посты воздушного наблюдения и оповещения в районе аэродромов немцы расставили только после начала налетов, зенитные средства были малочисленны, а бомбы попарно лежали на летном поле для удобства их дальнейшего использования под «юнкерсами» и «мессершмиттами» — при попадании осколков они детонировали.

Немецкие сведения о сбитых советских самолетах (не менее 50 бомбардировщиков за 25 и 26 июля) можно смело считать сильно преувеличенными. По нашим данным,

потери при налетах на белоцерковский аэроузел составили 18–20 машин всех типов. Так, один из двух Ар-2 (из 33-го бап 19-й бад), подвергнувшийся преследованию неприятельских истребителей в ходе утренней доразведки аэродрома Белой Церкви 26 июля, смог оторваться от истребителей и благополучно приземлиться с шестью пробоинами, добыв ценные сведения о местах стоянок немецких машин. Из 12 вылетевших в двух волнах Пе-2 этой же части противник смог серьезно повредить лишь одну машину, совершившую вынужденную посадку на своей территории.

Несколько большие потери понесли части 62-й бад. Особенно пострадало подразделение ст. лейтенанта Кривова из 227-го бап — зенитки и истребители сбили четыре Су-2, включая бомбардировщик ведущего, а одна «сушка» совершила вынужденную посадку. Наиболее тяжелые потери понес 224-й бап, в котором вечером 25 июля не вернулось домой пять СБ. Вскоре часть вывели из состава 17-й авиадивизии и отправили в тыл на переформирование.

Немецкие отчеты зафиксировали в тот день очередной «рекордный» результат: в течение пяти минут (с 18 ч 52 мин до 18 ч 57 мин по средневропейскому времени 25 июля) летчики 7-го отряда 3-й истребительной эскадры, возглавляемые обер-лейтенантом К. Сохатци, сбили семь двухмоторных бомбардировщиков, шедших без прикрытия.

Ожесточенная схватка произошла при налетах на аэродром Фурсы авиаторов 20-го и 91-го иап того же соединения 26 июля. Тогда четыре «чайки» (ведущий Герой Советского Союза В.М. Курочкин) прикрывали шесть таких же машин с мелкими осколочными бомбами, ведомых ст. лейтенантом Г.Р. Павловым. После сброса бомб

советские летчики насчитали на земле шесть сожженных вражеских самолетов, и, кроме того, им удалось подбить в районе аэродрома один Hs126 и два Bf109. (Впоследствии по шесть уничтоженных самолетов занесли на счет 20-го и 91-го иап.) Не избежали потерь и наши: один И-153 стал жертвой зенитного огня, а три из четырех истребителей прикрытия были сбиты поднявшимися на перехват «мессершмиттами» из II/JG3; комэск капитан Курочкин, отличившийся в период конфликта с Финляндией, 26 июля 1941 г. из вылета не вернулся.

КИЕВ НЕ СДАЕТСЯ

Основные усилия немецких летчиков из 3-й истребительной эскадры, штабного отряда и группы I/JG53 были направлены на завоевание господства в небе над Киевом. Наиболее опытные из них периодически вели «свободную охоту», стремясь подстеречь в первую очередь те наши самолеты, которые возвращались домой после выполнения боевых заданий. Иногда это удавалось, как, например, вечером 25 июля, когда коммодор «Пикового аса» майор Г. фон Мальтцан неожиданной атакой из-за облаков сбил Пе-2, а спустя несколько минут его ведомый лейтенант Ф. Шис поразил возвращавшийся И-15бис.

Летчик И.И. Пстыго (211-й бап, в котором служил будущий маршал авиации, 25 июля вновь вошел в состав ВВС ЮЗФ, имея 20 боеготовых Су-2) вспоминал: «Наш полк стоял на аэродроме под Борисполем. Мы летали бомбить войска противника западнее и юго-западнее Киева. И вот как-то на нас навалилась большая группа Bf109. Впереди Киев. Решаю снизиться до предельно малой высоты и с

маневрированием уйти от преследования. Несутся крыши старинного города где-то уже выше моей машины, а я все прижимаю и прижимаю ее к земле. Оторвался все-таки от “мессеров” [14].

Периодически вспыхивающие воздушные бои отличались длительностью и упорством. Основными противниками германских асов оставались авиаторы 36-й иад. По советским данным, к концу июля 1941 г. не только на счетах опытных



Майор И.И. Пстыго в начале войны воевал на Су-2 в 211-м бап

летчиков из 2-го и 43-го иап, но и у многих их коллег из 254-го и 255-го иап имелось по две-три победы. Так, три результативных боя при защите киевского неба провели майор Козырев, ст. лейтенант Григорович, лейтенант Иванов (все из 254-го иап). И.Х. Баграмян, в то время начальник оперативного отдела штаба Юго-Западного фронта, поведал об одной из схваток, которую наблюдал:

«На моих глазах 1 августа разгорелся воздушный бой на северо-западных подступах к Киеву. Наша машина медленно двигалась, объезжая воронки, когда показались вражеские самолеты. Дорога опустела: машины и люди пытались укрыться в лесопосадках. Я очень спешил, поэтому мы решили проскочить. Может, повезет! Взглянул на небо. На небольшой высоте прямо на нас со зловещим гулом надвигалась армада “юнкерсов”. Я насчитал около

50 самолетов. Было страшно представить, что через несколько минут они весь свой смертоносный груз обрушат на город.

Казалось, ничем не остановить хищную стаю. В сильном гневе следим за ней взглядом. Но что это? На пути самолетов вспыхнули белые комочки разрывов зенитных снарядов. Боевой порядок воздушной эскадры несколько расстроился. И в это время, как молния в тучу, в фашистскую стаю врезалась небольшая группа наших истребителей. Падает первый «юнкерс», второй, третий. За короткое время 16 вражеских самолетов горящими факелами рухнули вниз. Остальные в беспорядке повернули назад» [15].

При обороне Киева тогда отличились летчики 254-го иап. Командир полка Герой Советского Союза майор П.М. Петров (высокого звания его удостоили за подвиги в «зимнюю войну») отвлек на себя четверку «мессершмиттов» и, несмотря на ранение и повреждение «ишака», смог посадить его без выпуска шасси на аэродроме Семиполки. Лейтенант Малахов и сержант Тучинский сбили тем временем по одному «мессеру».

Судя по немецким документам, для них неудачно сложился бой вечером 29 июля, когда неподалеку от столицы Украины оказались сбиты за линией фронта два «мессершмитта» (Bf109F №№ 8973 и 8978) и один «юнкерс» (Ju87R № 5823); из четырех авиаторов люфтваффе один погиб, один попал в плен, а двое сумели пересечь линию фронта и вернуться к своим.

В документах противников имеются расхождения относительно даты одного воздушного боя над Киевом, в ходе которого тараном был сбит командир отряда 7/JG3 оберлейтенант К. Сохатци. «Германский ас столкнулся с часто наблюдаемой тактикой советских истребителей, — отме-



Обер-лейтенант К. Сохатци из III/JG3 (справа) стоит возле своего Bf109F-2

чалось в журнале боевых действий группы. — Заметив сзади противника, русский летчик быстро развернулся на 180°, используя великолепную маневренность “раты”. Находившийся несколько выше фельдфебель Г. Шлееф (*H. Schleeß*) наблюдал, как самолеты стремительно сближались, не переставая поливать друг друга свинцом, а затем столкнулись и стали падать. Примерно на высоте 1000 м Сохатци сумел покинуть штопорящую машину и раскрыть парашют» [16].

Немцы пишут, что это произошло 3 августа, а по советским данным — 31 июля. Тогда таранил вражеский истребитель мл. лейтенант Ч.К. Бендилиани из 43-го иап (впоследствии Герой Советского Союза) — он воспользовался парашютом и остался жив. Два раза в течение июля 1941 г. Сохатци, потеряв в бою свои машины, возвращался из-за линии фронта, но в третий раз ему не повезло:

красноармейцы выловили летчика из Днепра и до сентября 1949 г. он находился в плену.

Любопытно, что английский историк К. Шорес ошибочно утверждал, будто «мессер» немецкого аса протаранил подбитый им же штурмовик Ил-2. Зато можно согласиться с другим тезисом Шореса: несмотря на пребывание в советском лагере для военнопленных, немецкий командир стал кавалером «Рыцарского Креста», поскольку успел одержать 39 побед (одна из них над «Спитфайром» над Ла-Маншем в начале июня 1941 г., а остальные — добился на советско-германском фронте).

Интенсивно стали действовать над Киевом части пикировщиков. Немецкие документы указывают имена опытных летчиков из III/StG77 — обер-лейтенантов Й. Вальдхаузера (*J. Waldhauser*) и Г. Баухауза (*G. Bauhause*), их молодых коллег фельдфебелей Й. Хубера (*J. Hueber*) и Г. Бауера (*G. Bauer*), а также командира группы Г. Боде (*H. Bode*). Якобы им исключительно метко удавалось поражать малоразмерные цели. Однако материалы допроса начальника фотолаборатории 5-го авиакорпуса капитана В. Ригера (*W. Rieger*) заставляют усомниться в правдивости подобных реляций [17].

Предыстория того, как 53-летний немецкий офицер, участник Первой мировой войны, отец пятерых детей, не по своей воле оказался в советском штабе, весьма интересна. По словам пленного, летчики-пикировщики не могли четко сфотографировать цели, которые атаковали. Они утверждали: нельзя получить снимки лучшего качества при крутом снижении. Тогда капитан решил сам проверить, насколько справедливы подобные утверждения, и совершил два вылета, заменив бортстрелка в экипаже лейтенанта Хампе (*Hampe*). Он на собственном опыте убедился в трудности фотографирования при пи-

кировании, поскольку также не смог четко зафиксировать объективом фотокамеры атакуемые цели. Кроме того, безрезультатными оказались оба вылета пикировщиков: утром 28 июля, когда бомбили склады боеприпасов (по словам Ригера, он не наблюдал ни одного сильного взрыва, хотя подразделение сбросило все бомбы), и вечером 29 июля при атаке железнодорожного моста через Днепр. На обратном пути от Киева самолет сбили советские истребители, что вынудило капитана воспользоваться парашютом.

Для того чтобы закончить рассмотрение показаний пленных немецких летчиков, захваченных в районе Киева, обратимся к протоколам допроса ефрейтора Х. Грабиса (*H. Grabies*). Подобно многим другим авиаторам, попавшим в плен в первые месяцы войны, он всячески подчеркивал свою молодость, малый опыт, отсутствие всякого желания воевать. Мол, с 22 июня ефрейтор перегонял на фронт новые самолеты, патрулировал над тыловым районом, а в ходе первого же боевого вылета потерял ориентировку и залетел на территорию советских войск. В плен сдался добровольно, никакого сопротивления при задержании не оказал. Иногда такие пленные с удовольствием рассказывали следователям из НКВД и работникам разведывательных отделов штабов об уже широко известных особенностях немецких самолетов, вооружения, оборудования, не забыв поведать о нежелании многих немцев воевать против СССР — государства рабочих и крестьян.

Однако далеко не всегда следовало верить подобным «откровениям» немцев. Так, Грабиса сбили в бою севернее Житомира, он был мало похож на пацифиста: судя по документам эскадры JG3, 23 июня ему на счет занесли

СБ. Не выдержав выбранной роли, ефрейтор на вопрос подполковника Фастовщука о тактике воздушного боя ответил: «Ваши летчики действуют тактически неграмотно. В одном из боев тройка Bf109 во главе с обер-лейтенантом Р. Олейником связала боем находившихся в одной группе 25 И-16 и сбила три машины, в то время как лишь один “мессершмитт” получил незначительные повреждения» [18].

ЗАЩИЩАЯ ВАЖНЫЕ ТЫЛОВЫЕ ОБЪЕКТЫ

Какие из задач, стоявшие перед немецкой авиацией, считались наиболее важными? Прежде всего требовалось, как отмечалось в журнале боевых действий группы армий «Юг», «продолжать разрушение железнодорожных коммуникаций противника и проведение их дальнейшей разведки с воздуха» [19]. Высказывались пожелания скорейшим образом разрушить мосты через Днепр.

Действиям против советских железнодорожных перевозок и мостов германское командование и раньше уделяло большое внимание. Удары днем и ночью наносили Ju88 из KG54 и He111 из KG55. Из протоколов допросов попавшего в плен командира одного из отрядов эскадры «Мертвая голова» обер-лейтенанта Г.-Й. Рикса (*H.-J. Rieks*) стало известно, что с середины июля коммодор требовал от одиночных экипажей поражать в первую очередь железнодорожное полотно и линии электропередач, проложенные вдоль рельсов, а не станции и узлы. Как подчеркивал подполковник О. Хёне (*O. Hoehne*), русским значительно труднее восстановить полотно на малолюдном участке местности, удаленном от селений и поселков. Наобо-

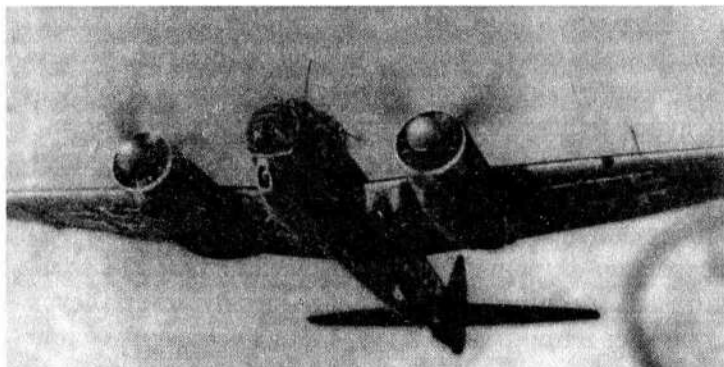
рот, в городах, по мнению немецкого подполковника, комиссары могли без особых проблем мобилизовать на работу все трудоспособное местное население и достать необходимые для ремонта материалы [20].

Крупные станции немецкая авиация бомбила концентрическими атаками с разных направлений силами отряда или группы. Обычно каждый самолет нес по 4–6 250-кг осколочно-фугасных бомб. Если объект прикрывался значительными силами зенитной артиллерии, налеты осуществлялись в темное время суток или в период плохой погоды.

Не всегда немецкие экипажи добивались решения поставленных задач, даже в том случае, когда отсутствовала ПВО. В одной из сводок Совинформбюро приводились примеры героических подвигов железнодорожников в тылу Юго-Западного фронта, которые под бомбежками и обстрелами успешно решали поставленные задачи: водили поезда, чинили пути, обеспечивали связь. В утреннем сообщении за 11 августа говорилось:

«Фашистский бомбардировщик обстрелял из пулемета воинский эшелон, который вел машинист тов. Кирюшин. Машинист и помощник машиниста, будучи ранеными, продолжали вести состав и доставили его к месту назначения на час раньше срока. Машинист тов. Мальков, раненный пулей с вражеского самолета, не останавливая поезда, сам сделал себе перевязку и привел поезд на станцию в срок.

На поезд с военным грузом, стоявший на станции К. (видимо, имелся в виду Катеринополь. — *Прим. авт.*), напал вражеский бомбардировщик. Загорелся последний вагон поезда. Весь остальной эшелон было решено немедленно увести со станции. Фашистский самолет погнался за поездом и стал снижаться. Машинист поезда



Ju88 из эскадры «Эдельвейс»

тов. Онторалех быстро затормозил состав. Немецкий летчик не ожидал этого, и все бомбы упали впереди поезда. Умело маневрируя, машинист привел поезд к месту назначения невредимым.

Во время налета фашистской авиации на станцию З. (вероятно, Золотоноша. — *Прим. авт.*) загорелось два вагона из состава с ценным грузом. Приемщик вагонов тов. Можогин расцепил состав и быстро растащил его в безопасные места. Под огнем вражеских самолетов начальник технической конторы тов. Набойщиков спас 33 вагона с ценным оборудованием. Составитель тов. Липатов вывел из очага пожара санитарный поезд с ранеными бойцами» [21].

Станцию Золотоноша германская авиация атаковала многократно. И.И. Пстыго оказался свидетелем еще одного подвига неизвестных техников, спасших здесь эшелон открытых платформ с самолетами И-16. У самолетов были отстыкованы крылья, а за фюзеляж машины прочно прикреплялись к платформам. Стояли они моторами

назад по ходу поезда. Когда появились немецкие самолеты и начали бомбить станцию, то вскоре загорелся один из стоящих рядом составов. Авиаспециалисты не растерялись: они быстро запустили моторы истребителей и стронули эшелон с места, а затем вывели его за пределы горячей станции, чем спасли от огня.

Широко освещалось в советской печати открытое письмо к офицерам вермахта, написанное капитанами Ригером и Веншовски (о нем рассказывалось в предыдущей главе), а также обер-лейтенантом Риксом, где, в частности, говорилось: «Единодушно мы пришли к убеждению, что мы, немецкие офицеры, должны сделать все для того, чтобы отклонить от Германии крупнейшую в ее истории катастрофу. Мы знали наци как бессовестных авантюристов с темным прошлым. Для них Германия была просто трамплином для их личной карьеры. Нам было стыдно стоять навытяжку перед каким-то Гитлером или Герингом. Нам становилось всё яснее, что авантюристическая политика Гитлера подвергает опасности наше германское отечество.

Наци ненавидел весь мир, и эта ненависть переносилась на Германию. Чего Германия должна была безусловно избегать — это войны на два фронта. Государственный деятель вроде Бисмарка достиг бы этого; но Гитлер не Бисмарк, а выскочка. Вся его политика основывалась на блефе. Блефом он действовал по отношению к нам, и так же хотел он действовать по отношению ко всему миру. Последствия будут катастрофичны. Сейчас мы воюем и против Англии и против России. Это подлинное безумие. В войне против России германская армия истечет кровью. Она может закончиться лишь такой катастрофой, по сравнению с которой катастрофа 1918 г. — это лишь детская игра» [22].

При рассмотрении докладов немецких экипажей и обобщенных штабных документов того времени можно прийти к выводу: они содержат определенные противоречия. С одной стороны, постоянно указывается на серьезные, с их точки зрения, разрушения на советских железных дорогах, с другой стороны, регулярно сообщается о непрекращающихся интенсивных перевозках. В донесениях в конце июля в Генеральный штаб сухопутных войск генерала Богача, отвечавшего за связь Главнокомандования сухопутных войск с авиацией, приводятся данные о заторах восточнее Киева, но затем делается вывод, что кардинально помешать работе русского транспорта летчикам люфтваффе все же не удалось.

В одной из разведсводок советского Генерального штаба отмечается, что «27 июля 1941 г. в 18 ч 20 мин в районе Клепалы (45 км восточнее Конотопа) упал и разбился на собственных бомбах подбитый Ju88. Тела трех немецких летчиков разорвало на куски. Захваченные документы переданы в штаб Юго-Западного фронта в Бровары» [23]. На чудом сохранившейся карте был нанесен маршрут движения неприятельского самолета, продолженный вдоль железнодорожных веток Чернигов — Конотоп — Белополье — Ивот (восточнее Новгород-Северского) — Гомель.

В немецких документах отмечаются значительные усилия бомбардировочных частей 5-го авиакорпуса, направленные на разрушение железнодорожных мостов. По данным начальника штаба соединения генерала Г. Плохера (*H. Plocher*), это были основные цели для экипажей «юнкерсов» и «хейнкелей» наряду с поражениемдвигающихся колонн и железнодорожных сообщений. Впервые массированную атаку немцы предприня-

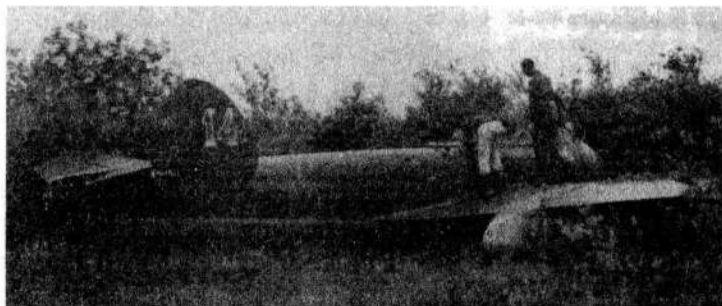
ли в середине июля и продолжили вести бомбежку мостов также в последующие дни. «В шесть днепровских мостов у Черкасс, Канева, Киева и Горностайполя экипажи смогли добиться 42 прямых попаданий, но ни один из них не удалось полностью вывести из строя» [24], — отмечалось в отчете соединения. Немецкие командиры считали, будто основная причина неудачи кроется в недостатке тяжелых бомб.

Некоторые результаты налетов можно найти в отчетах штаба Юго-Западного фронта. Так, в вечерней оперсводке за 29 июля отмечается: «Утром вражеская авиация подвергла бомбардировке переправы через р. Днепр в районе Канева. Повреждены: понтонный мост, 13 понтонов НЛП и 9 понтонов Н2П (имеются в виду понтоны с прочным деревянным каркасом и на основе резиновых лодок. — *Прим. авт.*). Мост не разрушен, и пропуск груза возможен. У моста уничтожено 8 бочек горючего. Убито 3 чел., ранено 13 и легко ранено 22 чел.» [25].

ЧТО ПРОИСХОДИЛО В ТЫЛУ ПРОТИВНИКА?

Не надо доказывать, что от полноты, достоверности и оперативности представления данных зависело качество и своевременность принятия решений как общевойсковым, так и авиационным командованием. Однако, как следовало из оперативных сводок фронтовой авиации, из 14 130 самолето-вылетов, выполненных с 22 июня по 22 июля, только 749 направлялись на воздушную разведку.

Перед вторжением врага считалось, что наши экипажи смогут на высотах примерно 5000 м проникать на неприятельскую территорию на глубину 250 км и более.



Сбитый в бою Як-2 из 136-го бап

Однако основной тип самолета-разведчика — СБ — в отсутствие истребительного прикрытия быстро выбывал из строя. Уже к концу июня 315-й рап, использовавший эти машины, потерял почти всю материальную часть. Полк решили оставить на фронте, но единственный уцелевший самолет, насколько известно, с середины июля в боевых вылетах не участвовал. Не оправдали надежд командования Юго-Западного фронта также Як-2 и Як-4, имевшиеся в 316-м рап. Многие только что выпущенные самолеты последнего типа, едва попав на фронт, вышли из строя из-за различных технических проблем, чаще всего связанных с неисправностями двигателей и шасси.

Но дело было не только в недоведенности винтомоторной группы и планера. На боевой высоте «яковлевы» с моторами М-103 отставали от истребителей Bf109F примерно на 100 км/ч, а с моторами М-105 — на 50–60 км/ч. Не соответствовала требованиям 1941 г. слабая огневая защита, состоявшая из одного пулемета ШКАС на шкворне. Отсутствие бронирования и проектирования бензобаков снижало живучесть самолета. К тому же тесная и неудобная кабина, сковываю-

шая движения стрелка, сокращала шансы экипажа уцелеть в воздушном бою и, конечно, мешала вести наблюдение за землей.

Перед войной летная подготовка в разведывательных частях была хуже, чем у их коллег других родов авиации. Достаточно сказать, что никто из 60 экипажей-разведчиков ВВС ЮЗФ в мирное время не летал ни ночью, ни в плохих метеоусловиях, ни на больших высотах. Им было чрезвычайно трудно выполнить задание и благополучно вернуться в условиях сильного противодействия ПВО противника. Лишь отдельные летчики, например, лейтенант А.А. Васильченко, могли с первых дней боев успешно добывать ценные сведения о противнике. Совершив к концу июля 74 боевых вылета, он в ходе одного из них успешно контратаковал «мессершмитт», обстреляв из носового пулемета (от неожиданности немец упустил «добычу»), а в ходе другого сумел перетянуть подбитый Як-4 через линию фронта.

Хотя основной объем работы выполнили экипажи 316-го рап, в июле для решения разведывательных задач стали широко привлекать части фронтовой и дальнебомбардировочной авиации. Особенно активизировалась тактическая разведка, проводимая на глубину 15–20 км. На Юго-Западном фронте эту задачу часто решали пары истребителей, а также отдельные экипажи сохранивших боеспособность разведывательных и корректировочных эскадрилий армейской авиации.

Хорошая подготовка личного состава позволила сразу же включиться в боевую работу на киевском направлении 7-й ораз, перебазированной из-под Днепропетровска. Исполнявший обязанности начальника ВВС 5-й армии полковник В.Г. Шпагин требовал от комэска капитана А.А. Трошина организовать систематическую

разведку в интересах объединения по четырем направлениям: Мозырь — Туров — Новоград-Волынский — Житомир, Славута—Шепетовка, Житомир—Новоград-Волынский—Коростень, Овруч—Коростень—Малин—Радомышль—Коростышев—Ирпень. Полученная информация помогла генералу М.И. Потапову понять намерения противника, действующего не только против войск 5-й армии, но и атакующего находившуюся северо-восточнее 21-ю армию Западного фронта.

Среди лучших воздушных разведчиков был экипаж ст. лейтенантов К.Б. Радченко (летчик) и М.М. Лобачева (летнаб), выполнивший к сентябрю 1941 г. 50 боевых вылетов и неоднократно с честью выходявший из трудных ситуаций. Так, 20 июля, обнаружив с высоты 4000 м скопление транспорта и танков у моста через реку Тетерев, авиаторы первоначально не смогли определить принадлежности войск. Спокойно снизившись, они ввели в заблуждение немцев, выложивших опознавательное полотно и уверенных: безнаказанно летать над их позициями может лишь германский самолет. Когда сомнений не осталось, Радченко обстрелял противника с малой высоты и поджег один автомобиль.

Неприятный инцидент произошел в подразделении на следующий день. Ожидая при фоторазведке в районе Житомира противодействия со стороны вражеских истребителей, полковник Шпагин выделил для прикрытия Р-10 два И-16 из соседней 16-й авиадивизии. Действительно, неожиданно появилась четверка «мессеров» и сбила один советский истребитель. Летчик второго немедленно вышел из боя, а прилетев домой, доложил, будто экипаж разведчика бросил его в бою. Расследовавший инцидент помощник командира 62-й бад генерал Г.И. Тхор разобрался в обстоятельствах дела, указав, что истребитель дол-

жен прикрывать разведчика, а не наоборот. Нерадивый пилот «ишака» предстал перед трибуналом.

Несколько непривычно было видеть Тхора, отличившегося в Испании и Китае, на «скромной» для него должности. Ведь в начале 1940-х годов он замещал командующего ВВС Забайкальского округа. Вероятно, ему, как и многим высокопоставленным коллегам, серьезно угрожали репрессии, и командирование «сталинского сокола», Героя Советского Союза в Академию Генерального штаба, а затем в ВВС Киевского особого военного округа в подчинение полковника В.В. Смирнова позволило избежать ареста. К чести генерала, он не только организовывал боевую работу, но и сам совершил несколько вылетов.

Однажды на последнем оставшемся в соединении исправном Пе-2 он с бомбовой нагрузкой вылетел в район излучины реки Тетерев на разведку войск противника. Недалеко от населенного пункта Кухари бомбардировщик настигли девять Bf109F. Немецкие летчики взяли наш самолет в «клещи», но огня не открывали, намереваясь, очевидно, принудить летчика совершить посадку в расположении войск вермахта. Используя такое достоинство Пе-2, как высокая скорость пикирования, проявив мужество и незаурядное летное мастерство, Тхор не только ушел от преследователей, чем спас экипаж, но и сбросил бомбы на позиции германской артиллерии у села Пирожки.

Между прочим, большинство советских командиров полков и дивизий, имея высокое летное мастерство и огромный опыт, очень редко участвовали в боевых вылетах. Так, генералы А.А. Демидов, А.И. Гусев, В.И. Шевченко, насколько известно, в рассматриваемый период группы в бой не водили. В то же время немецкие коммо-

доры (аналог наших командиров дивизий) летали над Правобережной Украиной, пожалуй, чаще своих подчиненных и находились в ряду лучших асов люфтваффе. К концу июля на счету командира JG3 майора Г. Лютцова имелось 46 побед, на счету командира JG53 майора Г. фон Мальцана — 49.

Останавливаясь на работе германских экипажей, надо указать на заметное снижение интенсивности разведывательных полетов в конце июля. Это обстоятельство можно объяснить дальнейшим сокращением количества исправных самолетов Ju88 и Bf110, пригодных для данной деятельности. Их экипажам все же удавалось следить за стратегическими замыслами советского командования, отслеживать переброски к фронту



Подполковник В. Мёльдерс инспектирует части Восточного фронта.
Слева направо: Мёльдерс, коммодор JG53 майор фон Мальцан, офицер штаба майор Бейшлаг

свежих соединений и наблюдать за ходом эвакуации промышленного оборудования различных предприятий.

В то же время генерал Богач (*Bogach*) отметил, что в некоторых разведывательных отрядах почти не имелось исправных самолетов. Так, подразделения 3(Н)/21, 5(Н)/32, 4(Н)/22 понесли потери в личном составе и материальной части в результате налетов советской авиации на аэродромы Полонное и Белая Церковь 8 и 26 июля. Не осталось исправных самолетов в отряде 5(Н)/21, взаимодействующем с 14-м моторизованным корпусом, после того как последний Ву131 был потерян в районе Житомира. А в 5(Н)/31 (участок 24-го армейского корпуса) германские отчеты зафиксировали потерю не только техники: 26 июля в бою с советскими истребителями получил ранение командир капитан фон Франкенберг (*von Frankenberg*), а спустя три дня погиб его преемник оберлейтенант К.Х. Кноте (*К.-Н. Knote*) — его поразил огонь зенитной артиллерии.

Одна из причин серьезных потерь крылась в отсутствии истребительного прикрытия тихоходных, слабо вооруженных «хеншелей». В дневнике авиагруппы III/JG3 за 24 июля отмечено: «Группа имеет готовыми к действиям всего несколько “мессершмиттов”. Аналогичное положение сложилось и в других частях, поскольку отсутствуют поставки новых машин. Теперь летчики-истребители больше не в состоянии выполнять все заявки на сопровождение, особенно разведчиков. Удастся обеспечить прикрытие лишь пикирующих бомбардировщиков» [26].

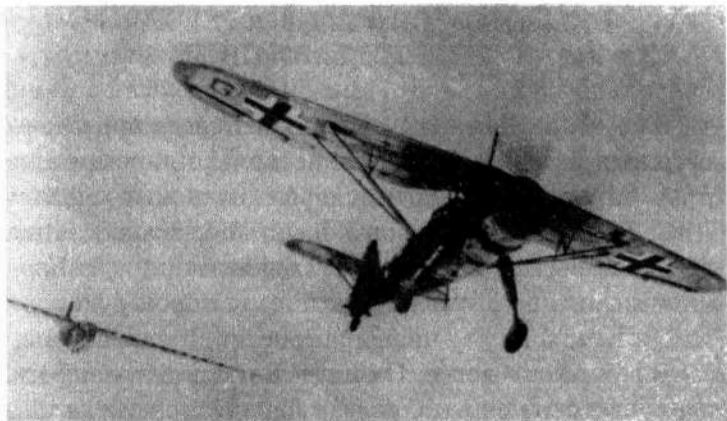
Части войсковой авиации не меньше других нуждались в новой технике. Генерал Гальдер с беспокойством отметил в дневнике 30 июля: «Если собрать все имеющи-

еся самолеты типа “хеншель”, то можно пополнить подразделения, имеющие этот самолет. Однако и этих машин хватит лишь до 1 сентября. А потом данный тип самолета исчезнет вообще, поскольку пополнения материальной части нет» [27].

Действительно, производство Hs126 прекратилось в начале 1941 г., а строительство FW189 разворачивалось медленно, и к тому же требовалось время для переучивания экипажей на новую материальную часть. Самолеты Ki35, Bu131, Fi156 были не приспособлены для решения разведывательных и корректировочных задач, а использование в роли ближних разведчиков Bf110 могло рассматриваться лишь как полумера — машин этого типа, применявшихся на Восточном фронте в ролях штурмовиков и дальних истребителей, также не хватало.

Любопытно, что в одной из наших сводок удалось найти подтверждение тех трудностей, которые испытывали немцы. Так, штаб 27-го стрелкового корпуса (действовал севернее впадения Десны в Днепр), сообщая в штаб 5-й армии о результатах боев за 2 августа, отметил: «Противник в течение дня вел артогонь по боевым порядкам корпуса, корректируя его аэростатами» [28].

Но не всегда немецкие разведчики являлись жертвами советских летчиков, бывало и наоборот. Так, описание в документах 66-го шап напряженного боевого вылета в 20-х числах июля звена И-15бис (ведущий лейтенант Н.Я. Кратинев), в ходе которого от огня Bf110 все наши летчики получили ранения, а самолеты — повреждения, даже вызвало сомнение. Ведь в составе 5-го авиакорпуса не имелось двухмоторных «мессеров»! Оказывается, тройку бипланов атаковали «сто десятые» отряда 7(F)/LG2.



Hs126 из 9(H)/LG2 буксирует планер DFS230

Базируясь в Белой Церкви, они не только вели разведку в интересах 1-й танковой группы, но и представляли серьезную угрозу для наших самолетов в воздушном бою благодаря мощной батарее из двух пушек и четырех пулеметов.

К середине июля немецкие разведчики уже тщательно отсняли Киев, все постоянные и временно возведенные мосты, понтонные переправы, другие важные объекты. Этим можно объяснить, например, отсутствие пролетов над городом с 20 по 22 июля, что нашло отражение в разведывательных сводках нашего Генерального штаба. Зато в них отмечался дерзкий пролет Ju88 на высоте всего 400—500 м через Малин, Васильков, Гостомель, Семиполки; вероятно, противник уточнял нашу аэродромную сеть. В последние дни месяца возросла интенсивность полетов разведчиков над территорией Харьковского военного округа.

БУДЕННЫЙ ВНОСИТ КОРРЕКТИВЫ В ДЕЙСТВИЯ АВИАЦИИ

В конце июля главком Юго-Западного направления приказал штабу подготовить несколько директив, направленных на повышение эффективности действия ВВС. 27 июля он потребовал начать подготовку экипажей к ночным действиям. «Для организации тренировок выделить подготовленных инструкторов-руководителей, необходимое число самолетов, прожекторов и заправочные средства. Площадки ночной тренировки периодически менять. О работе с прожекторами каждый раз сообщать ближайшей воинской части и гражданским организациям» [29].

Если результаты этой директивы проявились главным образом осенью, то боевое распоряжение, подписанное маршалом 29 июля, касалось немедленного обеспечения левого фланга 26-й армии. Маршал С.М. Буденный приказал генералу М.П. Кирпоносу сконцентрировать усилия всей ударной авиации на уничтожении наступавшего противника в районе Звенигородки. К сожалению, выполнить указание не удалось.

На следующий день Буденный подписал еще две директивы: «Об увеличении напряжения боевого использования авиации» и «О прикрытии бомбардировочной авиации истребительной авиацией». В первом документе обобщались оперативные сводки ВВС ЮЗФ, согласно которым среднесуточное напряжение в последнее время не превышало одного вылета на самолет, причем большинство из них было направлено накрытие различных объектов.

«Количество сбрасываемых бомб недопустимо мало» [30], — отмечалось в документе. Как следовало

из текста, при наличии более 50 бомбардировщиков и штурмовиков на головы врага 25 июля упало 17,5 т бомб, а на следующий день — только 12,6 т бомб. Главком требовал не допускать простоя исправных бомбардировщиков и штурмовиков, а также шире использовать для поражения войск противника самолеты И-153 и И-15бис с бомбами.

Справедливости ради надо отметить, что многие аэродромы размокли после дождей и взлет с них полностью нагруженных боевых машин был небезопасен. Так, эксплуатацию аэродрома Згуровка, где до этого базировались части 19-й бад, пришлось временно прекратить, а с аэродрома Ичня самолеты Як-2 из 136-го бап могли летать только на разведку без бомб. В то же время во многих полках имелось большое количество «безлошадных» экипажей, и вполне можно было организовать интенсивную работу с аэродромами, имеющих твердое покрытие. Но этого сделано не было.

В другой директиве от 30 июля анализировались причины больших потерь дальних бомбардировщиков. С.М. Буденному доложили: за три дня (с 23 по 25 июля) лишь один 4-й ак из-за отсутствия прикрытия потерял 18 экипажей. «Потребовать впредь действия ДБА обязательно прикрывать истребительной авиацией, причем группу (девятку) прикрывать не менее чем двумя — одним звеном истребителей» [31], — указал маршал. Он приказал генералу М.П. Кирпоносу провести расследование причин отсутствия сопровождения самолетов ДБ-3 и доложить о принятых мерах.

Можно добавить, что в указанные дни все вылеты дальних бомбардировщиков выполнялись днем. Благодаря тесной связи авианаводчиков, располагавшихся вблизи линии фронта и имевших портативные радиостан-

ции, с частями своих истребителей противник всегда встречал советские самолеты во всеоружии. Особенно эффективно немцам удавалось вести перехват наших групп, летящих одними и теми же маршрутами на средних высотах вдоль линейных ориентиров.

По данным немецкой стороны, с 23 по 25 июля асы эскадры JG3, штабного отряда и группы I/JG53 сбили 27 ДБ-3, причем 14 таких машин занесли на счет III/JG3. Несколько «мессершмиттов» получили повреждения от оборонительного огня стрелков «ильюшиных», а командир 9-го отряда обер-лейтенант В. Бауер (*W. Bauer*) надолго вышел из строя из-за ранения, но в целом командование 5-го авиакорпуса было удовлетворено результатами боев. Кстати, противник не подтверждает тезиса, будто «русские летающие корзинки» (ДБ-3) не прикрывались истребителями. Наоборот, «мессершмитты» постоянно вели бои с «чайками», которые как сопровождали бомбардировщики, так и барражировали, правда, весьма непродолжительное время, в районах действий своих бомбардировщиков.

Закончим обзор документов, подготовленных штабом Юго-Западного направления, боевым распоряжением, подписанным 31 июля, правда, не Буденным, а начальником штаба направления генералом А.П. Покровским. К этому времени, по данным нашей авиации, стало известно, что противник восстановил железнодорожное движение, перешел колею на более узкую, принятую в Западной Европе, и начал осуществлять подвоз материального обеспечения и пополнения. «Главком приказал, — говорилось в документе, — организовать ночью налеты одиночных самолетов на железнодорожные перегоны на участках: Бердичев—Шепетовка; Житомир—Новоград-Волынский—Шепетовка; одновременно для разрушения железнодорожных путей, линий связи и организации крушений выбросить диверсионные группы» [32].

УМАНЬСКАЯ ТРАГЕДИЯ

Рассмотрение всех обстоятельств гибели 6-й и 12-й советских армий выходит за рамки данной работы. Однако эти события самым непосредственным образом сказались на обороне Киева. Отметим, что обстановка юго-западнее города для советских войск непрерывно ухудшалась, причем особенно явно начиная с 20 июля. Вскоре нашему военному руководству стало понятно, что контрудары 26-й армии облегчения не принесли, а вражеские танковые дивизии группы Клейста перерезали железную дорогу Погребище—Черкассы и стремились перехватить последнюю коммуникацию обоих объединений — дорогу Христиновка—Черкассы.

Одновременно части 49-го германского горного корпуса начали выдвигаться к Днепру с запада, отсекая войска двух наших армий от правого крыла Южного фронта. К сожалению, авиачасти ВВС ЮФ, базировавшиеся в данном районе, оказали весьма незначительное воздействие на немцев с воздуха. Как отмечал противник, его группировка на стыке двух фронтов атаковалась только отдельными советскими самолетами. Командир 1-й горнострелковой дивизии генерал Г. Ланц вспоминал:

«По-прежнему стоит прекрасная сухая погода, простирающиеся причудливые клубы пыли обозначают дальнейший маршевый путь наших колонн. К счастью, “красная” авиация едва дает о себе знать. Иногда им удается осуществлять налеты “ратами”, которые происходят так неожиданно, что наша зенитная артиллерия едва успевает подготовиться, при этом спаренные пулеметы малоэффективны против бронированных машин (по нашим данным, в атаках 20—22 июля участвовали преимуще-

ственно не имевшие бронирования И-16 из 131-го иап. — *Прим. авт.*)» [33].

В эти критические дни войска генералов П.Г. По-неделина и И.Н. Музыченко не получили какой-либо помощи и со стороны авиации Юго-Западного фронта. В штабе фронта разработали схему, по которой заявки из штабов этих объединений поступали заместителю командующего ВВС полковнику С.В. Слюсареву, а тот ставил задачи перед 44-й и 64-й авиадивизиями. Но такая схема могла более или менее успешно работать только при надежной связи. В условиях неразберихи отступления установить контакт не удавалось даже при помощи самолетов У-2. Генерал И.Н. Музыченко неоднократно обращался к начальнику штаба Юго-Западного фронта генералу М.А. Пуркаеву, пытаясь исправить положение. Так, 23 июля он, в частности, телеграфировал: «Прошу о принятии срочных мер по установлению связи штарма-6 (имеется в виду штаб 6-й армии. — *Прим. авт.*) с группой Слюсарева, так как при существующем положении армия никакой реальной поддержки получить от своих ВВС не может. Такое же положение и в 12-й армии» [34]. Но перелома к лучшему добиться не удалось.

Командующий войсками Юго-Западного фронта, озабоченный положением 6-й и 12-й армий, 24 июля обратился к Буденному с просьбой передать их в состав Южного фронта. В объяснение такого решения генерал И.Х. Баграмян указал: «А положение войск нашего левого крыла все ухудшалось. Они откатывались все дальше на юг. Попытки установить с ними связь по обходным направлениям не дали ощутимых результатов. Представители штаба фронта с трудом добивались туда на самолетах через широкую полосу, занятую противником. Шта-

бу фронта с каждым днем становилось труднее управлять действиями этих войск. Но еще хуже было то, что мы не могли снабжать 6-ю и 12-ю армии с наших баз» [35].

Маршал поддержал генерала М.П. Кирпоноса, и на следующий день Ставка ВГК в лице Г.К. Жукова санкционировала такое решение. Как теперь понятно, передача двух армий тогда только усугубила и без того тяжелое положение наших полуокруженных войск, поскольку штабы Юго-Западного и Южного фронтов не обеспечили эффективное управление. Командующему последним объединением генералу И.В. Тюленеву требовалось время для организации взаимодействия, которого как раз и не было. Его решение о перегруппировках позволило противнику несколько дней беспрепятственно проводить свои маневры, которые все туже затягивали узел окружения.

Когда, казалось, еще можно было спасти войска обеих армий, их не поддерживали ни ВВС ЮЗФ, ни ВВС ЮФ. Как следовало из документов, за 11 дней (с 14 по 24 июля) наша авиация не выполняла вылетов в полосе 12-й армии (ни на прикрытие своих войск, ни для удара по противнику). И в последующие дни, когда начало смыкаться кольцо вражеского окружения на флангах 6-й и 12-й армий, «деятельность фронтовой авиации продолжала оставаться слабой и не целеустремленной» [36], — констатировалось в одном из отчетов. Относительно эффективными, хотя, как отмечалось выше, стоившими больших жертв, были лишь 23 самолето-вылета, выполненные экипажами 4-го авиакорпуса ДД по мотомеханизированным частям противника на фланге 6-й советской армии. Тогда наши авиаторы успешно бомбили танки и автомашины врага, замаскированные в лесу западнее Звенигородки.

Командующий и штаб Южного фронта первое время очень плохо представляли обстановку в вошедших в их подчинение армиях. В оперсводках за 26 и 27 июля приводились устаревшие данные, совершенно не отражающие истинного положения дел. В одном из документов, датированных 27-м числом, можно прочесть: «Установить точное положение частей 6-й и 12-й армий невозможно [из-за] отсутствия связи и незнания обстановки штабами 6-й и 12-й армий. Посланные [на] самолетах делегаты не вернулись» [37]. Вероятно, это явилось одной из важнейших причин принятия решений, не отвечающих моменту.

Между прочим, за 10–12 дней до рассматриваемых событий командарм-6 генерал И.Н. Музыченко направил в штаб фронта запрос на выделение ему разведывательной авиации. «В связи с отсутствием разведавиации я не могу следить за мехсоединениями противника, прорвавшими-



Брошенное в районе Умани советское зенитное орудие

ся в тыл в направлении Киев, Белая Церковь, — говорилось в документе, — внезапное появление противника в тылу армии срывает оперпланы и ставит в тяжелое положение управление войсками. Прошу обязать разведотдел штаба округа (фронта. — *Прим. авт.*) информировать меня о движении мехчастей зап. Киева и выделить в мое подчинение разведэскадрилью» [38].

Тогда штаб Юго-Западного фронта выделил Музыченко дополнительные силы авиации, и, действительно, 146-й иап несколько дней выполнял разведку в интересах его войск. Но с тех пор полк, как и другие полки ВВС 6-й армии, получил другое задание. К тому же летчики-истребители не могли полностью заменить своих коллег из разведывательной авиации. Поэтому, когда противник собрался разделить наши части надвое и уничтожить, штабы имели весьма общие данные о его намерениях и рубежах выхода передовых групп. Несмотря на сказанное, командарм-12 генерал П.Г. Понеделин, возглавивший борьбу обеих армий в труднейших условиях, разгадал планы врага и, прикрывшись сильными заслонами с запада и востока, отходил главными силами на юг. Дивизии 1-й танковой группы устремились в параллельное преследование, стараясь как можно глубже обойти наши отходящие колонны.

В отличие от советских войск, не имевших данных разведки, противник оперативно получал информацию о наших передвижениях. Германские летчики не только следили за всеми крупными передвижениями, но и попутно бомбили и обстреливали отходивших. Надо указать, что зенитное прикрытие частей 6-й и 12-й армий было совершенно недостаточным (на 27 июля 43 пушки малого калибра и 81 среднего), часть орудий использовали для противотанковой обороны, а снарядов для 37-мм пушек

не хватало. Однако потери наших войск от налетов авиации оказались невелики, поскольку главные усилия люфтваффе сконцентрировали на внешнем фронте планируемого окружения, стремясь сорвать все попытки советских контрударов.

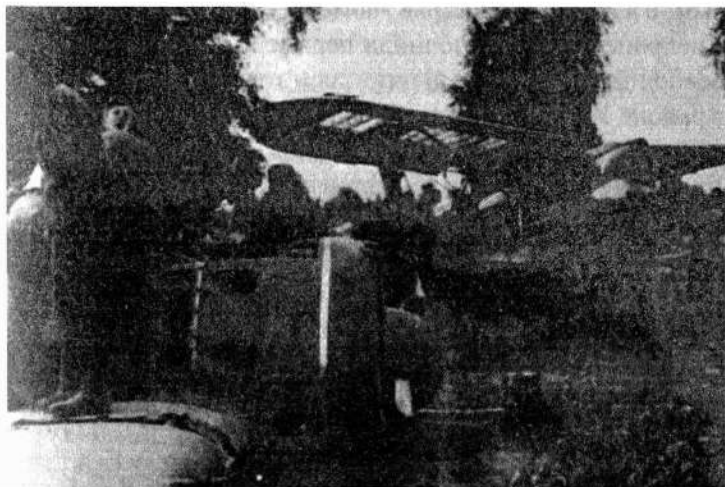
В конце июля некоторую помощь обескровленным, отступающим объединениям оказали летчики 14-го тбап и пилоты ГВФ. Они стремились навести «воздушный мост» для войск 6-й и 12-й армий. Различными способами, в том числе и по воздуху, удалось эвакуировать 3620 раненых бойцов и командиров. Но в целом советская авиация не смогла существенно улучшить материально-техническое положение терпящих бедствие войск.

Военный историк генерал М.Д. Грецов, анализировавший действия войск Юго-Западного направления в 1941 г., отмечал, что боевая авиация с 25 по 31 июля почти не привлекалась для помощи 6-й и 12-й армиям, если не считать эпизодических ударов по противнику мелкими подразделениями на стыке 12-й и 18-й армий (последняя находилась юго-западнее). Лишь в последующие дни предпринимались налеты на неприятеля большими силами, но было поздно, поскольку 1–2 августа кольцо окружения замкнулось.

Казалось бы, с передачей в состав Южного фронта 6-й и 12-й армий какая-то часть авиации, в частности те соединения, которые ранее работали преимущественно в интересах объединения генерала И.Н. Музыченко (44-я и 64-я авиадивизии), должны были также перейти из подчинения Юго-Западному фронту в подчинение Южному. Однако получилось по-другому: до 29 июля эти дивизии еще как-то помогали окруженным, ведя борьбу с наступавшим противником. А с 30 июля оба соединения окончательно изъяли из подчинения командарма-6 и пе-

реключили на решение задач в интересах Юго-Западного фронта.

В указанные дни авиация Южного фронта выполнила незначительное количество вылетов, преимущественно на стыке 12-й и 18-й армий. Не прошло и суток, как командование приняло новое решение, касающееся вопросов взаимодействия авиации и наземных войск. В последний день июля создаются ВВС так называемой Южной группы Юго-Западного фронта (начальником ВВС был назначен Герой Советского Союза генерал Т.Т. Хрюкин, до этого возглавлявший ВВС 12-й армии), в состав которых и вошли упомянутые выше 44-я и 64-я авиадивизии. Им поставили задачу поддержать новый контрудар войск 26-й армии в помощь окруженным. Но из-за организационных неурядиц, плохих связи и управления авиационная поддержка в течение первых дней августа носила неорганизованный характер.



Части германской 16-й тд заняли один из советских аэродромов

В одной из сводок Южного фронта отмечалось бедственное положение подчиненных Понеделина: «Обеспеченность боеприпасами и горючим близка к нулю. Для танков и самолетов связи горючего нет. Попытки за последние два дня подать запасы боеприпасов автотранспортом успеха не имели. Не удалась подача и по воздуху. Попытки снабдить 6-ю и 12-ю армии нужными им запасами будут продолжены» [39].

Видя отчаянное положение войск двух окруженных армий и недостаточные, по его мнению, усилия штаба Южного фронта помочь окруженным, главком Буденный приказал в ночь на 4 августа задействовать все имевшиеся в распоряжении ТБ-3. К решению указанной задачи командование привлекло 250-й тбап. Эта часть в июле перебазировалась с Дальнего Востока, преодолев расстояние 6200 км. Поздним вечером 2 августа 38 экипажей полка, ведомые майором И.Н. Глущенко и ст. лейтенантом М.И. Гавриловым, с аэродромов Острая Могила (у Ворошиловограда) и Днепропетровска выполнили первые вылеты по выброске боеприпасов, продуктов питания и горючего окруженным в районе Умани войскам. Однако не все экипажи вышли к цели. Выброска грузов продолжилась на следующую ночь. Группе Понеделина было доставлено, по докладам экипажей, 3400 снарядов разных калибров и 5 т горючего — всего 60 т различных грузов.

Планировалось продолжить снабжение, пусть и в ограниченных количествах, в последующие ночи. Насколько известно, активного противодействия ПВО противника не оказывала. Но этим планам не суждено было сбыться. Штаб Южного фронта телеграфировал генералу Понеделину 6 августа: «В ночь с 5 на 6 августа вылетели самолеты для выброски грузов. Не получили сигналов с земли, грузы не выбросили. Было много костров и пожаров. С 6 на 7 бу-

дет повторный вылет» [40]. Существовал план перебазировать одну из ночных эскадрилий в район окружения. Но к этому времени силы отрезанной группы оказались почти исчерпаны, и вскоре наступила катастрофа.

В заключение параграфа можно привести выдержки из двух немецких отчетов, дающих оценку действий частей люфтваффе. «С 22 июля до окончания активных боев в районе Умани, — констатировал штаб 5-го авиакорпуса, — было сбито в воздушных боях 157 советских самолетов, уничтожено около 420 автомашин и 58 танков, подавлен огонь 22 различных батарей. Огромный ущерб, нанесенный окруженным советским войскам, не поддается точному учету» [41]. 23 августа штаб 2-го зенитного корпуса подписал свою победную реляцию: «В битве за Умань сбито 53 самолета, уничтожено 49 танков, разрушено 93 бункера, 59 пулеметных гнезд, 7 наблюдательных постов, захвачено 140 различных единиц транспорта, 1155 военнопленных» [42].

ПРОМЕЖУТОЧНЫЕ ИТОГИ

Попытаемся в очередной раз оценить немецкие потери в авиации. К сожалению, точных данных штабов 4-го воздушного флота и 5-го авиакорпуса обнаружить не удалось. По документам действующих германских частей и соединений можно приблизительно указать на 350 самолетов всех типов, включая войсковую авиацию, уничтоженных или серьезно поврежденных в ходе 40-дневных боев на данном стратегическом направлении.

Потери, понесенные ВВС ЮЗФ в первом периоде войны, оказались значительно более серьезными. На основании учтенных сводок следовало, что к 31 июля было безвозвратно потеряно 1750 самолетов, из которых 1240

составили боевые потери, а 510 машин – небоевые [43]. Из общего числа боевых потерь неприятельские зенитки сбили 161 самолет, истребители – 352, а также стали причиной гибели большинства из 379 машин, не вернувшихся с боевых заданий. В результате вражеских налетов мы недосчитались 348 самолетов.

Из приведенных цифр ясно: существовавшая на данном направлении некогда мощная советская авиационная группировка оказалась чрезвычайно ослабленной. Этот тезис подтверждают данные табл. 3.1, где приведены сведения по боевому и численному составу ВВС ЮЗФ на конец июля (без учета отдельных подразделений армейской авиации) [44].

Таблица 3.1

СВЕДЕНИЯ О БОЕВОМ И ЧИСЛЕННОМ СОСТАВАХ ВВС ЮЗФ
НА 22 Ч 29 ИЮЛЯ 1941 Г.

Соединение	Части	Типы самолетов	На 29 июля*
15-я сад	28-й, 89-й иап, 66-й шап	МиГ-3 И-16 И-153 И-15бис Всего	1/0 10/7 5/7 7/6 23/20
16-я сад	87-й, 92-й, 74-й шап	МиГ-3 И-16 И-153 Ил-2 Всего	-/2 9/7 6/1 3/5 18/15
17-я сад	20-й, 91-й иап, 48-й бап	Як-1 И-153 СБ Пе-2 Всего	5/3 4/3 2/4 1/2 12/12
62-я бад	52-й, 94-й, 226-й, 227-й бап	Пе-2 Су-2 СБ Всего	-/1 7/11 3/4 10/16

Соединение	Части	Типы самолетов	На 29 июля*
36-я иад	2-й, 43-й, 254-й, 255-й иап	И-16 И-153 МиГ-3 Всего	54/12 18/3 8/3 80/18
19-я бад	33-й, 136-й бап	Пе-2 Ар-2 Як-2 СБ Всего	1/1 2/2 3/1 7/1 13/5
18-я ад	90-й, 93-й дбап	ДБ-3ф Як-1 И-16 Всего	16/19 1/1 6/3 23/23
44-я иад	88-й, 248-й, 249-й иап	И-16 И-153 И-15 бис Всего	10/5 19/- 9/- 38/5
64-я иад	12-й, 146-й, 149-й иап	МиГ-3 И-16 И-153 Всего	8/7 11/4 5/2 24/13
Отдельные части	45-й, 132-й, 211-й бап	Су-2 СБ Ар-2 Всего	16/5 11/1 2/4 29/10
Разведыва- тельные части	315-й, 316-й рап	Як-4 СБ Всего	7/3 1/1 8/4
		Итого	278/141

Примечание.

* В числителе — исправные самолеты, в знаменателе — неисправные.

Из табл. 3.1 видно, что доля исправных машин новых типов на данном направлении даже несколько снизилась относительно начала войны и составляла 10% от общего количества. Кроме того, самолеты Пе-2, МиГ-3 и особенно Як-1 вылетали на задания реже, чем машины устаревших типов. Отчасти это объяснялось хорошей освоенностью в предвоенные годы «ветеранов» и наличием все еще не устраненных производственных и конструктивных дефектов на самолетах новых типов. Например, истребители Як-1 в 20-м иап часто простаивали из-за трещин в стойках шасси, выхода из строя колес, отказов вооружения.

Техсостав 17-й авиадивизии отмечал, что на подготовку к вылету Як-1 уходило в два-три раза больше времени, чем И-153, имевшихся в соседнем полку того же соединения. Дело было не только в привычках и навыках: к машинам устаревших типов имелось значительное количество запасных частей и узлов. Они хранились на складах и базах в районе Киева и в тыловых округах, например, Харьковском, а также в различных школах и училищах (Черниговском, Полтавском, Конотопском и др.), сыгравших важную роль в поддержании боеготовности многих частей. Оттуда же прибывали на Юго-Западный фронт и экипажи на этих хорошо освоенных, пусть и устаревших самолетах.

О движении материальной части можно судить по сводке за 30 июля. В этот день 87-й иап пополнили семью И-16, а в мастерских 17-й авиадивизии отремонтировали и передали в состав 91-го иап три И-153. Поставки моторов М-88Б позволили ввести в строй два Су-2 в 227-м бап. Не обошлось без потерь. Не вернулись с задания два МиГ-3 из 146-го и три из 149-го иап. Почти так же сильно, как «миги», пострадали двухмоторные



Один из летчиков 66-го шап готовится к вылету

самолеты Яковлева — четыре машины из 316-го рап получили серьезные повреждения и нуждались в восстановительном ремонте. Один самолет безвозвратно потерял 136-й бап, чему предшествовали следующие события. Как следовало из документов 19-й бад, накануне в составе полка оставался всего один Як-2, 29 июля удалось восстановить еще один (№ 70402), но при налете на автомашины противника в районе Медвина (бомбардировщики сбросили 36 АО-15), только что отремонтированный «як» был сбит прямым попаданием зенитного снаряда и упал у дороги.

В некоторые полки материальная часть поступала вместе с личным составом. Так, в 66-й шап в рассматриваемый период прибыли: 27 июля 14 И-15бис с пилотами из Батайской школы, через день три И-15бис с экипажами из Роганьской летной школы, а 2 августа эскадрилья И-153 с экипажами из формируемой 49-й авиадивизии. Кроме того, усилили командный состав

части; полк возглавил опытный полковник А.И. Сидоренко, а штаб — майор И.Г. Шувалов (их прежние части отвели в тыл).

При всей важности восполнения потерь за счет различных «внутренних» резервов советское командование отчетливо поняло: война продлится долго и ключевую роль сыграют поставки на фронт новых самолетов. В постановлении ГКО № 384 от 3 августа 1941 г. «Об обеспечении самолетами Южного и Юго-Западного фронтов» говорилось о закреплении за указанными фронтами двух авиазаводов: № 31 в Таганроге и № 135 в Харькове. Вскоре главком С.М. Буденный и член Военного совета Н.С. Хрущев, которых правительство обязало «оказать всемерную помощь в увеличении выпуска продукции» [45], прибыли в Харьков, где на встречах с заводчанами рассказали о важности их работы для конечной победы над врагом.

Как и во всей советской авиации, на Юго-Западном фронте полным ходом шел процесс разукрупнения действовавших полков. На основе личного состава 48-го бап, например, были последовательно сформированы 261-й, 244-й, 255-й и пополнен 86-й бап. А уже на второй день войны 15 экипажей части во главе с Героем Советского Союза майором В.В. Шаровым убыли в Москву, а затем (без командира) влились в 16-й бап. Важную роль в успешных дальнейших действиях сыграло их пребывание на Ногинском полигоне, где отрабатывались индивидуальная и групповая огневые подготовки. Из других полков личный состав отправлялся в запасные части. Руководство надеялось, что «сверхштатные» авиаторы, пройдя через учебные центры, вскоре вернутся в строй, освоив новую материальную часть. Однако при этом нарушалось только начавшееся складываться по результатам пер-

вых боев взаимопонимание между летчиками, что сыграло отрицательную роль.

Казалось бы, отправка большого количества «безлошадных», то есть не имеющих закрепленных за ними самолетов, экипажей в тыл выравнивает количество летчиков и боевых машин. Но это было не так. Если в начале июня 1941 г. в Киевском ОВО летчиков имелось примерно на 10% больше, чем самолетов, на середину июля в ВВС ЮЗФ — на 12–15%, то к концу месяца — уже на 28%. В последнем случае на каждый боеготовый самолет приходилось по два летчика. В некоторых полках, например 227-м бап, в конце июля имелось 9 Су-2 (3 исправных) и 49 экипажей, а в 226-м бап также 9 Су-2 (6 исправных) и 54 (!) экипажа [46].

Остановимся на некоторых итогах применения соединений ДБА на Юго-Западном направлении. За первый месяц войны убыль материальной части составила 216 машин, из которых 145 ДБ-3 и ДБ-3Ф входили в 4-й авиакорпус (эти потери не включены в итоговую сводку ВВС ЮЗФ за 40 дней войны). Гибель дальнего бомбардировщика приходилась в среднем на 28,5 самолето-вылетов.

Более подробно статистику действий ДБА можно рассмотреть на примере 22-й авиадивизии. Соединение до конца июля 1941 г. потеряло 80 «ильюшиных». Одна из основных причин состояла в том, что большинство вылетов совершалось на малых и средних высотах днем без прикрытия истребителями в условиях сильного противодействия германской ПВО. (Лишь в 17 вылетах наши экипажи атаковали неприятельские войска на подходе к фронту и в ближнем тылу ночью.) По докладам экипажей, они добились 150 попаданий в танки, автомашины, бензоцистерны, неоднократно поражали железнодорожные станции, мосты, переправы, сбили оборонительным

огнем 49 «мессершмиттов». В 22-ю ад прибыли из тыла за то же время 38 летчиков, 42 штурмана, 197 стрелков и стрелков-радиостов. А вот новых ДБ-3ф поступило всего три, которые передали в наиболее обескровленный в боях 8-й дбап [47].

Не менее существенные изменения происходили и на противоположной стороне. Германские тыловые органы, прежде всего из 8-го воздушного округа, предприняли меры по улучшению снабжения частей. Созданный в середине июня штаб 4-го воздушного округа особого назначения распространил свою зону ответственности до Днепра. На некогда передовых аэродромах, таких, как Бердичев, Проскуров, Шепетовка, Полонное, создавались запасы вооружения и бомб, а в районе Белой Церкви — горючего. Разворачивали немцы на новых местах, например в Ровно, и авиамастерские. Туда потянулись автоколонны и железнодорожные составы, груженные, кроме того, строительной техникой, авиационными приборами, имуществом связи, запасными деталями.

Важную роль предстояло сыграть полностью развернутому юго-западнее Киева 35-му полку связи полковника К. Лёбеля (*K. Loebell*), находившемуся в подчинении 5-го авиакорпуса. В его составе имелись подразделения дальней связи по специально выделенным защищенным линиям, телеграфно-телефонной связи и радиосвязи, взаимодействия с наземными войсками, воздушного наблюдения (аналог нашей службы ВНОС), радиоперехвата. Полк был хорошо оснащен транспортом, располагал различными автоколоннами и многочисленными ремонтными мастерскими.

После завершения боев в районе Умани проводилась перегруппировка частей зенитной артиллерии с учетом

плана будущих операций. Кроме того, в интересах наземных войск достаточно интенсивно использовали транспортную авиацию, в частности, доставив значительное количество запасных моторов для 1-й танковой группы. Для транспортировки живой силы и грузов применяли немцы и планеры.

В конце июля поступило — впервые с начала операции «Барбаросса» — значительное количество новых самолетов. 27 июля, когда облачность и дожди на Украине ограничили боевую работу, командир II/JG3 капитан Г. Голлоб (*G. Gollob*) получил приказ сдать оставшиеся потрепанные Bf109F-2 группе I/JG53, а самому принять только что выпущенные Bf109F-4 (первыми в эскадре) с более мощными двигателями, улучшенным бронированием и другими небольшими изменениями. На следующий день группу полностью укомплектовали, и на аэродроме в Бердичеве летчики облетали новые машины. Уже утром 29-го в Белой Церкви летчики ждали приказа продолжить боевые вылеты.

Германский историк Х. Боог, со ссылкой на архивные документы, приводит состав частей и соединений, действовавших против Юго-Западного фронта (без учета войсковой авиации) на 3 августа 1941 г. (табл. 3.2) [48].

Увеличение количества авиагрупп 5-го авиакорпуса с 11 (на 22 июня) до 13 не должно вводить читателя в заблуждение — их численность теперь была далека от штатной. По сути, противник ввел в бой всего одну свежую группу (III/JG52), ранее находившуюся в Румынии. Кроме того, уже 4 августа немцы отправили в Вену на отдых и пополнение авиагруппу III/KG55. На следующий день к ней присоединилась I/JG53, убывшая в Мангейм. Несмотря на пополнение, в этой части осталось около 20 исправных машин. В ближайшие августовские дни про-

Таблица 3.2

**НЕМЕЦКИЕ ЧАСТИ И СОЕДИНЕНИЯ, ДЕЙСТВОВАВШИЕ В
ПОЛОСЕ ЮГО-ЗАПАДНОГО ФРОНТА**

Объединение, соединение	Части, подразделения
4-й воздушный флот	4(F)/122, Westa76, KGzbV50
5-й авиакорпус	4(F)/121, korpstransportstaffel 5 St., I, II, III/KG55 St., I, II/KG54 St., I, II, III/StG77 St., I, II, III/JG3 St., I/JG53, III/JG52

Примечания.

1. Разведывательные эскадрильи 4-го ВФ [4(F)/122 и Westa76] действовали преимущественно на самом южном фланге, в зоне ответственности 4-го авиакорпуса.

2. По имеющимся сведениям, группа II/KG55 до середины августа оставалась в подчинении 2-го авиакорпуса на центральном участке фронта.

процесс вывода авиагрупп, действующих против Юго-Западного фронта, продолжился.

Этими событиями закончился очередной этап борьбы на левом берегу Днепра, этап, на котором авиация противоборствующих сторон сыграла важную роль и понесла существенные потери. Ставка ВГК, Главнокомандование направления, лично Сталин по-прежнему считали основной задачей войск Юго-Западного фронта удержание Киева. Германское руководство требовало от командования группы армий «Юг» наличными силами при поддержке люфтваффе организовать борьбу за плацдармы южнее Киева для последующей переправы моторизованных частей 1-й танковой группы на восточный берег Днепра.

Источники и литература

1. Дашичев В.И. Банкротство стратегии германского фашизма. Т. 2. М.: 1973. С. 207, 208.
2. Там же. С. 208.
3. ЦАМО РФ. Ф. 2063. Оп. 1. Д. 19. Л. 44.
4. ЦАМО РФ. Ф. 35. Оп. 11285. Д. 234. Л. 2, 3.
5. 1941 г. — уроки и выводы. М.: 1992. С. 80.
6. ЦАМО РФ. Ф. 35. Оп. 11280. Д. 23. Л. 453.
7. Лето 1941. Украина. Документы, материалы, хроника событий. Киев: 1991. С. 235.
8. Там же. С. 237.
9. Nowarra H. Luftwaffen-Einsatz «Barbarosa» 1941. Podzum, 1990. S. 73.
10. ЦАМО РФ. Ф. 20071. Оп. 1. Д. 2. Л. 95, 96.
11. Сборник боевых документов Великой Отечественной войны. Вып. 36. М.: 1959. С. 118.
12. Schwabedissen W. The Russian Air Force in the Eyes of German Commander's. New York: 1960. P. 118.
13. Там же.
14. Пстыго И.И. На боевом курсе. М.: 1989. С. 25.
15. Баграмян И.Х. Так начиналась война. М.: 1977. С. 258, 259.
16. Prien J. Messerschmitt Bf109 im Einsatz bei der III/Jagdgeschwader 3. Eutin: 1997. S. 115.
17. ЦАМО РФ. Ф. 35. Оп. 11280. Д. 51. Л. 13 — 15.
18. Там же. Л. 150.
19. Журнал боевых действий группы армий «Юг». 22 июня — 15 июля 1941 г. / Пер. с нем. М.: 1968. С. 174.
20. ЦАМО РФ. Ф. 35. Оп. 11280. Д. 51. Л. 50, 51.
21. Сообщения Советского Информбюро. Кн. 1. М.: 1944. С. 133.
22. ЦАМО РФ. Ф. 35. Оп. 11280. Д. 24. Л. 107.
23. Сообщения Советского Информбюро. С. 160.
24. Plocher H. The German Air Force versus Russia, 1941. New York: 1965. P. 57, 59.
25. Сборник боевых документов Великой Отечественной войны. Вып. 38. М.: 1959. С. 43.
26. Nowarra H. Указ. соч. S. 70.
27. Гальдер Ф. Военный дневник. Т. 3. Кн. 1. / Пер. с нем. М.: 1971. С. 211.
28. Лето 1941... С. 243.
29. Сборник боевых документов Великой Отечественной войны. Вып. 39. М.: 1959. С. 16.
30. Там же. С. 19.

*1941. Битва за небо
От Днепра до Финского залива*

31. Там же. С. 20.
32. Там же. С. 22.
33. Lanz H. Gebirgsjaeger. Der I. Gebirgsdivision 1935 – 1945. Podzun: 1954. S. 142.
34. Сборник боевых документов... Вып. 38. С. 204, 205.
35. Баграмян И.Х. Указ. соч. С. 247.
36. Грецов М.Д. На Юго-Западном направлении. М.: 1965. С. 118.
37. Сборник боевых документов... Вып. 39. С. 85.
38. Сборник боевых документов... Вып. 38. С. 174.
39. ЦАМО РФ. Ф. 228. Оп. 2535. Д. 36. Л. 144.
40. ЦАМО РФ. Ф. 229. Оп. 2146. Д. 4. Л. 134.
41. Plocher H. Указ. соч. Р. 63.
42. Там же. Р. 75.
43. ЦАМО РФ. Ф. 229. Оп. 181. Д. 25. Л. 50.
44. Сборник боевых документов... Вып. 39. С. 10 – 12.
45. РГАЭ. Ф. 8044. Оп. 1. Д. 614. Л. 200.
46. ЦАМО РФ. Ф. 35. Оп. 11285. Д. 215. Л. 44.
47. ЦАМО РФ. Ф. 35. Оп. 11290. Д. 16. Л. 17 – 19.
48. Das Deutsche Reich und der Zweite Weltkrieg. Bd. 4. Stuttgart: 1983. S. 660.



Командующий войсками
Юго-Западного направле-
ния маршал С.М. Буденный



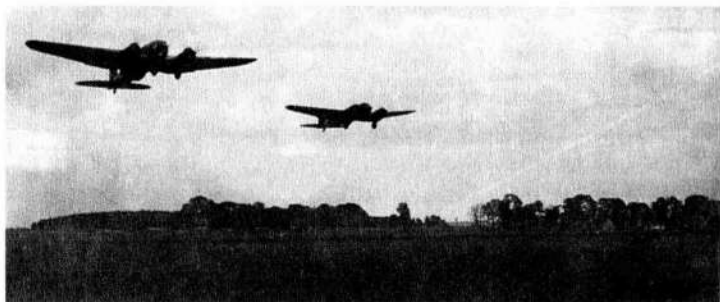
Командующий войсками
Юго-Западного фронта
генерал-полковник
М.П. Кирпонос



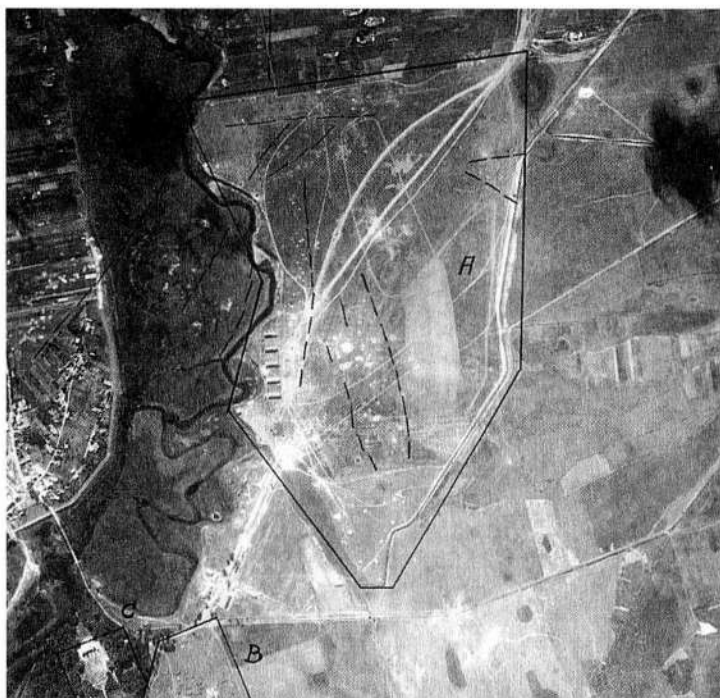
Генерал-лейтенант
Е.С. Птухин перед войной
командовал КОВО



Командующий ВВС Юго-
Западного фронта генерал-
лейтенант Ф.А. Астахов



На рассвете 22 июня вылетают «хейнкели» эскадры KG55



Советский аэродром Млынов, после бомбардировки



Немецкие солдаты осматривают брошенные на аэродроме
и сбитые И-16





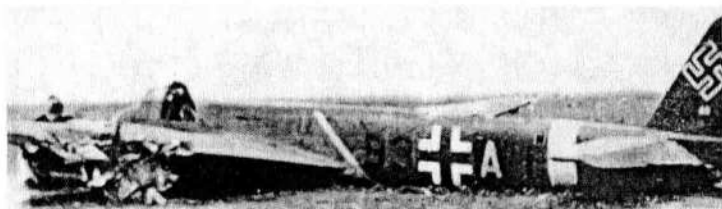
Капитан Солдатов после успешного боевого вылета



Подвеска бомб под истребитель И-153



Подбитый зенитным огнем И-16 совершил вынужденную посадку



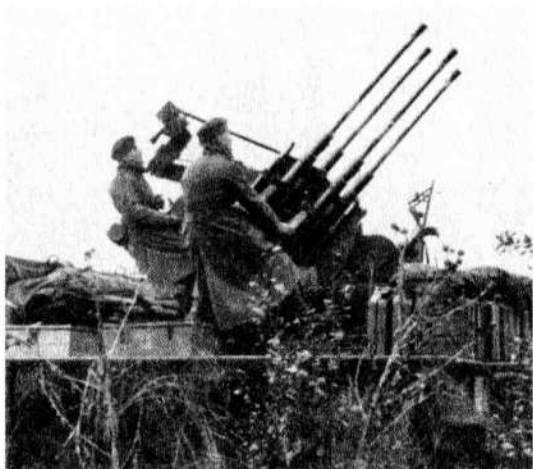
Самолет лейтенанта Ярова из I/KG54 на вынужденной посадке около Любара после тарана советским истребителем



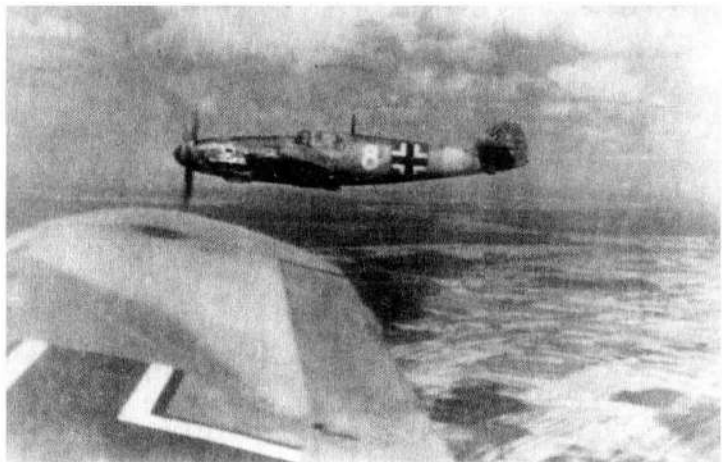
Мл. лейтенант Д.А. Зайцев из 2-го иап (слева) вернулся из очередного вылета



В полете Як-4



Расчет четырехствольной немецкой 20-мм зенитки готов к отражению атаки с воздуха



Пара «охотников» эскадры «Пиковый туз» в небе Украины



Товарищи поздравляют приземлившегося обер-фельдфебеля Г. Штехмана. Одержанная им 15 июля победа стала 1000-й на счету эскадры JG3



Командующий 4-м
воздушным флотом
генерал-полковник А. Лёр



Самолет командира II/KG54
майора фон Деллмензингена
вылетает на разведку с двумя
дополнительными баками



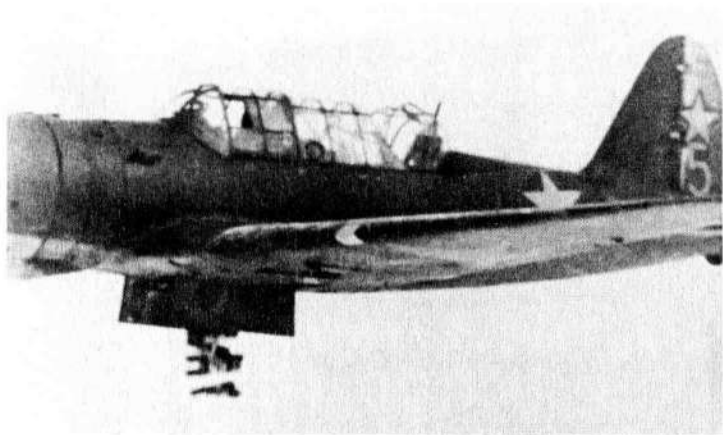
Взлетает «юнкерс» из StG77



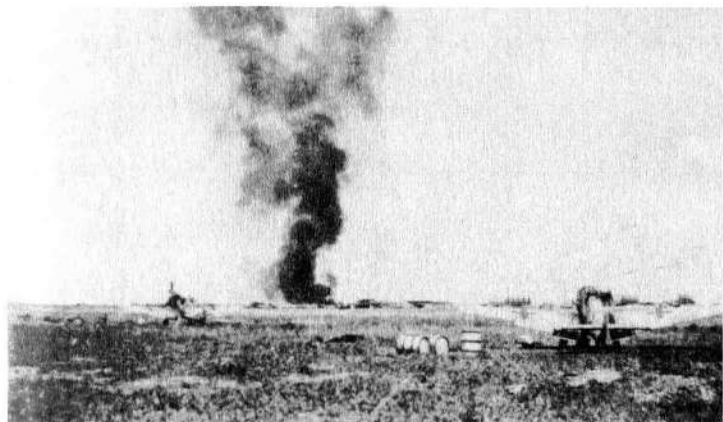
Последние минуты перед боевым вылетом



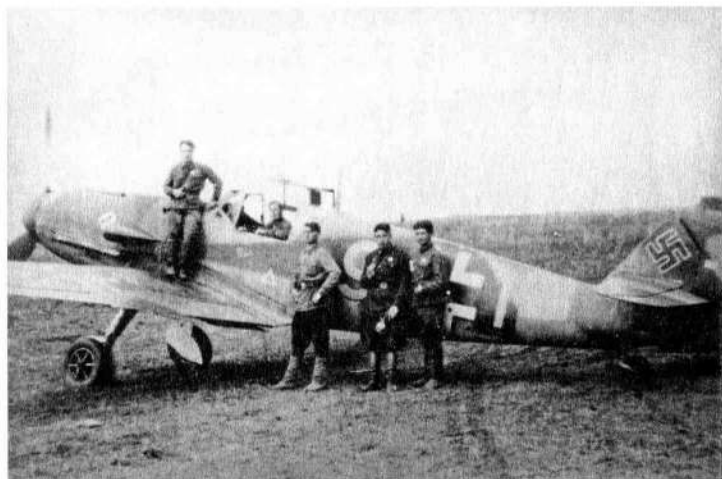
Командир 227-го бап полковник Г.П. Турыкин



Су-2 из 226-го бап приступил к сбросу бомб



После налета советских самолетов на аэродром Белая Церковь. 30 августа 1941 г.



Летчики 43-го иап у Bf109F из III/JG3, приземлившегося на аэродроме Семиполки после израсходования горючего



Политработники осматривают Bf109F-2 № 8980, который пилотировал обер-фельдфебель Х. Шмидт из 3/JG3. 20 июля он был сбит западнее Киева и попал в плен

«Vereinigung der Ukraine — nur auf den Ruinen Moskaus! »Freundschaftswort« Von den Höhen oberhalb des Dnjeprs schickt das Volk ein Freundschaftswort seinen Brüdern vom Dnjestr: Eure Stunde ist gekommen! Jahre habt ihr ohne Recht gelebt und unter der Knute Eurer Unterdrücker gestöhnt!»

«Im Lande des gewonnenen Sozialismus.»



В стране победившего социализма.
Дашь Европу! Дашь всемирную революцию!

В часливій країні соціалізму і комунізму.
Давай всесвітню революцію!

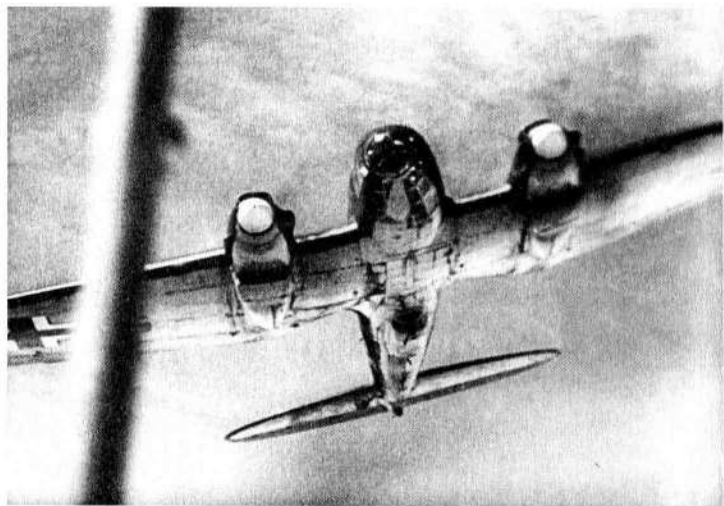


«Дружне слово»

З наддніпрянських висот послав до народу
Дружнє слово братів наддністрянських:
— Воли час вам настав, годі жити без прав
І стогнати від чоботом панських!

Рідні, сестри й брати! Досі нарізно йти
Нам доводилося час той минуся!
Інша стала пора — і Дніпро до Дністра
І Дністер до Дніпра усміхнувся...

Образцы листовок, разбрасываемых с немецких самолетов
над Киевом



В полете He111



Зенитчики защищают один из киевских мостов



Вf109Е, сбитый на Юго-Западном фронте. Июль 1941 г.



Штурман части лейтенант С.И. Живалин перед боевым вылетом



Транспортировка в ремонт истребителя лейтенанта
М.-Б. Фишера из II/JG3



Пристрелка оружия на Bf109F из JG3

Глава 4

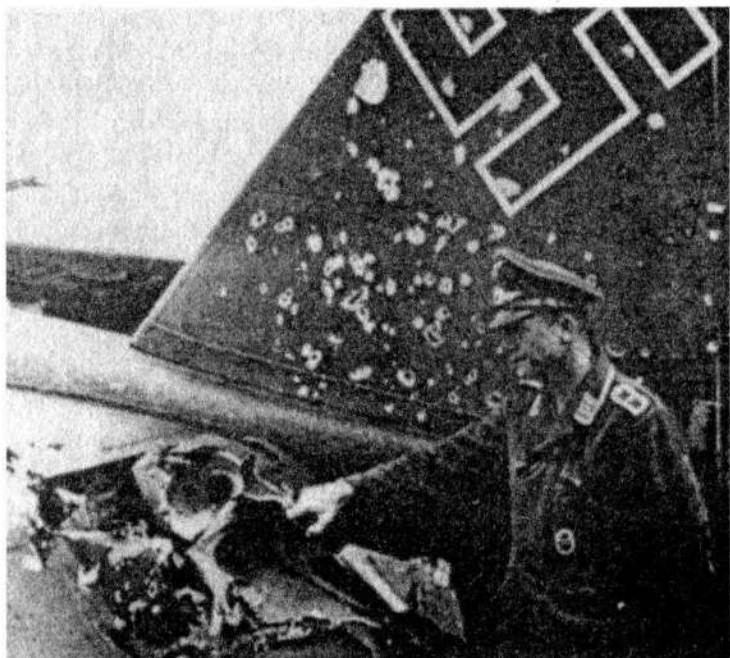
УПОРНАЯ ОБОРОНА И ТРАГИЧЕСКИЙ ФИНАЛ

ОТРАЖЕНИЕ ВТОРОГО НАСТУПЛЕНИЯ НА СТОЛИЦУ УКРАИНЫ

Рассказ об августовских событиях хотелось бы начать с констатации факта: в конце июля войска 6-й германской армии находились в опасной близости от Киева. Части 64-го стрелкового корпуса и Киевского укрепрайона удерживали фронт вдоль русла реки Ирпень, а северо-восточнее Фастова (немцы захватили город 21 июля) линия противостояния круто поворачивала на восток и проходила через Красное. Южнее вдоль Днепра оборонялась 26-я армия, которая под натиском противника начала постепенный отход от Кагарлыка, Мироновки, Богуслава к ржищевскому плацдарму. Левый фланг Юго-Западного фронта удерживала 5-я армия; линия фронта проходила тогда несколько южнее железной дороги Коростень — Киев.

Германское командование решило прорваться к Киеву с юга. В конце июля наша разведка, в том числе авиационная, получила достоверную информацию о том, что

1941. Битва за небо
От Днепра до Финского залива



Летчик эскадры KG54 осматривает повреждения «юнкерса», полученные от зенитного огня над Киевом

противник сосредоточил против левого фланга УРа четыре пехотные дивизии (о других соединениях пока ничего известно не было). 3 августа неприятель провел разведку боем. Одновременно в киевском небе, несмотря на неблагоприятные погодные условия, появились десятки самолетов с крестами на крыльях. Интенсивным бомбометаниям подверглись штаб фронта в Броварах, мосты через Днепр, Святошино, Рогозов, многие городские кварталы — только над Киевом и окрестностями посты ВНОС зафиксировали до 100 пролетов. Не менее мощные налеты производились в следующие двое суток.

По свидетельству очевидцев, интенсивность ударов с воздуха по столице Украины в эти дни была беспрецедентной с начала боевых действий [1]. Утром 4 августа, после сильной артиллерийской и авиационной подготовки, немецкие дивизии группы Обстфельдера (29-й и 55-й армейские корпуса 6-й армии) перешли в наступление, нанеся главный удар на стыке 2-й воздушно-десантной бригады и 147-й сд, вдоль шоссе Васильков — Киев.

5 августа противник вышел уже ко второй линии УРа. Спешно переброшенные на автомашинах на угрожаемое направление десантные подразделения 3-й вдбр смогли только временно приостановить штурм. Значительную роль в наступлении сыграла германская зенитная артиллерия — 88-мм пушки (в частности, из состава II дивизиона 241-го зенитного полка люфтваффе) прямой наводкой расстреливали наши бетонные доты. Согласно оперативной сводке штаба КиУР, с 3 по 5 августа общие потери войск составили 2200 человек; многие части за три дня лишились больше половины своего состава. 6 августа 71-я германская пд практически вышла к Днепру у Виты Литовской. Под Киевом складывалась более чем тревожная обстановка.

После выхода 8 августа частей 299-й пд к району Совки ряд немецких генералов, включая начальника Генерального штаба сухопутных войск Ф. Гальдера, полагали, что судьба столицы Украины решена. Но советское командование направило на угрожаемое направление резервы, самым крупным из которых стал 5-й вдк, а из действующих на этом направлении частей и соединений сформировало 37-ю армию во главе с генералом А.А. Власовым (который впоследствии вписал одну из самых мрачных страниц в историю страны). Веское слово сказала в эти дни и наша авиация, которая бомбила и штурмовала пехоту не-

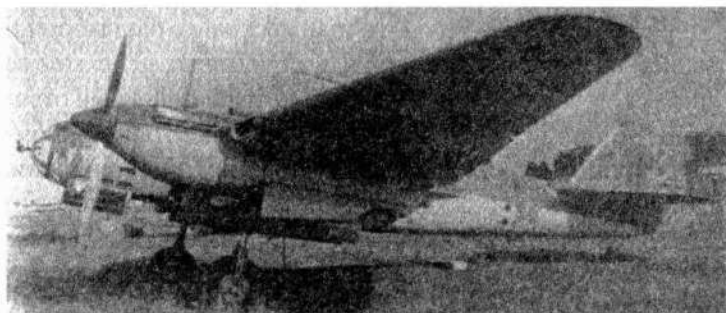
приятеля, а также подавляла огонь артиллерии на южных подступах к городу.

Надо отметить, что на киевском направлении и до начала штурма достаточно активно действовала 15-я сад. 2 августа на пополнение 28-го иап поступили 12 новых МиГ-3 (их привели ст. политрук А.В. Руденко и лейтенант В.Ф. Петров, в начале войны служившие в 23-м иап), один из которых на аэродроме Переяслав из-за отказа мотора потерпел аварию. На следующий день летчики вылетели на этих самолетах в бой. Но по-прежнему большинство машин составляли истребители Н.Н. Поликарпова. Особенно интенсивно использовались бипланы и полуторапланы 66-го шап. Недоверие летного состава к устаревшим тихоходным самолетам, имевшее место в первые дни войны, осталось в прошлом. Документы части выделяют летчиков мл. лейтенантов Г.А. Буца, М.Т. Забненкова, П.Н. Рубцова, награжденных орденами Красного Знамени за успешные вылеты на «чайках» и «бисах», а также военинженера 3 ранга Андросенко, организовавшего быстрое восстановление поврежденных машин. Только 4 августа 15-я сад, куда входили 28-й иап и 66-й шап, выполнила перед фронтом КиУРа 61 самолето-вылет и сбросила на врага 1600 кг бомб.

Накануне в дивизии насчитывалось 52 самолета, из которых 36 были исправными. 6 августа авиационная поддержка усилилась, поскольку западнее Киева также начали действовать части 19-й бад. Два соединения совершили 78 самолето-вылетов. Для более эффективного использования имевшихся сил одна эскадрилья МиГ-3 (7 исправных истребителей) была передана в оперативное подчинение командира 19-й бад полковника А.К. Богородецкого.

Несмотря на это, 6 августа бой бомбардировщиков 33-го бап и истребителей прикрытия со звеном Bf109 завершился для нас неудачно: немецкие летчики, находившиеся в явном меньшинстве, подожгли Пе-2, Ар-2 и два МиГ-3 без собственных потерь. По воспоминаниям И.М. Холодова (впоследствии генерал-майора, Героя Советского Союза), наши перетяжеленные подкрыльевыми пулеметами истребители излишне «прижимались» к охраняемым бомбардировщикам и оказались явно в невыгодном положении в схватке с маневренными «мессерами». В то время большинство командиров продолжали полагать, что лучше использовать для уничтожения неприятельской авиации и штурмовки пятипулеметные «миги», вновь появившиеся в 15-й сад, а не вооруженные только тремя пулеметами истребители.

На следующее утро в состав соединения включили 211-й и 45-й бап (в обоих имелось около 30 бомбардировщиков Су-2 и СБ), которые ранее подчинялись непосредственно штабу ВВС ЮЗФ. Заместитель командира 15-й сад подполковник Л.Г. Кулдин на учебном самолете PWS 26 (в воспоминаниях ветеранов его называли PZL) облетел аэродромы Переяслав, Яготин, Борисполь и Крестилево, поставил командирам частей боевые зада-



Бомбардировщик Ар-2, захваченный нацистами на Украине

чи, обрисовал сложившуюся обстановку. Особое внимание он уделил вопросам прикрытия вновь прибывших бомбардировщиков своими истребителями.

В тот же день части КиУРа нанесли контрудар по группировке противника. Неприятель тут же вызвал «юнкеры» и «хейнкели», которые прорвались через небольшие заслоны «ястребков» и сбросили сотни бомб на советские войска. Одновременно подвергались воздействию опорные пункты и позиции артиллерии всего укрепленного района. Наши части понесли от налетов серьезные потери в технике и личном составе; среди получивших ранения были комиссар КиУРа Евдокимов, начальник артиллерии генерал Степанов и др.

Первыми из тыла прибыли на автомашинах и с ходу вступили в сражение батальоны 5-й вдбр Героя Советского Союза полковника А.И. Родимцева. В ходе боев эти и другие десантные части и подразделения энергично маневрировали по фронту. В некоторых оперативных документах говорилось об их выброске. Но ни разу, насколько известно, в интересах воздушно-десантных войск на киевском направлении не использовали транспортные самолеты, и вместо выброски в действительности происходила переброска.

С самолетов ТБ-3 из 14-го тбап несколько раз выбрасывались тактические десанты для подрывных действий во вражеском тылу во взаимодействии с партизанскими отрядами, но гораздо чаще они применялись как ночные бомбардировщики, содействуя оборонявшим Киев войскам. Помощь им оказала эскадрилья ст. лейтенанта Гаврилова из 250-го тбап, которая после завершения работы в интересах окруженной группы Понеделина приступила к ночному бомбометанию по ближним тылам группы Обстфельдера. В этот тяжелый период обороны посильную поддержку

наземным войскам оказали также авиаторы 16, 17, 36 и 62-й авиадивизий. Их усилия стали особенно заметны после того, как основные силы 5-го германского авиакорпуса начали действовать южнее, в полосе 26-й армии.

В оперсводке № 2 штаба 37-й армии отмечается, что 8 августа истребители удачно поддержали контратаку 212-й вдбр, которой удалось восстановить положение. Всего в течение 4–10 августа наша авиация выполняла по 250–300 вылетов в сутки (большинство на киевском направлении) и, несомненно, способствовала отражению штурма города противником. По приказу командования ВВС ЮЗФ здесь также действовали самолеты ДБ-3ф из 4-го авиакорпуса ДД. В частности, подразделения 231-го дбап ночью одиночными экипажами бомбили автомашины и повозки в ближнем тылу немцев.

Второй штурм города, в ходе которого обе стороны понесли весьма тяжелые потери, удалось отбить. Более того, наши части неоднократно успешно переходили в контратаки. Так, немцам не удалось воспользоваться ценным авиационным имуществом, захваченным накануне в Жулянах. Ополченцы с бронепоезда «Литер А» ночью прорвались на станцию, прицепили 10 стоявших вагонов, в которых, кроме прочего, находились авиамоторы и разобранные самолеты, и вывезли их к своим. К 10 августа Красная Армия южнее Киева смогла частично восстановить положение, имевшееся к концу июля, вернув населенные пункты Тарасовка, Чабаны, Пирогово и отбив ряд дотов КиУРа. Противитель временно перешел к обороне.

Заметное влияние на обстановку под Киевом оказало новое наступление 26-й армии, усиленной и пополненной накануне. 7 августа дивизии генерала Ф.Я. Костенко неожиданно для противника продвинулись на 25–30 км

и заняли г. Богуслав. Отошедшие ранее за Днепр части вновь переправились на правый берег, расширив плацдарм у Триполья. Для германского командования создавалось угрожающее положение, поскольку немецкие подвижные соединения оказались разбросаны на большом расстоянии. Пришлось послать в бой пекарей, ветеринаров, военнослужащих разных вспомогательных подразделений.

Значительную роль в дальнейших событиях сыграли части люфтваффе. Прежде всего немцам удалось перебросить на автомашинах и тягачах легкую и тяжелую зенитную артиллерию, которая ранее обороняла подступы к белоцерковскому аэродромному узлу; побатарейно и отдельными орудиями зенитки отправляли к району прорыва. Тогда же штаб 5-го авиакорпуса принял решение поднять в воздух все исправные самолеты для уничтожения прорвавшихся танков и кавалерии русских.

Как отмечалось в германских отчетах, неясная обстановка и отсутствие времени для проведения всесторонней разведки усложняли ситуацию. Немцы лишь знали, что русские устремились к Белой Церкви. Уже в середине дня 7 августа бомбардировщики, пикировщики, истребители, действуя по одному, парами или звеньями, бомбили и штурмовали советские войска с малых высот, несмотря на плохие погодные условия, дождь и сильную облачность. Посадки выполнялись только для дозаправки горючего и загрузки бомб.

Немцы полагали, что благодаря решительным действиям авиаторов с 7 по 9 августа удалось ударами с воздуха уничтожить 148 автомобилей и других моторизованных средств. По мере улучшения погоды усилилась ак-

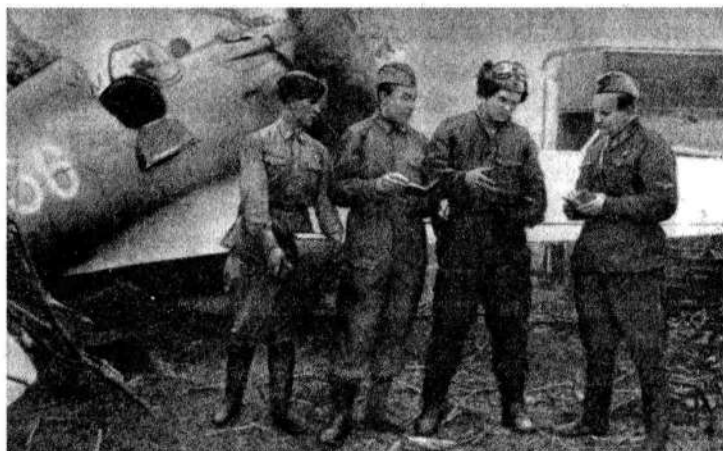
тивность германской авиации, особенно в районе Яновки. Авиаторы люфтваффе бомбили советские резервы, подходившие из района Канев, Золотоноша, и стремились взорвать действовавшие переправы. Экипажи из StG77 доложили об уничтожении наведенного моста у Канева (в действительности разрушенный пролет наши саперы восстановили уже через сутки) и надолго вывели из строя понтонную переправу южнее города [2].

В советских документах подтверждаются многие немецкие успехи. Так, 10 августа разведсводки штаба ВВС КА отмечали интенсивные действия «юнкерсов» на поле боя; неприятельские самолеты бомбили и обстреливали опушки леса, роши, где стремились поразить скопления наших войск. Они размыкали строй, атаковали одиночными экипажами и сбрасывали за каждый заход по одной-две бомбы, после чего снижались до высот всего 5–25 м и применяли бортовые пулеметы. На следующий день штаб 26-й армии отмечал новые налеты в течение всего светлого времени суток на мосты у Канева, а также на части 227-й и 289-й сд.

Немецкая авиация нарушила управление войсками подвижной группы, что крайне негативно сказалось на результатах ее действий. В оперсводке армии за 11 августа можно прочитать: «Сильно возросла [активность] бомбардировочной и истребительной авиации противника, атакующей главным образом 5-й кавкорпус и 12-ю тд группами [в] 30–40 самолетов. Вся подвижная группа непрерывно подвергается атакам авиации противника и несет значительные потери. Принято новое решение на использование 5-го кк» [3].

Что касается действий советской авиации, то планировалось массировать имеющиеся силы на участке армии генерала Ф.Я. Костенко утром 7 августа. Накануне для

пополнения фронтовой авиации прибыли с Дальнего Востока 55-й бап (на СБ) и из Ростова 89-й иап (на ЛаГГ-3). Начальник штаба Юго-Западного направления генерал А.П. Покровский рекомендовал генералу М.Н. Кирпонову включить их в состав чрезвычайно ослабленной 18-й авиадивизии, но они смогли вступить в бой позднее. Основную роль предстояло сыграть 19-й бад. От истребителей группы Т.Т. Хрюкина (44-я и 64-я иад) наземное командование потребовало надежно прикрыть сосредоточение войск ударной группы (кавалерии и танков), но, к сожалению, осуществить задуманное не удалось. Прежде всего с перебоями работала связь между общевойсковыми и авиационными штабами, вылеты самолетов не были согласованы по времени и месту с действиями наземных войск. К тому же многие авиационные части оказались серьезно ослаблены предыдущими непрерывными сражениями.



Начальник штаба 88-го иап майор Г.А. Пшеняник (справа) принимает доклад лейтенанта А.П. Лукина

На действия советской авиации отрицательное влияние оказал еще ряд обстоятельств. Так, под натиском наступающего неприятеля 88-й и 249-й иап (оба из 44-й иад) 2 августа перебазировались на левый берег Днепра. Поскольку теперь они находились на открытой степной местности, самолеты было трудно скрыть от взора неприятельских разведчиков, которые быстро их засекли. Неоднократно «мессершмитты» атаковали «ястребки» в непосредственной близости от аэродромов. Все это сильно усложняло организацию взлетов и посадок, приводило к излишним потерям.

Самоотверженно вели бои летчики 88-го иап, которым поручалось прикрытие железнодорожного моста через Днепр у Канева, непрерывно используемого для прохождения составов в обе стороны. При вылетах на патрулирование авиаторы, выполняя указания главкома, использовали подвесные топливные баки. Немцам долго не удавалось преодолеть воздушный заслон, но подчиненные майора А.Г. Маркелова заплатили высокую цену, потеряв нескольких отличных бойцов. Так, 13 августа погиб мл. лейтенант И.И. Новиков, первым в полку таранивший неприятельский самолет. На следующий день не вернулись из 58-го вылета мл. лейтенант В.Г. Липатов и 48-го вылета мл. лейтенант В.Ф. Деменок; последний вылетал на задания не только на И-16, но и на невооруженном УТ-1, проводя разведку на предельно малых высотах.

С меньшими потерями удавалось выполнить задание авиаторам других частей. Например, ст. лейтенант Абрамчук и лейтенант Рыков из 89-го иап помешали группе «восемьдесят седьмых» прицельно отбомбиться по каневскому мосту, повредив два «юнкерса». Наша группа без потерь вернулась на свой аэродром. Успешно действовал комэск 249-го иап капитан А.Ф. Локтионов, совершивший

главным образом в качестве ведущего группы 83 вылета при обороне мостов, переправ и южных подступов к Киеву.

В документах 28-го иап отмечалось, что 7 августа в упорном бою мл. лейтенант А.К. Рязанов (будущий дважды Герой Советского Союза) поджег немецкий самолет, а через два дня капитан В.В. Боловленков в одном вылете сбил два Bf109, упавших южнее и юго-западнее Киева. По воспоминаниям ветеранов, столь же результативным, как комэск, оказался его однополчанин лейтенант А.П. Подпрятков, однако его собственный МиГ-3 также вспыхнул. Летчик покинул машину с парашютом и приземлился в районе Соломенки недалеко от железнодорожного вокзала буквально на руки наблюдавших бой киевлян, которые начали качать героя. А вот лейтенантам В. Чеснокову и А. Соболеву не повезло. Первый, награжденный в начале июля орденом Красного Знамени, погиб в истребителе, а второй покинул подбитую машину, но был расстрелян врагом при спуске на парашюте.

Перед наступлением 26-й армии советское командование решило устранить одну из существенных ошибок, допущенных в ходе предшествующих боев, — плохую организацию связи. При этом был использован опыт, полученный в боях западнее Киева. Стремясь наладить связь между различными частями и штабом армии, командование задействовало почти все имевшиеся в ВВС ЮЗФ связные самолеты, также мобилизовав для этой цели машины Киевского отряда ГВФ. Особенно часто выполнялись полеты в район дислокации 5-го кк, хотя далеко не всегда делегатам связи удавалось выполнить задание, своевременно доставив донесение по назначению.

Подводя промежуточные итоги применения ВВС ЮЗФ в первую декаду августа, генерал Ф.А. Астахов от-

мечал, что они «во взаимодействии с наземными войсками уничтожали механизированные части перед фронтом 26-й армии и Киевского укрепленного района. Одновременно продолжали прикрывать г. Киев, мосты и переправы через рр. Днепр, Припять, Десна и уничтожали авиацию противника на его аэродромах. В этот же период проводились ночные одиночные и групповые налеты самолетов СБ и Р-5 на аэродромы противника, железнодорожные узлы, станции и места скопления войск с задачей их уничтожения и изнурения» [4].

Однако, как нам теперь известно, наступление на Киев в начале августа повели пехотные соединения противника, следовательно, «уничтожать механизированные части» наша авиация не могла даже теоретически. Согласно сводке авиационного штаба объединения, потери за это время составили 83 самолета (75 боевых и 8 небоевых). За эту декаду «мессершмитты» сбили 17 наших машин, зенитки — 8, а причину гибели 50 самолетов установить не удалось; впервые с начала войны за 10 дней боев ни один советский самолет не был потерян на аэродроме. По сравнению с предыдущим месяцем наши суточные потери снизились в 3—3,5 раза и на каждый выполненный вылет — в 1,5—2 раза. В результате поступления на фронт нескольких новых частей, возвращения штаба 63-й сад (с двумя, правда, ослабленными полками) удалось на 20% увеличить численный состав ВВС ЮЗФ, о чем дает представление табл. 4.1 [5].

Несмотря на определенное пополнение авиационной группировки, в эти и последующие дни советской авиации, к сожалению, не удалось выполнить очень важную задачу — обеспечить с воздуха действия подвижной группы 26-й армии. Планируя ее применение, Буденный 8 августа докладывал Сталину, что «условия использования

конницы (5-й кк. — *Прим. авт.*) очень благоприятные: противник не имеет сплошного фронта и крупных резервов, местность покрыта лесами и перелесками» [6]. Главком искренне верил, что кавалерия (его любимый род войск) поможет улучшить обстановку южнее Киева, а затем и на всем фронте. Однако вскоре тон донесений изменился, и Буденный стал упрекать штаб Юго-Западного фронта в отсутствии поддержки и прикрытия со стороны авиации. В директиве главкома от 13 августа отмечалось, что «противник безнаказанно в течение трех суток наносит поражение подвижной группе, особенно коннице» [7].

Таблица 4.1

Сведения о численном составе ВВС ЮЗФ на 10 августа 1941 г.

Соединение, часть	Базирование	Наличие матчасти*	Количество экипажей
15-я сад	Переяслав	39/22	64
16-я сад	Веркиевка	29/10	50
17-я сад	Глубокая Долина	11/14	51
18-я бад	Полтава	30/34	106
19-я бад	Ичня	13/6	25
36-я иад	Киев	47/27	116
62-я бад	Чернигов	9/11	29
44-я иад	Чернобай	21/17	18
64-я иад	Драбов	40/18	39
63-я сад	Конотоп	28/3	31
346-я рап	Бровары	3/3	7
150-я бап	Большая Девица	28/-	30
45-й бап	Богодухов	13/6	12
Всего		311/171	578

Примечание.

* В числителе указаны исправные самолеты, в знаменателе — неисправные.

Следовательно, люфтваффе удалось выполнить поставленную задачу. А какими цифрами характеризуются потери? Из германских отчетов следовало, что истребительная авиация действовала по-прежнему результативно, а относительно серьезно она пострадала 10 августа — пришлось списать четыре Bf109F из 5-го авиакорпуса, погиб обер-лейтенант барон фон Ментцинген (*von Mentzingen*), часто летавший ведомым у командора JG3 майора Г. Лютцова. Еще более серьезные потери понесли части этой эскадры на следующий день. Согласно записям в дневнике обер-лейтенанта Г. Заннемана, при 150 вылетах из строя вышли 11 «мессершмиттов», из которых 5 не подлежали ремонту; погибли или попали в плен четверо летчиков.

Двое из них, служившие в I/JG3, не вернулись из района северо-восточнее Василькова, у правого берега Днепра. В оперсводке № 085 17-й авиадивизии в этот день сообщалось, что «у деревни Вишенька (район Белая Церковь, Жашков, Юров) Су-2 неустановленной части сбил один He113 (так часто наша сторона ошибочно называла Bf109F. — *Прим. авт.*), который при падении столкнулся с еще одним He113, после чего оба упали и разбились. Приборы с обоих истребителей сняты техсоставом 20-го иап» [8]. [По германским документам, вечером 11 августа погибли фельдфебель Й. Хак (*J. Hack*) и унтер-офицер Э. Борн (*E. Born*)].

Над районом Осокорков (юго-восточнее Киева, на левом берегу Днепра) также во второй половине дня один «мессершмитт» был сбит, а второй подбит, но сумел перетянуть через реку и приземлиться в расположении своих войск. Меткий огонь комэска 74-го шап капитана Савченко привел к гибели обер-лейтенанта Г. Шёнефельдта (*H. Schoenefeldt*) из II/JG3, незадолго до этого одержавшего пятую победу. Другому немецкому летчику повезло



Из кабины вылезает командир I/JG3 капитан Г. фон Хан

больше, но попытку штурмовать наш аэродром сорвал меткий огонь батареи 254-го зенап. Несколько севернее бойцы 44-й комендатуры, возглавляемые мл. сержантом Д.Ф. Броварцовым, из винтовок поразили радиатор Bf109F, пилотируемый лейтенантом Г. Глюком (*H. Glueck*), который затем попал в плен.

Любопытно, что II группа всего один вылет из четырех совершила в сторону Киева (в остальных летчики части вели «свободную охоту» в районе Кременчуга), но именно после него недосчитались двух офицеров. (Во всем 5-м авиакорпусе за 11 августа получили различные повреждения по крайней мере 11 самолетов, из которых 6 подлежали списанию.) При этом вся 3-я истребительная эскадра претендовала на уничтожение 36 советских самолетов (из них 23 СБ). Согласно оперсводкам ВВС ЮЗФ, 11 августа было сбито и подбито 14 наших самолетов (в 150-м бап 17-й ад из 9 вылетевших СБ вернулся один, хотя впоследствии

стало известно: три подбитые машины дотянули до своей территории), а ряд советских и немецких донесений позволили уточнить ход некоторых боев.

Так, утром 11 августа четверка Пе-2 из 33-го бап, прикрытая парой МиГ-3 из 28-го иап, была атакована юго-восточнее Киева 11 Bf109. Немцы утверждали: в течение четырех минут сбито пять бомбардировщиков (их опознали как СБ), а наша сторона признала потерю двух машин над целью (экипаж одного смог воспользоваться парашютами), а третья «пешка» пропала без вести по пути домой. Другая группа «мессершмиттов» претендовала на уничтожение трех СБ, но, согласно нашим данным, Ар-2 с пробоями бензобака приземлился на своей территории у Глевахи, а Як-2 (136-й бап) с пробитой пулями плоскостью благополучно долетел до аэродрома базирования. Надо учесть, однако, что ряд боев немецкие летчики провели против ВВС ЮФ и 4-го авиакорпуса ДД, ошибочно принимая ДБ-3ф за СБ (данные об их потерях в этот день обнаружить не удалось).

Хотя наши истребители в тот день не обеспечили надежного прикрытия возвращавшихся с задания штурмовиков и при появлении превосходящих сил «мессершмиттов» вышли из боя, «ильюшины», как отмечалось выше, смогли «постоять за себя». В ходе самого вылета самолеты Ил-2 «с большим эффектом израсходовали боеприпасы, отмечались прямые попадания в артиллерийские позиции, скопления танков и пехоты». В одной из атак реактивные снаряды поразили колонну немецких санитарных автомашин на дороге Янковичи — Хотов. Из-за противодействия вражеских истребителей и зениток многие бронированные машины едва держались в воздухе; один штурмовик потерпел аварию в Борисполе, а его раненого летчика, лейтенанта Цыплухина, отправили в госпиталь [9].

В те дни, когда немцы локализовали наш прорыв под Богуславом, в ставке Гитлера бурно обсуждались дальнейшие планы кампании. Главное разногласие между фюрером и штабом оперативного руководства вооруженными силами состояло в следующем: справится ли группа армий «Юг» с решением всех поставленных задач своими силами или целесообразно повернуть на юг подвижные соединения группы армий «Центр» (танковую группу Гудериана) для удара в тыл Юго-Западному фронту? Преобладала последняя точка зрения, и 12 августа Гитлер подписал «Дополнение к директиве № 34», где отметил, что «группа армий “Юг” добилась полного превосходства над противником» (т. е. войсками Юго-Западного направления. — *Прим. авт.*). Он ставил ей задачу: «Не допустить планомерного создания неприятелем фронта обороны за Днестром, для чего необходимо уничтожить наиболее крупные части противника, находящиеся западнее Днепра, и по возможности быстрее захватить плацдармы на восточном берегу этой реки» [10].

Приостановив наступление на Киев, Гитлер приказал в дальнейшем решать задачи кампании последовательно, для чего максимально массировать силы, прежде всего танки и авиацию. Он потребовал: «Наибольшее сосредоточение сил путем ввода дополнительных групп бомбардировочной авиации в первой линии следует осуществить для обеспечения боевых действий в районе между Киевом и Богуславом (против нашей 26-й армии. — *Прим. авт.*) и затем для содействия созданию плацдармов на восточном берегу Днепра» [11].

Наконец, 21 августа последовал приказ ставки вермахта, где было четко сформулировано: важнейшая задача кампании состоит не в том, чтобы до наступления зимы занять Москву, а в захвате Крыма, промышлен-

ных и угольных районов Донбасса и лишения советского командования возможностей получать нефть с Кавказа. «Благоприятная оперативная обстановка, сложившаяся в результате достижения линии Гомель — Почеп (передовыми частями Гудериана. — *Прим. авт.*), должна быть немедленно использована для проведения операций смежными флангами групп армий «Юг» и «Центр» по сходящимся направлениям. Нашей целью является не оттеснение советской 5-й армии за Днепр частным наступлением 6-й армии, а уничтожение противника (главных сил Юго-Западного фронта. — *Прим. авт.*), прежде чем он отойдет на рубеж Десна — Конотоп — Сула» [12].

НАД КОРОСТЕНСКИМ УКРЕПРАЙОНОМ

Войска 5-й армии успешно действовали в Коростенском укрепленном районе почти полтора месяца, постоянно отвлекая часть немецкой группировки от Киева. До 5 августа бои велись на главной полосе УРа. Здесь имелось более 400 долговременных сооружений, хорошо оборудованные траншеи и ходы сообщения. Немецкая авиация и артиллерия неоднократно подвергали бомбежкам и обстрелам войска 5-й армии, но они оказались хорошо укрыты и несли небольшие потери. Благодаря лесистой местности наши части не испытывали недостатка в предметах снабжения и боеприпасах (расход последних оказался весьма значительным) — экипажам люфтваффе не удавалось обнаруживать и эффективно поражать автомашины и повозки на проселочных дорогах, проложенных через густой лес.

Важно отметить, что войска 5-й армии не ограничивались только пассивной обороной, а неоднократно переходили в контратаки, угрожая левому флангу группы армий «Юг». Посильную поддержку им оказали ограниченные силы авиации (из 16-й и 62-й авиационных дивизий), которыми успешно руководил генерал Е.М. Николаенко. Сам командарм-5 генерал М.И. Потапов характеризовал действия своего объединения как «наступательная оборона» [13].

Однажды согласованными действиями летчиков, артиллеристов, танкистов и пехотинцев удалось отбить атаку противника и нанести ему большие потери. При этом экипаж ст. сержанта Гусейнова из 7-й ораз корректировал огонь наших дальнобойных орудий, а эскадрилья ст. лейтенанта Горина из 94-го бап добилась прямых попаданий в машины с горючим и боеприпасами. Все же силы на земле и в воздухе были неравными, и постепенно противнику удалось отеснить советские войска на северо-восток на 20–35 км.

19 августа поступила директива штаба Юго-Западного фронта, разрешавшая отвод армии за Днепр. Заранее был составлен тщательный план отхода в условиях господства в воздухе люфтваффе, предусматривающий оперативную маскировку, организацию ПВО на марше, инженерное обеспечение. Особое внимание уделялось ПВО переправ на реках Припять и Днепр, для чего дополнительно выделялись шесть отдельных зенитных дивизионов. Кроме того, для прикрытия районов переправ командующий армией привлек 9 И-16 из 92-го иап, которые днем барражировали в воздухе. На случай, если немецкой авиации все же удалось бы разрушить мосты, предусматривалось их быстрое восстановление средствами отходящих войск и создание



На связном самолете отправляют срочное донесение в штаб

запасной переправы через Днепр (моста на баржах) в районе хутора Прохоров.

Бывший германский генерал А. Филиппи вынужден был признать успешные действия 5-й армии: «Как и прежде, эта армия противника сумела, усилив сопротивление с фронта, ввести в заблуждение командование действовавших против нее немецких соединений и скрыть подготовку к отходу, чтобы затем внезапно отступить на всем фронте» [14].

Однако известно, что ночные разведчики из отряда 1(F)/Nacht и штабного отряда KG55 зафиксировали приготовления к маршу, о чем сохранилась запись в дневнике генерала Гальдера от 19 августа. Экипажи Do17 и He111 также способствовали выявлению слабого места в обороне — стыка 27-го отдельного ск с частями 22-го мк 5-й армии. Серьезным упущением командования фронта было непринятие своевременного решения подчинить

корпус действующей на смежном фланге и решавшей схожую задачу армии генерала М.И. Потапова, что впоследствии имело очень тяжелые и непоправимые последствия. В то же время люфтваффе не смогли серьезно помешать маневру наших войск.

Большую роль в ПВО 5-й армии сыграла 1-я артиллерийская противотанковая бригада, которой командовал генерал К.С. Москаленко. С начала боев на линии железной дороги Коростень — Киев немецкие самолеты непрерывно наносили удары по тылам армии, пытались разбомбить мосты. Но артиллеристы бригады успешно отбивали большинство атак. К этому времени многие расчеты выработали навыки стрельбы по самолетам; не всегда точный, но массированный огонь мешал прицельному бомбометанию немцев.

Артиллеристы обратили внимание, что с середины августа германские летчики изменили тактику. Поскольку целью соединений 6-й армии и 1-й танковой группы теперь стал захват наших мостов, то авиация стремилась не разрушить их, а нанести поражение находящимся вблизи от переправ частям охранения, вызвать панику среди бойцов и командиров. Немецкие бомбардировщики и пикировщики предпринимали неожиданные налеты небольшими подразделениями или одиночными самолетами, как правило, в утренние часы.

«Благодаря тому, что войска армии совершали марш в ночное время и тщательно маскировались на дневках, а переправы прикрывались зенитной артиллерией и надежно обеспечивались инженерными частями, налеты вражеской авиации по войскам были мало эффективны, а причиняемые ею повреждения быстро восстанавливались» [15], — отмечал военный историк А.В. Владимирский.

Надо отметить, что в середине августа снабжение по железной дороге группы армий «Юг» заметно улучшилось. Это позволило временно освободить транспортную авиацию от перевозки неотложных грузов для нужд вермахта и люфтваффе. Неприятель тут же выбросил несколько небольших тактических десантов на берегах Припяти и Днепра, используя Ju52 из 50-й транспортной группы и транспортного отряда 5-го авиакорпуса. Но достигнуть успеха немцам не удалось — большинство диверсионных десантных подразделений были уничтожены советскими частями.

По воспоминаниям полковника Н.С. Скрипко, он принял у Е.М. Николаенко командование ВВС 5-й армии в то время, когда из оперативно подчиненной штабу армии 16-й сад забрали уцелевшие бомбардировщики, а в 62-й бад осталось только 27 Су-2 и 2 СБ. Наиболее полнокровными оказались две эскадрильи (разведывательная и связная; в каждой насчитывалось по восемь машин). Эти силы временами удачно наносили удары по наступающим немцам, но, безусловно, не могли дать должный отпор противнику в воздухе.

К сказанному Николаем Семеновичем можно добавить, что 86-й бап вывели из состава 16-й сад еще в середине июля, а 74-й шап оставался здесь до завершения оборонительного сражения — чисто истребительной дивизия генерала В.И. Шевченко не стала. Относительно 62-й бад отметим: бомбардировщики Су-2 появились в соединении после перевооружения 52-го бап, но их количество ввиду серьезных понесенных потерь было незначительным.

В целом же можно согласиться с полковником Скрипко: развитие обстановки не вызывало оптимизма. Вынужденное перебазирование 15 августа штаба ВВС армии под

натиском наступавших немцев, укоризненные взоры мирного населения, остававшегося на территории, куда вступал неприятель, непрерывные дневные и ночные бомбежки наших штабных и иных колонн, особенно на мостах, — таковы были реалии того времени. Штабам трудно было организовывать боевую работу на новых местах базирования.

В последних числах августа состав 16-й сад заметно изменился. Еще недавно получивший восемь штурмовиков 74-й шап теперь насчитывал всего три Ил-2 и 19 летчиков. Очень много «ильюшиных» было разбито на вынужденных посадках и из-за потери авиаторами ориентировки. Несколько лучше обстояли дела с материальной частью в 92-м иап, где сохранилось 17 машин (14 исправных). Однако в этом полку наряду со штатными «чайками» имелись истребители еще трех разных типов: И-16, МиГ-3, Як-1, что существенно усложняло работу эксплуатационников. В подтверждение сказанному отметим, что в конце месяца единственный Як-1 постоянно находился в ремонте.

Большие надежды командир 16-й сад генерал В.И. Шевченко возлагал на 17-й иап, который 28 августа вошел в состав дивизии после короткого переучивания в Ростове. Полк принял 22 новых ЛаГГ-3, выпущенных на заводе № 31 в июле. В первом же боевом вылете на следующий день получил ранение лейтенант А.М. Разжавин, но он сумел посадить подбитую машину в поле. В эти дни отмечалось несколько случаев невыполнения задания из-за отказа материальной части, а 30 августа произошла катастрофа — самолет лейтенанта В.Г. Сливы сорвался в штопор, летчик не смог вывести машину, и она разбилась.

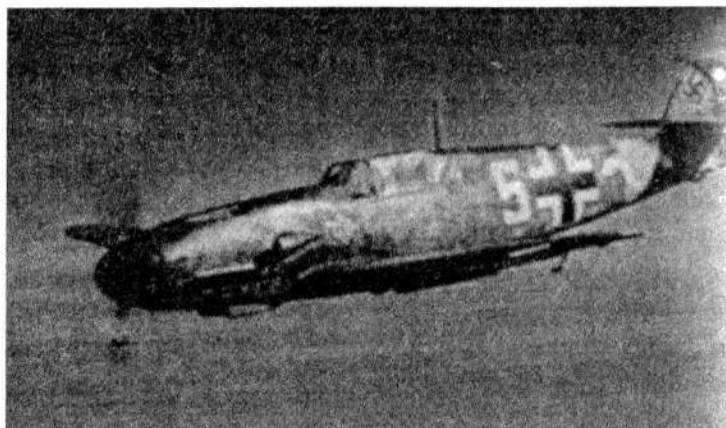
Мл. лейтенант Ф.Ф. Архипенко из 17-го иап, впоследствии прославленный ас, Герой Советского Союза,

вспоминал, как едва не закончился трагически один из его первых боевых вылетов на «лагге». Взлетев на перехват звена неприятельских самолетов над своим аэродромом, он вскоре почувствовал неладное в поведении мотора: из-под капота начали раздаваться стуки, посторонние шумы, пошел дым. «Как сел — ума не приложу, — заключил Федор Федорович. — Когда вскрыли капот, оказалось, что мотор сгорел» [16].

В конце августа — начале сентября 17-й иап (командир майор Дервянов) базировался на аэродромах Богодуховка, Веркиевка, Малая Девица и Володькова Девица, выполнял задания по прикрытию войск 5-й армии, железнодорожных узлов, Чернигова, а также сопровождал бомбардировщики из 33-го бап 19-й бад и 211-й бап 15-й сад, которые действовали в данном районе. Безвозвратные потери не были большими, но количество боеготовых машин вскоре сократилось до 10–12.

ВНОВЬ О ВОЗДУШНЫХ БОЯХ НАД КИЕВОМ

К боевым действиям в киевском небе в период второго штурма города приступила, вероятно, наиболее полнокровная тогда немецкая авиагруппа — III/JG52. Она с начала войны против Советского Союза обеспечивала безопасность нефтяных месторождений в Румынии, крайне необходимых для бесперебойной работы немецкой военной машины. 1 августа 1941 г. часть перебазировалась на аэродром Белой Церкви и вошла в состав 5-го авиакорпуса. К этому времени в подчинении командира группы капитана А. Блумензаата (*A. Blumensaat*) находилось 39 Bf109F-4, из которых 36 были исправными.



В атаке «мессершмитт» из III/JG52

На следующее утро группа вылетела в район Киева и, по данным немецких летчиков, сбила четыре И-16 (из состава 36-й иад); свои потери составили два поврежденных Bf109F-4, один из которых подлежал списанию. 4 августа III/JG52 действовала чрезвычайно успешно, записав на счет 20 советских самолетов, преимущественно типа И-16. Результативно сражались обер-лейтенанты Г. Ралль (*G. Rall*) и Г.-Й. Циммерман (*H.-J. Zimmermann*), лейтенант А. Дикфельд (*A. Dickfeld*), унтер-офицеры Э. Росман (*E. Rossmann*) и Г. Кёппен (*G. Koeppen*) — все в будущем видные германские асы. В тот день вступил в бой на киевском направлении никому еще не известный лейтенант Г. Граф (*H. Graf*). По его воспоминаниям, утром германская разведка сообщила, что на один из советских аэродромов на восточном берегу Днепра должен прибыть маршал С.К. Тимошенко. Штаб 5-го авиакорпуса выделил группу пикировщиков для немедленного удара по аэродрому и штабу Юго-Западного фронта в Броварах.

9-й отряд эскадры JG 52 (10 Bf109) вылетел для сопровождения «восемьдесят седьмых». В этом вылете Граф шел ведущим второй пары, а прикрывал его уроженец Вены фельдфебель Л. Штайнбатц (*L. Steinbatz*) — впоследствии почти столь же знаменитый, как Граф, «эксперт» люфтваффе.

Едва немецкая группа перелетела Днепр, как ее атаковали И-16. «Мессершмитты» немедленно вступили в бой. Удача сопутствовала Графу, которому удалось сбить одну из «рат». Никто из немецких авиаторов тогда не подозревал, что спустя год с небольшим на счету этого летчика будет 202 победы и его наградят всеми на тот период высшими наградами Рейха. (Судя по советским данным, упавший севернее Троещины истребитель принадлежал 255-му иап, а в немецких источниках не удалось найти описания налета на аэродром. По документам группы I/KG54, вышеупомянутую атаку выполнили не 4, а 5 августа пять Ju88 этой части. Одно можно сказать достоверно: Тимошенко не пострадал, да и главкомом Юго-Западного направления тогда был не он, а маршал Буденный.)

Вечером 5 августа завершающий бой в ходе летне-осенней кампании на Востоке провела группа I/JG53. «Мессершмитты» с пиковыми тузами на капотах вели «свободную охоту» в окрестностях Киева и перехватили на малой высоте возвращавшееся подразделение бомбардировщиков, пересекавшее Днепр. Приблизившись, немцы опознали четыре Пе-2 и один ДБ-3ф, который построился сзади. Стремительно атаковав со стороны солнца, германские асы сбили две машины. Бомбардировщик Ильюшина, упавший в 18 ч 20 мин юго-восточнее Барышевки, поразил обер-лейтенант Г.-Й. Хайнеке (*H.-J. Heinecke*) (его 15-й успешный бой); он стал 143-й

и последней победой на счету группы I/JG53 в ходе летней кампании 1941 г.

Вскоре после приземления командиру группы капитану Ф. фон Верре (*F. von Werra*) поступил приказ: сдать оставшиеся истребители в эскадру JG3 и на транспортных самолетах следовать в Германию. В немецких штабах подвели промежуточные итоги. Имея к началу вторжения в Советский Союз 35 Bf109F, группа лишилась в течение 45-дневного сражения 29 машин (13 списали и 16 отправили в ремонт); два летчика погибли, два пропали без вести, и шесть получили ранения. Большинство потерь немцы понесли на киевском направлении [17].

Уже неоднократно говорилось о серьезных потерях противника в киевском небе. Сохранилось несколько свидетельств о воздушных боях, которые принесли победу советским летчикам. Один из них произошел в полдень 10 августа, когда был атакован лейтенант В.Г. Карелин из 2-го иап, в одиночку патрулировавший над южной окраиной города. За разыгравшимся воздушным боем наблюдал с одного из КП полковник И.Х. Баграмян, который впоследствии вспоминал:

«Внезапно из-за солнца появились семь “мессершмитов”. Наши пехотинцы, наблюдавшие с земли, надеялись, что советский летчик уклонится от боя, чтобы дожидаться подмоги. Но краснотелый “ястребок” вдруг резко взмыл вверх и стрелой помчался навстречу фашистским самолетам. В бешеном вихре закружили истребители. Советский летчик вел бой с такой яростью и таким мастерством, что в первые же секунды два “мессершмитта” врезались в землю. Остальные поспешно повернули назад, увидев наши истребители, спешившие на помощь» [18].

Как следовало из германских отчетов, неудачную «охоту» над Киевом вела группа III/JG52. Над Днеп-

ром погиб один из ветеранов части обер-фельдфебель В. Фернсебнер (*W. Fernsebner*), который успел одержать семь побед. Других истребителей непосредственно над городом немцы не теряли. Правда, они утверждают, что указанное событие произошло не 10 августа, а днем ранее. Из тех же отчетов следовало, что число результативных боев заметно превышало потери; еще двумя днями ранее III/JG52 праздновала сотую победу (немцы подожгли И-15бис), одержанную с начала Второй мировой войны.

В дальнейшем обстановка над Киевом оставалась нестабильной: напряженные периоды сменялись днями относительного затишья. После приказания фюрера 12 августа приостановить наступление на столицу Украины, а частям 5-го авиакорпуса и дивизионам тяжелой артиллерии, после подвоза большого количества боеприпасов и зажигательных бомб, приступить к уничтожению города начались изнуряющие бомбежки, преимущественно ночью. Через пять дней генерал Гальдер записал в дневнике: «Киев будет превращен в “пепел и развалины” (указание Гитлера). Половину этой работы предстоит проделать авиации» [19].

Надо отметить, что и до этого приказа германские бомбардировщики наносили удары по объектам города. Большинство налетов немцы производили или в сумерках, или под надежным прикрытием. В то время сил для проведения массированных налетов у них не имелось (обещанных фюрером «дополнительных бомбардировочных авиагрупп» не поступило; известно о переброске на несколько дней на киевское направление группы II/KG51 из состава 4-го авиакорпуса в середине августа), и центральная часть Киева пострадала незначительно. Полковник И.Х. Баграмян так описывает результат попыток нем-

цев разрушить жизненно важные объекты и подорвать моральный дух киевлян:

«Целые стаи бомбардировщиков под прикрытием истребителей устремлялись к городу и переправам. Многократное превосходство в авиации не помогло врагу. Наши летчики в тесном взаимодействии с артиллеристами-зенитчиками зорко охраняли киевское небо. Если некоторым самолетам противника и удавалось достигнуть мостов, то меткий огонь и решительные атаки подоспевших истребителей не давали им вести прицельное бомбометание. Фашисты поспешно сбрасывали свой груз где придется и старались спастись бегством. В результате за все время обороны Киева враг так и не сумел нанести городу удары, которые нарушили бы налаженный ритм его жизни» [20].

В городе работали водопровод, электроснабжение, общественный транспорт. Немалая заслуга в создании защитного «зонтика» над Киевом принадлежала руководителям Киевской зоны ПВО генералу А.И. Данилову и майору В.А. Пеньковскому. Четко действовала местная противовоздушная оборона, укомплектованная преимущественно местными жителями. Все же в отдельных районах, где имелись деревянные постройки, длительное время полыхали пожары. Это отмечал в своих эмоциональных воспоминаниях, относившихся к началу августа, Л.А. Дубровин, которого накануне назначили комиссаром в 15-ю сад:

«В дивизию я летел на У-2, посланном из звена управления. Попросил пилота чуть повернуть в сторону — хотелось посмотреть сверху на обороняющийся Киев. Но не удалось — город закрывала сплошная пелена дыма. Только колокольня Печерской лавры, пронзив серое покрывало облаков и дыма, словно маяк светилась сво-



Командный состав 43-го иап

им позолоченным куполом. Защемило сердце: неужели суждено пасть и Киеву?... Старший брат городов русских! В который раз ты встаешь грудью на защиту родной земли, отбиваешь натиск орд чужеземных завоевателей» [21].

В августовских боях особенно отличились авиаторы 43-го иап капитан А.Ф. Зинкин, мл. лейтенант А.Н. Мукомолов, лейтенанты Ч.К. Бенделиани, В.И. Шишкин и С.Ф. Зайцев. Последний был однофамильцем Д.А. Зайцева из 2-го иап, которому первому среди летчиков, защищавших Киев, в эти дни вручили «Золотую Звезду» Героя Советского Союза и орден Ленина.

В этот период были подведены промежуточные итоги воздушной обороны столицы Украины. Начальник политуправления Юго-Западного фронта 23 августа докладывал в Главное политуправление КА: «С начала войны

по 20 августа частями противовоздушной обороны г. Киева сбито 106 самолетов противника, из них: истребительной авиацией — 82 самолета, зенитной артиллерией — 24; подбито 11 самолетов» [22]. В другом донесении штаба ВВС ЮЗФ, которому подчинялась 36-я иад ПВО, приводились иные цифры: истребителями соединения до 21 августа выполнено 6856 вылетов, а до 20 сентября главным образом в окрестностях Киева сбито 134 вражеских самолета, что составляло две трети уничтоженных здесь неприятельских машин [23].

НАД ПЕРЕПРАВАМИ. ЛЮФТВАФФЕ ПРОТИВ РЕЧНЫХ КОРАБЛЕЙ

Ударную силу Днепровского отряда речных кораблей Пинской флотилии составляли мониторы и канонерские лодки, обладавшие мощным артиллерийским вооружением. Во второй половине июля 1941 г. корабли не имели боевого соприкосновения с наземными силами противника, а лишь отражали атаки отдельных немецких бомбардировщиков. С 1 августа, когда развернулись ожесточенные бои на южных подступах к Киеву у Триполья, Ржищева и Канева, они приняли непосредственное участие в боях за переправы.

Командование Юго-Западным фронтом приказало командиру Днепровского отряда капитану 1 ранга И.Л. Кравцу оказать артиллерийскую поддержку сухопутным войскам, для чего корабли были разделены на три группы и заняли огневые позиции у Триполья, Ржищева и Канева. Несмотря на сильный артиллерийский огонь, нанесший войскам 6-й германской полевой армии серьезный урон, противник активно про-

тиводействовал кораблям, используя преимущественно свою артиллерию.

Немецкая авиация производила налеты эпизодически и на отдельные плавсредства. Так, неоднократно «юнкерсы» бомбили монитор «Ростовцев», канонерку «Смольный» и некоторые другие корабли, когда войска 26-й армии сначала наступали на противника, а затем отходили за Днепр. Несмотря на это, наши речники оставили район Канева и отошли к Бубнову (ниже по течению) только по приказу вышестоящего командования после завершения переправы через реку всей 26-й армии, включая находившуюся в арьергарде 97-ю сд.

В течение всех августовских дней командование Днепровского отряда маневрировало силами, сосредоточивая корабли в районе различных переправ (своих и неприятеля). Все-таки основным их противником оставалась, как отмечалось, немецкая артиллерия. Вероятно, штаб 5-го авиакорпуса нашел другое применение авиации, учитывая осуществление большинства прорывов кораблей в темное время суток или под прикрытием истребителей. К тому же немцы полагали, что корабли и так попадут в их руки, поскольку в августе уже не имелось возможности вывести часть Пинской флотилии в тыловые районы страны.

Наиболее напряженные бои между нашими кораблями и вражеской авиацией происходили в последней декаде лета, когда Днепровский отряд содействовал войскам Юго-Западного фронта в междуречье Припяти, Днепра и Десны. Здесь были сосредоточены основные силы кораблей, прикрывавших отход наших войск через действовавшие переправы. В большинстве случаев он носил организованный характер, несмотря на система-

тические бомбежки, но в районе Окуниново неожиданно сложилась критическая ситуация.

Передовой отряд противника (мотопехота, усиленная 40 танками и 30 бронемашинами) прорвал советскую оборону на реке Тетерев, захватил райцентр Горностайполь и к вечеру 23 августа вышел к Печкинскому шоссе к мосту на Днепре у Окуниново. Это инженерное сооружение (деревянный настил длиной 2,5 км поддерживали три металлические фермы и сварные опоры между ними) обороняло небольшое стрелковое подразделение, а также два отдельных зенитных дивизиона (в 155-м и 232-м озад имелось 18 зениток калибра 76,2 мм). Буквально накануне по приказу командарма-37 генерала А.А. Власова один из дивизионов был переброшен на другой участок фронта, а у второго не имелось в боекомплекте броневых снарядов.

Части 11-й германской тд приблизились к мосту неожиданно и смогли в коротком ожесточенном бою, в ходе которого был ранен командир соединения генерал-майор Г. Ангерн, овладеть мостом, не позволив его взорвать. Наших кораблей у переправы еще не было, и неприятелю удалось создать предмостное укрепление на левом берегу Днепра. Уничтожение переправившегося противника и разрушение моста приобретали очень большое значение. Но у командующего Юго-Западным фронтом не имелось тогда в резерве достаточных сил бомбардировочной авиации. Он приказал командующему флотилии: «Любой ценой, вплоть до гибели кораблей, уничтожить окуниновскую переправу противника; не допустить переправы вражеских войск через Десну у города Остер, где в случае необходимости взорвать мост» [24].

Аналогичный приказ получили авиаторы. Еще до рас-

света удар по мосту нанесли экипажи-ночники из 33-го бап. Затем в небо поднялись два Ил-2 из 74-го шап (именно столько исправных самолетов осталось в полку). Над целью самолет ведущего лейтенанта С.И. Колыбина был поражен зенитным снарядом и упал в расположении противника. Ведомый мл. лейтенант В. Олейников доложил о гибели летчика. Только после войны стало известно: Колыбин остался жив, попал в концлагерь Флессебург и, пережив муки плена, возвратился на Родину.

Почти одновременно со штурмовиками объект атаковали девять Су-2 из 227-го бап, которые вел капитан В.И. Красоткин. Над целью группа разделилась: два звена бомбили мост, а одно — понтонную переправу, которую успели навести немцы. Несмотря на ожесточенный зенитный огонь, все «сушки» благополучно вернулись домой. Правда, получил тяжелое ранение штурман ведущей машины Н.К. Мацегора, совершивший к этому времени более 80 боевых вылетов. Наши летчики доложили о разрушении одного из пролетов и уничтожении понтонов, но успехи оказались сильно преувеличены.

В ночь на 24 августа три канонерские лодки заняли позиции на дистанции стрельбы прямой наводкой у Печкинского моста. С рассветом отличился экипаж канонерки «Верный». Он с 6 ч 30 мин до 14 ч 30 мин в тот день вел методичный огонь по опорам моста у левого берега и переправлявшимся немецким частям. Практически одновременно две другие канонерские лодки обстреляли с предельных дистанций опоры моста у правого берега. Неоднократно три-пять немецких самолетов бомбили корабли, но прямых попаданий не добились. Силы флотилии уничтожили до 20 автомашин с пехотой, подавили две вражеские батареи, однако долгое время так и не могли разрушить опоры важного моста.

В 15 ч того же дня «Верный» сменил позицию, приблизившись к переправе. Через 45 мин налет на нее совершили наши истребители (из состава 36-й иад), которые сбросили на мост зажигательные бомбы. Во время авианалета артиллеристы «Верного» перенесли огонь на немецкие зенитные батареи, мешая немцам вести прицельную стрельбу. Тем временем советские летчики-истребители то сбрасывали на мост небольшие бомбы, то штурмовали с малых высот.

«Все больше встречается советских истребителей с реактивными снарядами, которые впервые появились у Днепра и сильно усложнили жизнь, — вспоминал немецкий офицер, участник событий. — Это твари, появлявшиеся целыми роями и летавшие так низко, что только в самый последний момент их можно было увидеть. При первых налетах этих новых самолетов наших зенитчиков утешал лишь тот факт, что при попадании в крыло самолета было видно, как взрывались реактивные снаряды (при пусках РСов создавалось впечатление мощного разрыва на борту. — *Прим. авт.*). Вскоре мы получше узнали этих птичек с их адским оружием и были начеку при их появлении. Как потом выяснилось, ракеты летели быстрее обычных бомб. Установленные посты оповещения помогали своевременно предупреждать опасность. Все-таки мы не могли полностью избавиться от этой опасности» [25].

В одной из групп 43-го иап получила повреждение «чайка» мл. лейтенанта Н. Новожилова — летчику не удалось дотянуть до своих. Сначала ведущий ст. лейтенант А.И. Коробков решил приземлиться вблизи попавшего в беду подчиненного, чтобы вывезти его на своей машине. Однако вскоре он понял: местность не позволяет совершить благополучную посадку. Тогда «ястребки» встали в

круг и обстреливали приближавшихся врагов до тех пор, пока подоспевшие красноармейцы не вызволили Новожилова.

Во второй половине дня успешно прошел вылет нескольких Ар-2 из 33-го бап, которых должен был вести комэск капитан Шабашев, но при взлете у его машины забарахлил один из двигателей — пришлось возвращаться. Тогда оставшуюся четверку повел на задание лейтенант В.С. Ефремов. Снизившись до 500 м, наши экипажи весьма точно сбросили бомбы на переправу, после чего обстреляли из носовых пулеметов неприятельских зенитчиков. Машина Ефремова сильно пострадала, однако многочисленные пробоины крыла и фюзеляжа, повреждения радиаторов не помешали летчику приземлиться в районе Семиполков, а затем, после небольшого ремонта, вернуться на аэродром базирования.

В результате действий авиации и артиллерии в 17 ч одна из опор наконец рухнула, и Печкинский мост обвалился. По одной из версий, решающее повреждение нанесли летчики 43-го иап ст. лейтенант М.С. Бубнов и мл. лейтенант И.В. Фадеев, по другой — артиллеристы «Верного». Вечером 24 августа генерал Гальдер записал в дневнике:

«Наступление 6-й армии развивается стремительно. 11-я танковая дивизия овладела мостом через Днепр у Горностайполя и прорвалась на восток через Десну у Остера. Эта переправа русскими была подожжена. Остальные мосты разрушены позже русской авиацией» [26]. В отчете штаба 5-го авиакорпуса отмечается, что разные типы советских самолетов бомбили и обстреливали захваченные немцами мосты, временами снижаясь до 10 м. Они применяли замедленные бомбы и «коктейль Молотова» (зажигательная смесь). Гораздо более эмоциональ-

но оценивали события советские командующие. Например, генерал А.А. Власов отметил в боевом приказе по армии:

«Колонны противника, вытянувшиеся в три ряда, на окуниновском мосту рухнули и горят очагами. На мосту образовались пробки, развернуться было негде, и в результате все горело. Уцелевшие части противника после артиллерийской подготовки и авиабомбежки повернули на запад в район Окуниново. Создалась благоприятная обстановка для окружения и уничтожения противника» [27]. Но воспользоваться ею не удалось.

Немцы оперативно восстановили понтонные переправы у Сухолучья, усилили ПВО и вызвали значительные силы бомбардировочной авиации для поражения советских кораблей в этом районе. В 8 ч 30 мин 25 августа в налете на «Верный» участвовало 9 He111 из KG55, но он был успешно отражен. Через полчаса над кораблем появились 18 Ju87 из эскадры StG77, которые сбрасывали свой груз с пикирования, чередуя фугасные и зажигательные бомбы. Расчеты зенитных орудий корабля стойко отражали налет, а командир все время находился на мостике, пытаясь маневрировать.

В 9 ч 30 мин немецким пикировщикам удалось добиться двух прямых попаданий фугасных бомб в мостик и боевую рубку «Верного». Погибли командир канонерки ст. лейтенант А.Ф. Терехин и многие другие. Вскоре раздался взрыв кормового артиллерийского погреба, и канонерская лодка затонула у Сухолучья. Капитан корабля Терехин и боцман Л.С. Щебина с «Верного», до конца выполнившие свой долг, были посмертно награждены орденами Ленина.

В это время немецкая ударная авиация занесла на свой счет ряд результативных вылетов. Так, 23 августа в районе Печки (севернее Киева) ей удалось потопить три бар-

жи. 26 августа недалеко от этого места пошел на дно монитор «Ростовцев». На следующий день канонерская лодка «Кремль», незадолго до этого поврежденная артиллерийским огнем, получила три прямых попадания бомб в районе Тарасовичи (с севернее Киева) при прикрытии переправы 27-го стрелкового корпуса; погибли командир и 21 краснофлотец. Кроме того, немецкая авиация в эти дни взорвала и уничтожила несколько гражданских судов, буксиров, барж, которые обеспечивали деятельность Днепроовского, а также Припятского и Березинского отрядов; ряд кораблей пришлось затопить самим командам ввиду серьезных боевых повреждений.

В конце августа — начале сентября Пинская флотилия содействовала сохранившимся силами войскам Юго-Западного фронта в обороне важных оперативных переправ южнее и севернее Киева. Как следовало из отчетов, на вооружении кораблей оставалось 36 орудий калибра 76 мм и больше, 41 пушка калибра 37 и 45 мм. До последних сил части флотилии обороняли приречные фланги Киевского УРа. 18 сентября поступил приказ: речникам корабли взорвать, пешим порядком двинуться в Борисполь, чтобы совместно с другими отошедшими войсками выходить из окружения. К сожалению, большинство членов экипажей или погибло, или попало в плен.

БОЕВЫЕ ДЕЙСТВИЯ НАД ДНЕПРОМ И ПЛАЦДАРМАМИ

В середине августа характер использования авиации Юго-Западного фронта изменился мало. Основная задача по-прежнему состояла в содействии 37-й и 26-й армиям. Что касается прочих направлений, имевших не-

маловажное значение для действий фронта, то штабы (общевойсковой и авиационный) на данном этапе уделяли им мало внимания. Как отмечается в одном из отчетов, в полосе 38-й армии (на левом фланге фронта) не только не ставили каких-либо задач авиации, но даже не вели систематической разведки. В результате начало сосредоточения крупной неприятельской группировки в районе Кременчуга осталось не замеченным нашим командованием.

Так, 13 августа генерал Ф.А. Астахов приказал командиру 15-й сад генералу А.А. Демидову вести разведку и уничтожить обнаруженного противника от Черкасс до Кременчуга, но в действительности вылетевшие самолеты преимущественно патрулировали над нашими переправами. А 15 и 16 августа разведчики смогли достигнуть лишь Чигирина. Согласно нашим отчетам, относительно интенсивные вылеты разведчиков и бомбардировщиков ВВС ЮЗФ над районом Кременчуга отмечались, начиная с 19 августа. Ситуация усложнялась тем, что части ВВС ЮФ в эти дни были заняты действиями у Николаева, а также прикрывали переправы в нижнем течении Днепра — опасный участок был «оголен», что крайне негативно проявилось в дальнейшем.

Более результативными оказались действия наших воздушных разведчиков на богуславском направлении. К 12 августа они обнаружили перемещение новых сил противника в сторону ударной группы 26-й армии; вечером следующего дня экипаж капитана Воронина из 316-го рап насчитал здесь 60 немецких танков. Поняв, что противник подтянул резервы, генерал Ф.Я. Костенко потребовал от своих подчиненных не допустить прорыва немцев к каневским переправам. Большие надежды командарм-26 вновь возлагал на авиацию.

В это время с армией еще продолжали взаимодействовать 44-я и 64-я иад, располагавшие в сумме примерно 60 исправными самолетами (единственный полнокровный полк — 89-й иап — имел 24 ЛаГГ-3, а в других насчитывалось от 3 до 11 исправных истребителей). Несмотря на это, генерал Костенко ставил им широкие и разнообразные задачи. Например, 14 августа он сформулировал боевой приказ, где пять пунктов относились к компетенции ВВС. Указания «подавлять», «уничтожать», «прикрыть» и т. д. хорошо выглядели на бумаге, но едва ли были выполнимы в реальной жизни, к тому же в боевом приказе обозначались для авиации весьма удаленные друг от друга районы. В результате относительно успешно удалось выполнить лишь одну задачу: защитить от неприятельских налетов каневские переправы. В 20-х числах августа группу Хрюкина без 89-го иап передали в состав ВВС ЮФ, а указанный полк, серьезно ослабленный в прошедших боях, отошел к 17-й сад.

О действиях в эти дни люфтваффе можно судить по итоговой сводке Разведуправления Генерального штаба КА от 14 августа, где конкретизировалось, что главные усилия на советско-германском фронте немецкая авиация (речь идет о действиях двухмоторных бомбардировщиков) сконцентрировала на уничтожении железнодорожного сообщения вокруг Ленинграда и разрушении мостов через Днепр. (Между прочим, железнодорожные перевозки восточнее и северо-восточнее Киева пострадали не меньше, чем под Ленинградом; особенно остро на Украине не доставало цистерн.) В докладе Буденного Сталину 16 августа говорилось:

«Последние три дня противник, поддержанный сильной авиацией (здесь имеются в виду пикировщики. —



После налета немецкой авиации

Прим. авт.) и танками, вел непрерывные атаки против войск 26-й армии, обороняющих каневский плацдарм. [В] итоге боев наши войска, понесшие значительные потери, отошли непосредственно [к] каневской переправе. Чтобы избежать окончательного разгрома и сохранить кадры войск, я вынужден был 15 августа разрешить 26-й армии оставить правый берег Днепра. Одновременно указал командующему фронтом за счет освобождающихся войск усилить оборону плацдарма у [города] Черкаassy» [28].

По немецким данным, вывод наших ослабленных боями соединений на восточный берег реки начался уже 13 августа. В одном из отчетов 5-го авиакорпуса отмечалось: «Последовательными волнами германские пикировщики теперь поражали скопления советских войск на каневских мостах, нанеся им 15 августа особо тяже-

лые потери в личном составе и технике. В результате основная масса войск, сконцентрированная в районе Богуслав — Канев, была уничтожена, оставшиеся отошли за Днепр, а небольшие подразделения пробились к Черкассам» [29].

Командовавший немецкими войсками в этом районе генерал фон Шведлер высоко оценил роль люфтваффе: «Только самоотверженные вылеты экипажей смогли остановить в течение двух напряженных дней набравший большую силу советский удар, пока удалось подтянуть армейские резервы. Таким образом, части 5-го авиакорпуса предотвратили самый серьезный кризис из всех, что имели место на Украине. Благодаря безжалостным, неослабным, храбрым действиям наших авиаторов стало возможным продолжить наземные операции группы армий “Юг” без потери времени» [30].

Значительных успехов немцам удалось добиться благодаря проведению ряда мероприятий, например, подтягиванию авиационных тылов. В частности, на территории VIII воздушного округа были созданы крупные базы вблизи Житомира, Бердичева, Белой Церкви. В районе последнего населенного пункта противник, по данным советской разведки, продолжил сосредоточение запасов горючего. Штаб 4-го воздушного флота завершил перебазирование из Кременца в Винницу (в непосредственной близости от концентрации танков и автомашин 1-й танковой группы), что улучшило управление частями.

Важную роль сыграло создание в начале августа штаба «Командования ближнего действия Север» («*Nahkampffuehrer Nord*») в составе 5-го авиакорпуса. В него вошли штаб, I и III/JG3, а также III/StG77; по

совместительству возглавил формирование коммодор 3-й истребительной эскадры майор Г. Лютцов. Он, в частности, с аэродромного узла Белой Церкви мог наносить удары всеми тремя группами по советским позициям западнее и севернее Киева, а также по войскам 5-й армии, не имея проблем при организации прикрытия пикировщиков «мессершмиттами». Любопытно, что в штабном отряде и двух группах истребителей временами имелось меньше исправных машин, чем в одной группе пикировщиков. (Немцы подчеркивают: на 17 августа в четырех истребительных авиагруппах 5-го авиакорпуса осталось 44 исправных Bf109F [31].)

В одном из отчетов генерал Ф.А. Астахов утверждал, что в результате дневных и ночных налетов нашей авиации «противник был вынужден аэродромный узел Белая Церковь освободить» [32]. В действительности немецкие истребители часто рассредоточивались по полевым площадкам (например, в район Василькова), меняли дислокацию, продолжая, однако, использовать важную и удобно расположенную базу. Согласно протоколам допросов пленных немецких летчиков, в районе Белой Церкви 5–10 августа находилось 60–80 самолетов разных типов (Bf109, Ju87, Ju88, Ju52), хорошо замаскированных и прикрытых двухслойным огнем зенитной артиллерии.

Однако из германских августовских донесений можно также узнать о тех серьезных проблемах, которые приходилось решать их командованию. «Соединения 6-й армии медленно продвигались на Восток, постоянно подвергаясь фланговым контрударам 5-й армии “красных” с линии Киев — Коростень, — отмечал генерал Г. Пло-

хер, в то время начальник штаба 5-го авиакорпуса. — Приходилось преодолевать значительные проблемы, связанные с плохой погодой, бездорожьем, болотистой почвой, труднопроходимыми перелесками, постоянными рейдами партизан.

Многочисленные заявки со стороны наземных войск, запросы на воздушную поддержку отвергались авиационными штабами даже в тех случаях, когда они были совершенно обоснованы. Ограниченность наличных сил авиации вынудила массированно использовать ее в районе Умани. Естественно, не обошлось без конфликтов и разногласий между штабами 5-го авиакорпуса и 6-й армии.

Пехотным соединениям приходилось своими силами искать выход из кризисных ситуаций. На многих участках фронта офицеры высказывали недовольство недостаточным прикрытием со стороны истребительной авиации, которого не оказывалось над их соединениями в нужный момент и которое не могло защитить от неприятных налетов советских штурмовиков и бомбардировщиков.

Постоянная апелляция к ВВС с требованием воздушной поддержки (которая ранее воспринималась как естественная) и необходимость ответить твердым отказом в пользу концентрации усилий на главном направлении привела к серьезному кризису доверия между штабами люфтваффе и сухопутных войск вермахта. В середине месяца недовольство выражалось практически ежедневно. В результате даже штабы группы армий «Юг» и 4-го воздушного флота должны были согласовывать, какие наземные части больше всего нуждались в поддержке и какие именно авиагруппы следовало выделить для этих целей» [33].

Штабы авиационных объединений отстаивали свою относительную самостоятельность при планировании операции, что поддерживал главнокомандующий ВВС. Гитлер полностью одобрил позицию Геринга — люфтваффе должны оставаться инструментом только Верховного командования. В памятной записке от 23 августа 1941 г., посвященной вопросу продолжения операций на советско-германском фронте, фюрер подчеркивал:

«Данную войну на Востоке можно успешно вести лишь при условии действий соединений истребительной и бомбардировочной авиации в соответствии с общими задачами данной кампании. Таким образом, они должны находиться исключительно в распоряжении высшего командования. Все остальные командные инстанции получают их [лишь временно] для выполнения поставленных перед ними задач» [34].

ПОБЕДЫ И ПОТЕРИ

Теперь хотелось бы уточнить судьбу некоторых наиболее отличившихся авиаторов, используя документы обеих сторон. Так, описывая героическую гибель политрука П.С. Битюцкого из 66-го шап, известный политработник академии им. Гагарина генерал А.Д. Зайцев указал, что он, «сопровождая штурмовики, вступил в бой с тремя Bf109, во время ожесточенной схватки сбил один истребитель противника, а другой уничтожил тараном. Сам при этом погиб. Посмертно представлен к званию Героя Советского Союза» [35].

Действительно, Битюцкий был одним из наиболее опытных летчиков части, налетавшим с 1937 г. свыше тысячи часов. Он личным примером доказывал своим од-

нополчанам возможность успешно использовать тихоходные бипланы в современной войне, наносить неприятелю немалый урон. В отличие от многих других, уходивших от атак «мессершмиттов» «по прямой», что, как правило, оказывалось пагубным, он грамотно маневрировал, используя великолепную верткость «биса», широко применяя полет на предельно малой высоте. В боевом вылете 28 июля Битюцкому, согласно документам части, удалось во время контратаки поразить один из нападавших неприятельских истребителей, а свою горящую машину покинуть с парашютом, после чего трое суток добираться до своих. Но 13 августа удача отвернулась от политука: согласно германским отчетам, южнее Киева унтер-офицер Х. Кюппер (*H. Kuepper*) из I/JG3 внезапной атакой уничтожил одиночную «чайку», ставшую его восьмой победой.

В книге «Долетим до Одера» Г.А. Пшеняника, в прошлом начальника штаба 88-го иап, указывается, что схватка в районе Канева 14 августа (тогда погибли В.Г. Липатов и В.Ф. Деменок) завершилась уничтожением восьми неприятельских самолетов, одного из них — тараном. Из отчета генерал-квартирмейстера люфтваффе следовало: в бою юго-восточнее Канева немцы сбили с 12 ч 50 мин по 13 ч по среднеевропейскому времени три И-16, потеряв лишь одну машину — горящий «мессершмитт» покинул с парашютом раненый лейтенант Х. Рессель (*H. Ressel*).

Правда, сохранилось свидетельство командира I/JG3 капитана Г. фон Хана (*H. von Hahn*) о высоком искусстве пилотажа летчиков «рат» (на И-16, в частности, сражался 88-й иап), с которыми столкнулись немцы, заявившего, что «все ранее проведенные им воздушные бои могли показаться детской забавой по сравнению с тем, что про-

изошло 14 августа» [36]. Ветераны эскадры «Удет» также вспоминали, что советский истребитель подбил самолет командира 1-го отряда обер-лейтенанта Р. Олейника, но германский ас дотянул до своих войск, приземлившись около Василькова.

Не только в мемуарах, но и во многих наших документах весьма значительно преувеличивались потери неприятеля. Например, в оперсводках 17-й сад за 11 августа указывалось об уничтожении соединением генерала А.И. Гусева 12 «мессершмиттов» в ходе воздушных боев, причем половину побед записали на счет экипажей 150-го бап (они не имели никакого отношения к части майора И.С. Полбина, которая под тем же номером (!) весьма успешно действовала в это время на Западном фронте). Как следовало из предыдущего повествования, германская истребительная авиация действительно потерпела существенный урон в тот день. Однако, согласно отчетам противника, лишь два Bf109F были подбиты советскими истребителями из 17-й авиадивизии, а стрелки СБ не поразили ни одного «мессера».

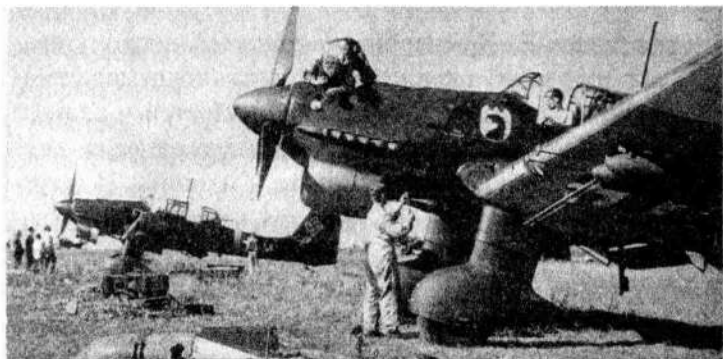
Будущий маршал Н.С. Скрипко 23 августа оказался свидетелем воздушного боя мл. лейтенанта Г.С. Банченкова из 92-го иап в районе Чернигова со звеном «хейнкелей», в ходе которого наш летчик таранил один из неприятельских бомбардировщиков. «Героя-сокола» хотели представить к ордену, но поскольку вражеская машина упала в расположении немецких войск и нельзя было предъявить материального подтверждения победы, то заслуженная награда не нашла Банченкова, который погиб через несколько дней при перебазировании.

В данном случае германские отчеты подтверждают правоту Скрипко: советским истребителем за линией фронта в районе Остера был сбит He111H-5 № 3932 из

II/KG55; четыре члена экипажа во главе со штурманом фельдфебелем В. Хаммером (*W. Hammer*) воспользовались парашютами, а радист погиб в разбившемся самолете. (При совпадении многих подробностей и деталей советского и немецкого донесений, надо отметить, что противник зафиксировал гибель этой машины 24 августа. Вызывает удивление тот факт, что часто летчикам заносили победы на счета только на основании собственных докладов, не требуя соблюдения каких-либо формальностей, а в других случаях не засчитывали реально сбитые неприятельские машины.)

25 августа другой наш истребитель подбил Ju87B-2 № 5822 из III/StG77, который совершил вынужденную посадку около Воропаева в тыловой зоне 5-й армии. Это заметил обер-лейтенант О. Шмидт (*O. Schmidt*) из той же части. Он выбрал подходящую площадку, благополучно приземлился поблизости, не выключая двигатель, и хотел вывести из-за линии фронта попавший в незавидное положение экипаж. Однако пытаясь преодолеть расстояние, разделявшее две машины, пилот фельдфебель О. Минга (*O. Minga*) от огня приближавшихся красноармейцев получил смертельное ранение, а стрелок-радист остался невредим, запрыгнул в «юнкерс», после чего трехместная машина благополучно взлетела и уже без приключений вернулась на аэродром Счастливое (юго-западнее Кременчуга).

В целом же, по германским данным, убыль бомбардировщиков и пикировщиков в августе оказалась небольшой. Так, автор хроники эскадры KG55 «Гриф» В. Дирих уместил в 12 абзацах список потерь соединения в личном составе в этом месяце; абсолютное большинство погибших, раненых, невернувшихся пришлось на последние дни лета, когда KG55 действовала по глубокому советс-



Подготовка к вылету Ju87B из 7/StG77

кому тылу. Незначительными оказались боевые потери в личном составе и материальной части в других «ударных» (бомбардировочных и пикировочных) эскадрах 5-го авиакорпуса. Во всяком случае, для группы II/KG54, например, день 19 июля, когда были потеряны три машины, в августе не повторился.

Из отчетов управления ПВО ЮЗФ следовало, что германские бомбардировщики теперь атаковали хорошо прикрытые зенитными средствами и истребителями цели, особенно заводы и фабрики Киева, с больших высот или ночью. Кроме того, в зоне сильного огня немецкие самолеты совершали энергичные противозенитные маневры, резко меняя курс, высоту, скорость. Бомбардировке войск или объектов всегда предшествовала тщательная воздушная разведка средств ПВО.

Особенно трудно оказалось поразить пикирующие самолеты. Наши командиры обратили внимание: часто группа Ju87 рассредоточивалась за 1–2 км до подхода к объекту, становясь в замкнутый круг. Затем одна из «штук», переворачиваясь через крыло, неслась к земле и достаточно точно сбрасывала бомбы. Следу-

ющий экипаж ожидал своей очереди и переходил в атаку, как только предыдущий начинал набирать высоту.

Попасть в пикирующий самолет оказалось очень трудно. Борьба зенитчиков с неприятелем усложнялась тем, что перед войной артиллеристов не учили стрелять по стремительно снижающимся машинам (как и стрелять ночью), тем более без приборов. В полевых войсках ЮЗФ совсем не имелось прожекторов. Впрочем, интенсивный зенитный огонь все же мешал немецким экипажам бомбить метко. Естественно, шансов в таких условиях поразить, скажем, мост, да еще в темное время суток или при плохой видимости, не было никаких.

Как следовало из наших отчетов, зенитная артиллерия распределялась неравномерно, прикрывая преимущественно промышленные центры, мосты, переправы, штабы. Многие другие объекты, например, транспорт на дорогах, составы на железнодорожных перегонах, оставались беззащитны перед атаками бомбардировщиков с черными крестами на крыльях и фюзеляжах. Из отчетов НКПС следовало: за первые 50 дней войны германские самолеты 201 раз разрушали пути на Юго-Западной железной дороге, прекращая движение на несколько часов или дней.

За август 1941 г. было отмечено еще 39 подобных перебоев в движении; 104 раза разрывались линии связи. В некоторых случаях германские экипажи наносили весьма существенный урон. Одним из подобных стал вечерний налет 28 августа подразделения «хейнкелей» из I/KG55 на станцию Кибинцы, недалеко от Полтавы. Под удар попали три эшелона с боеприпасами. Мощный взрыв уничтожил все строения в радиусе 500 м, а на месте составов образовалась воронка глубиной до 15 м и диаметром около

60 м. Надо отдать должное ремонтникам: им удалось соорудить новую, обходную колею, и через 36 ч 45 мин движение было восстановлено [37].

Любопытно, что в тот же день в сводке Совинформбюро утверждалось: «На днях на Энском участке Юго-Западного фронта германский летчик сбросил письмо, адресованное украинским колхозникам. “Товарищи крестьяне! — пишет летчик. — Помогайте своей Красной Армии. Гитлер будет разбит народами вашей страны и Англии. Мы, германские солдаты, не хотим воевать. Придет время, и мы соединимся. Привет вам от немецкого летчика”» [38].

Вряд ли наши железнодорожники, да и все труженики тыла, которым пришлось столкнуться с неприятельской авиацией, с удовлетворением восприняли это официальное сообщение. Они хорошо знали, какие «письма» сбрасывали крестьянам и рабочим прифронтовых районов с бортов немецких самолетов. Обычно после каж-



Замена поврежденного двигателя DB-601E в полевых условиях

дого налета приходилось хоронить убитых и отправлять в госпитали раненых.

Сводка же потерь частей 5-го германского авиакорпуса в августе выглядит весьма «скромной», особенно в сравнении с концом июня — началом июля 1941 г. Так, в JG3 во второй половине месяца не зафиксировано ни одного случая (!) уничтожения «мессершмитта» в ходе воздушного боя. Среди шести выбывших из строя летчиков эскадры (один погиб и пятеро оказались ранены) только лейтенант В. Лемке из II группы (который накануне провел 15-й результативный бой) получил ранение от оборонительного огня стрелка бомбардировщика, а остальные потери не были связаны непосредственно с боевыми действиями (отмечались утрата ориентировки при курьерском полете, неудачная вынужденная посадка ввиду выработки горючего, авария при взлете и т.д.).

Имея небольшое число боееспособных истребителей, немцы направляли теперь основные усилия на ведение «свободной охоты». Она оказалась особенно успешной над районами, где советская авиация только в августе приступила к активным действиям, например, южнее Черкасс. Благодаря быстрой постройке полевых аэродромов вблизи маршрутов полета наших машин, оперативному обеспечению их небольшими запасами горючего и боеприпасов, организации надежной связи, расстановке постов наблюдения немецкие летчики могли добиваться высокой результативности.

В то же время над войсками 5, 37 и 26-й армий наши ВВС удерживали инициативу. Здесь потери советских летчиков от атак «мессершмиттов» во второй половине августа не превышали 20—25 машин разных типов (ранее столько немцы сбивали за сутки). На протяжении всего периода на киевском направлении непрерывно действо-

*1941. Битва за небо
От Днепра до Финского залива*



Командир II/KG54 майор фон Деллмензинген докладывает
коммодору эскадры подполковнику О. Хюне о результатах
бомбовых ударов

вала одна авиагруппа — I/JG3, которая 15 августа занесла на свой счет 400-ю победу, сбив ЛаГГ-3 из 89-го иап. Из советских отчетов следовало, что боевые потери снизились, а небоевые, наоборот, возросли. Например, известно, что в частях 17-й сад за последние 10 дней августа произошло 10 вынужденных посадок только из-за потери ориентировки, причем в одном случае экипаж разбился в катастрофе.

Оказывается, и части 5-го авиакорпуса преследовали

серьезные летные происшествия в августе, причем их участниками временами становились известные командиры. Так, при перелете из Бердичева в Олау в середине месяца разбился транспортный He 111D. Один из пассажиров погиб, а находившийся на борту коммодор KG54 подполковник О. Хёне, или «дядюшка Отто», как звали его за глаза подчиненные, получил очень тяжелые увечья. За несколько дней до этого на львовском аэродроме из-за отказа мотора потерпел аварию еще один «хейнкель», принадлежавший штабному отряду эскадры KG55; все находившиеся на борту получили серьезные травмы. А 28 августа столкнулся с другим самолетом при взлете с аэродрома Умань «мессершмитт» командира III/JG3 капитана В. Андреса (*W. Andres*); летчик только чудом остался жив.

АВГУСТОВСКИЕ СОБЫТИЯ НА УКРАИНЕ

Как уже отмечалось, советская сторона приложила немало усилий, чтобы сделать выводы из допущенных ошибок. Это утверждение справедливо и в отношении использования ВВС. Так, в августе улучшилась работа штабов в части оперативности передачи донесений, отработки вопросов взаимодействия родов войск. Стали более согласованными действия штабов Южного и Юго-Западного фронтов. В начале месяца начали составляться шифрованные донесения, с кодированием в оперсводках количества и типов действующих самолетов.

Командующие обращали внимание авиаторов на необходимость тщательно изучать опознавательные знаки своих войск, требовали уметь отличать с воздуха свои танки и другую технику от неприятельской. Все же эти вопросы не удалось должным образом отработать, особенно

учитывая систематические случаи неподачи с земли установленных заранее сигналов. Неоднократно эти сигналы подавали бойцы, находившиеся в тылу, а не на передовой, что дезориентировало летчиков. Незначительное количество исправной радиоаппаратуры на бортах самолетов, прежде всего истребителей, также препятствовало улучшению управления с земли советскими авиационными частями. Следовательно, организация эффективного управления самолетами в воздухе оставалась неразрешимой задачей в то время.

Большое внимание уделялось своевременному восстановлению поврежденных самолетов. По воспоминаниям ветеранов, в середине августа на аэродроме Чернобай были собраны неисправные машины 88-го и 249-го иап. Прилетевший сюда 15 августа комдив-44 полковник В.М. Забалуев горько бросил: «Кладбище!» Он приказал инженерно-техническому составу к 18 августа восстановить как можно больше авиатехники. Удалось отремонтировать 18 самолетов, используя небольшие мастерские при МТС, где разбирали на запчасти и списали несколько истребителей.

В начале августа военком 15-й сад Л.А. Дубровин получил от командующего ВВС ЮЗФ генерала Ф.А. Астахова персональное задание: обеспечить к 17 августа ввод в строй всех поврежденных машин, количество которых «росло не по дням, а по часам». Сразу же были созданы специальная эвакуационная команда и ремонтные бригады в каждом из авиаполков. Политработник вспоминал:

«В те дни инженеры, техники, механики самолетов трудились воистину самоотверженно, героически. Повреждения на самолетах во время боев происходили ежедневно, и часто они ставили в тупик даже самых опытных и бывалых специалистов. Ведь запасных частей, узлов и агрегатов не хватало, возвратить в строй самолет порой казалось

просто невозможно. Срочно приходилось изыскивать и задействовать новые дополнительные резервы» [39].

По словам Дубровина, «за семнадцать дней августа в дивизии введены в строй 38 поврежденных в боях самолетов, и в канун Дня Воздушного Флота неисправных машин в дивизии нет» [40]. Действительно, численность боевых групп, вылетающих на задания во второй половине месяца, заметно возросла. Однако 100%-й исправности боевой техники обеспечить, увы, не удалось. Согласно документам штаба дивизии, наибольших успехов в восстановлении материальной части ремонтные органы смогли добиться в начале августа, до прибытия Дубровина, что видно из табл. 4.2 [41].

Таблица 4.2

Наличие материальной части в 15-й сад

Часть	Тип самолета	Наличие на 30 июля*	Наличие на 3 августа*	Наличие на 22 августа*
28-й иап	МиГ-3	-	11/1	7/-
	И-16	4/14	11/6	7/3
89-й иап**	И-16	5/4	-	-
	И-153	5/3	-	-
	МиГ-3	1/-	-	-
	И-15бис	6/6	7/6	8/2
66-й шап	И-153	-	7/3	4/1
45-й бап	СБ	-	-	8/4
211-й бап	Су-2	-	-	7/8
Всего		21/27	36/16	41/18

Примечания.

* В числителе указаны исправные самолеты, в знаменателе — неисправные.

** В начале августа решением командования ВВС ЮЗФ 89-й иап передали в состав 64-й иад.

Командиры соединений и частей стремились максимально снизить потери. Одним из важнейших способов добиться этой сложной задачи советское командование считало следующее: как можно скорее организовать планомерную боевую работу ночью. Первоначально такие действия имели характер импровизации, поскольку не были достаточного количества приводных радиостанций ЗОС. Оставляла желать лучшего и штурманская подготовка многих экипажей. По-настоящему организация штурманской службы ВВС КА началась только в сентябре. Тем не менее и в летние дни летчики-ночники стремились нанести неприятелю максимальный ущерб.

В дополнение к наставлению по выполнению дневных и ночных полетов в части ВВС фронта поступили «Указания об организации боевых действий авиации с использованием средств земного обеспечения самолето-вождения (ЗОС)», подписанные 8 августа командующим генералом Ф.А. Астаховым и военкомом дивизионным комиссаром И.С. Гальцевым. Документ требовал организовать у каждого аэродрома в хорошо наблюдаемых с воздуха местах контрольно-пропускные пункты, каждому из которых присваивался постоянный номер. Вблизи них устанавливались прожектора и зенитные средства. «Указания» определяли систему опознавания своих самолетов прежде всего в ночное время [42].

На Юго-Западном фронте основными типами самолетов, применявшимися ночью, были ДБ-3ф, Ар-2, СБ и Р-5. Последние составляли основу 36-й и 104-й эскадрилий, групп майора Натальченко и капитана Максимова, других подразделений, укомплектованных преимущественно воспитанниками Полтавской и Чугуевской авиашкол. В августовских оперсводках неоднократно отмечалось, что одиночные Р-5 с высот 500—1000 м обстрелива-

ли и бомбили те или иные цели, широко используя ампулы с горючей смесью для поражения неприятеля.

Только ночью работали теперь экипажи ТБ-3. Известно, что 13 августа 14-й тбап (в некоторых документах того времени часть называлась десантно-бомбардировочным полком) ввели в состав 22-й бад и он приступил к действиям в интересах Южного и Юго-Западного фронтов. До конца месяца 26 кораблей выполнили 62 ночных боевых вылета, в том числе два на разведку, сбросив на неприятеля 88,7 т бомб; с задания не вернулся один экипаж.

После расформирования 18 августа 18-й ад и вывода на переформирование полков дальних бомбардировщиков наиболее интенсивно работали ночью экипажи 19-й бад, что являлось несомненной заслугой опытного штурмана соединения майора В.П. Боришполя. По воспоминаниям В.С. Ефремова, за два месяца войны многие его товарищи выполнили по 40—50 боевых заданий, а у него самого в графе «количество боевых вылетов» стояло число 73, а в графе «время» — 175 ч 32 мин. Такой налет стал возможен благодаря напряженной работе днем и ночью.

Как следовало из документов 19-й бад, удачно действовали экипажи СБ в ночь на 22 августа, когда впервые использовали зажигательные авиабомбы для поражения немецких ангаров. По мнению генерала Астахова, «ночные налеты на аэродромы противника проходят достаточно эффективно, даже при использовании самолетов старых типов, при незначительных потерях с нашей стороны» [43]. В отчете 33-го бап за 30 августа указано: из 17 вылетевших самолетов лишь три действовали днем (они вели разведку).

В последней декаде августа авиация ВВС ЮЗФ вновь совершала до 400 самолето-вылетов в сутки, из них 20—30 —

ночью. (Для сравнения, авиация 5-го германского авиакорпуса на данном направлении производила до 180—200 вылетов.) Усилия наших авиационных соединений относительно равномерно распределялись на широком фронте, однако наиболее интенсивно авиация по-прежнему применялась западнее и юго-западнее Киева. Немецкие командиры считали результаты ее воздействия на общий ход сражения незначительными.

Так, известный впоследствии германский «эксперт» обер-лейтенант Г. Ралль, в рассматриваемый период командир 8/JG52, полагал, что русские вылетали с раннего утра до позднего вечера большими группами. Не наблюдалось даже признаков какой-либо системы или концентрации усилий. Короче говоря, прослеживалось желание в любое время постоянно держать дежурные патрули над полем боя. В дополнение к этому над центрами крупных сражений, таких, как оборона Киева, существовали, по мнению Ралля, зоны «сугубо оборонительных действий истребителей», в которых самолеты почти постоянно патрулировали на высотах от 1000 до 4500 м [44].

Однако из документов следует, что далеко не всегда вылеты оказывались бессистемными и малоэффективными. Например, налет 30 августа группы Су-2 из 227-го бап на аэродром Белая Церковь принес немцам очень значительные потери и разрушения. Утром 7 сентября 1941 г. Совинформбюро сообщало: «Одно из подразделений части полковника Турыкина под командованием капитана Дятлова налетело на вражеский аэродром в момент, когда на нем стояли в несколько рядов готовые к вылету Ju88 и Bf109. Не дав фашистским самолетам подняться, наши летчики уничтожили на аэродроме больше 30 вражеских машин» [45].

Данные о потерях эскадры KG54 «Мертвая голова» уточнить не удалось (насколько известно, оставшаяся

часть «восемьдесят восьмых» 25 августа покинула белоцерковский аэроузел и перебазировалась в Житомир), зато описанные выше события были подробно освещены в документах эскадры JG3. Согласно им, 28 августа группы I и III/JG3 получили приказ перебазироваться из Белой Церкви в Умань, чтобы обеспечить безопасность Гитлера и Муссолини, решивших на транспортных самолетах посетить наступающие победоносные войска группы армий «Юг». Фюрер и дуче не задержались в Умани, быстро покинув Восточный фронт. Вечером 29 августа истребители двух групп вернулись в Белую Церковь, готовясь вести бой в районе Киева.

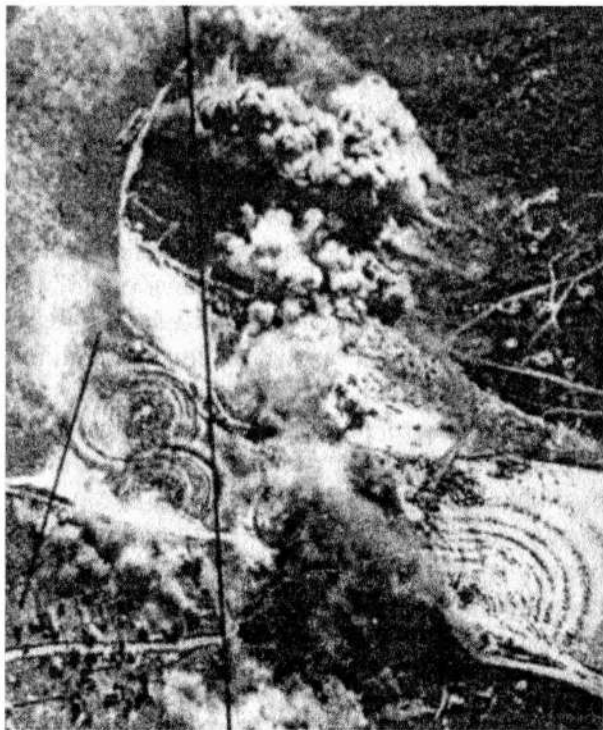
Следующим утром (по другим данным, советские бомбардировщики вылетели примерно в 14 ч) над летным полем появились «сушки». Из отчета генерал-квартирмейстера люфтваффе следовало, что несколько авиабомб разрушили ремонтную базу вместе с находившимися там машинами. Десять Bf109F сгорели на аэродроме. «Слабый состав наших истребителей еще более сократился» [46], — с сожалением констатировало германское командование. (Также сгорел один из планеров, принадлежащий KGzrbV50.) Известно, что в течение трех последующих суток в группе III/JG3 лишь один «мессершмитт» считался боеготовым.

КАТАСТРОФА ЮГО-ЗАПАДНОГО ФРОНТА

В конце августа большинство объединений Юго-Западного фронта оборонялось преимущественно по берегу Днепра, продолжая войсками 37-й армии удерживать киевский плацдарм, а германское командование стремилось создать как можно больше своих плацдармов на ле-

вом берегу. Немцы смогли в семи местах создать переправы, что вызвало серьезную озабоченность Военного совета Юго-Западного направления, Ставки, Генерального штаба. К сожалению, наши штабы не смогли определить, какие из этих переправ в будущем будут использованы для наступления, а какие лишь отвлекали внимание, силы и средства. Так, плацдарм у села Дериевка близ Кременчуга на фронте 38-й армии, откуда потом устремились в наш тыл главные силы 1-й танковой группы, не был определен как главная угроза.

Получилось так, что судьба Киева решалась в сотнях километров от столицы Украины. Наиболее ожесточенные бои развернулись севернее города, но их подробное рассмотрение выходит за пределы нашей книги. Отметим только, что, с одной стороны, Ставка ВГК прореагировала на отход на восток 5-й армии Юго-Западного фронта, тяжелые и не слишком успешные бои с противником войск Центрального фронта и возможное образование бреши на их стыке. В итоге был создан Брянский фронт (БрФ) во главе с генералом А.И. Еременко, основная задача которого состояла в разгроме ударной группировки неприятеля, возглавляемой генералом Г. Гудерианом. Важная роль в наших замыслах отводилась авиации: была пополнена авиационная группировка, переброшена на данное направление впервые созданная для действий на Юго-Западном фронте Резервная авиагруппа № 1 (РАГ-1) (командир полковник Д.М. Трифонов; в четырех полках первоначально насчитывалось 95 самолетов), подготовлен план боевого применения ВВС по разгрому противника. С другой стороны, советское руководство не смогло предвидеть дальнейшего развития событий, явно не ожидало столь энергичных маневров неприятеля на широком пространстве.



Результаты воздушных налетов люфтваффе на советский «котел» в Киеве

Несмотря на разработку планов взаимодействия авиации с наземными войсками, этот вопрос удовлетворительно решить не удалось, что стало одной из основных проблем эффективного использования ВВС в операции Брянского фронта. Не слишком успешно справился со своими новыми обязанностями зам. командующего ВВС КА генерал И.Ф. Петров, которому Ставка поручила объединить под своим началом всю авиацию на данном направлении. За два последних летних дня наши ВВС вы-

полнили на Брянском фронте 1433 самолето-вылета, лишились 42 самолетов, но к этому времени наземные войска не успели подготовить наступление. Начавшиеся же 4 сентября активные действия танковых и стрелковых соединений уже практически не имели авиационной поддержки ввиду плохой погоды и понесенных потерь. Словом, от действий нашей авиации Сталин и Генеральный штаб ждали гораздо больших успехов в борьбе с моторизованными дивизиями Гудериана.

Отчасти наши неудачи были обусловлены промахами разведки, в том числе авиационной. Командующий Брянским фронтом неоднократно требовал «систематической разведкой вскрывать перегруппировки и сосредоточение войск противника», проведения «глубокой разведки и разведки на флангах» [47] и т.п., но замыслов неприятеля авиаторы не раскрыли. Как иначе можно объяснить строки из отчета командующего ВВС БрФ генерала Ф.П. Полынина, где утверждается, что под влиянием мощных ударов наших летчиков «группа Гудериана вынуждена была резко повернуть на юг в район Новгород-Северска» [48].

Несколько экипажей самолетов Як-4 из 316-го рап, а также привлекаемые для этой цели экипажи бомбардировщиков не смогли заблаговременно предупредить командование Юго-Западного фронта о надвигающейся опасности в виде «нависших» на левом фланге танковых соединений Клейста, определить главный плацдарм сосредоточения танков противника на левом берегу Днепра. Все же, как отмечал генерал М.Д. Грецов, «с 24 августа, хотя и с опозданием, штаб фронта систематически ставил задачи штабу ВВС вскрыть авиаразведкой, что делается на севере (на стыке с Брянским фронтом) и на юге, в районе Кременчуга (Перевалочная). Однако размеры ог-

ромной опасности, назревавшей на обоих флангах ЮЗФ, вскрыты авиаразведкой не были» [49].

Действительно, от наших воздушных разведчиков долго не поступало тревожных докладов. И только 28 августа были обнаружены опасные передвижения крупных моторизованных колонн неприятеля. После чего часть ВВС ЮЗФ была переключена на борьбу с противником, наступающим на стыке Юго-Западного и Брянского фронтов, на конотопском и черниговском направлениях, хотя основные действия нашей авиации по-прежнему были нацелены на поддержку соединений центрального сектора фронта. Думается, даже в последние летние дни тональность докладов разведотделов штабов не соответствовала опасности положения.

По мнению германского штабного офицера К. Убе (*K. Uebe*), личному составу советских разведывательных частей прежде всего не хватало гибкости. Столкнувшись на маршруте с неблагоприятными погодными условиями, плотной немецкой обороной или другими трудностями, экипажи либо прерывали выполнение задания и возвращались на аэродром, либо проводили свою работу слишком поспешно.

На основе допросов пленных советских экипажей, немцы сделали вывод: визуальные наблюдения давали русским весьма приблизительную картину, а качественная обработка фотоснимков оказалась слишком сложной задачей и выполнялась недостаточно профессионально. В обоих случаях полученные результаты должным образом не обрабатывались. Неприятель заключил: «Советская дальняя воздушная разведка или обнаруживала оперативные передвижения немецких войск слишком поздно, или не отыскивала их вовсе» [50].

Какими же силами располагали противники? ВВС ЮЗФ были ослаблены предыдущими боями, и после расформирования 18-й ад и передачи 44-й и 64-й иад в состав ВВС ЮФ насчитывали на 1 сентября 208 боевых самолетов (146 истребителей, 51 бомбардировщик, 5 штурмовиков и 6 разведчиков). По мнению Военного совета Юго-Западного фронта, боевой и численный составы этой группировки не соответствовали сложности стоящих задач. К тому же в перечисленных выше шести дивизиях осталось только 163 исправные машины. Правда, за счет привлечения на данное направление главных сил авиации Харьковского военного округа (частей 49, 75 и 76-й авиадивизий, не считая отдельных полков под общим началом полковника П.О. Кузнецова), а также группы кораблей ТБ-3 (из нее сформировали 325-й тбап) удалось несколько усилить ВВС фронта.

Эта авиационная группировка, имевшая хорошее тыловое обеспечение в виде огромных запасов авиационного имущества в районе Киева и восточнее, не смогла сыграть заметной роли в первой декаде сентября. Видимо, основная причина состояла в том, что командование оказалось не готово к крайне неблагоприятному развитию событий, не успело быстро сконцентрировать силы и средства, хотя плохая погода также заметно помешала активным действиям наших ВВС.

Противник имел в составе 5-го авиакорпуса в начале сентября до 250 боевых самолетов (из них чуть более 100 истребителей), получив накануне некоторое пополнение в материальной части. Из общего количества менее половины машин находилось в исправном состоянии. Правда, в конце лета 1941 г. в подчинении 4-го воздушного флота имелись или вновь прибыли различные

части союзников Германии. Однако румыны, венгры и итальянцы действовали заметно южнее, и только словаки приняли незначительное участие в боях на киевском направлении. Насколько известно, здесь использовались две из трех истребительных эскадрилий (*stihací letka*) «братьев-славян». Несмотря на архаичную материальную часть (весьма устаревшие чешские бипланы Авиа В-534), немцы привлекли союзников к патрулированию с аэродрома Белая Церковь с конца августа, что отражало степень напряжения неприятелем всех наличных сил.

Если при оценке исправной материальной части и тем более боеготовых экипажей некоторый перевес был на стороне советских ВВС, то над участком 38-й армии абсолютным преимуществом обладали немцы. Действительно, они возложили поддержку стремительно наступавшей на юг 2-й танковой группы и ведущей борьбу за переправы на Десне 2-й полевой армии на 2-й авиакорпус 2-го воздушного флота и сконцентрировали на стыке Юго-Западного и Южного фронтов усилия всего 5-го авиакорпуса, расположив истребители на аэродромах Мироновка (у Александрии) и Сигнаевка (юго-западнее Черкасс), пикировщики у хутора Счастливое (южнее Кременчуга), а бомбардировщики в Кировограде, что позволило оказать эффективную поддержку переправившимся войскам 17-й армии и 1-й танковой группы.

Сохранившиеся документы штаба ВВС ЮЗФ и оперативные сводки штаба фронта позволяют восстановить некоторые подробности применения советской авиации, например, в ночь на 1 сентября и в течение последующего дня. Части 16-й сад с аэродромного узла Вертеевка (29 истребителей и 3 штурмовика) поддерживали 5-ю армию, уничтожая войска противника перед 15-м ск этой армии

в районах Суличевка, Роище, Седнев. Аналогичные задачи выполняла 62-я бад (12 бомбардировщиков) с аэродромного узла Иваница.

Другие 12 экипажей бомбардировщиков из 19-й бад ночью и днем поддерживали войска 37-й армии на ее правом фланге в районе окуниновского плацдарма, вели разведку по дорогам до рубежа Фастов, Белая Церковь, Ржищев и следили за переправами противника на участке Киев—Черкаassy. Здесь же действовали 39 истребителей 36-й иад с аэродромов около Бровар; они бомбили и штурмовали неприятеля у Горностайполя, Иванкова, Дымера. Также 37-ю армию, точнее ее левофланговые соединения в районе Ржищева, поддерживала 17-я сад (8 истребителей и 6 бомбардировщиков), которая одновременно прикрывала свои аэродромы около Пирятина и марш 41-й сд на Переяслав.

Перед фронтом 38-й армии (левое крыло Юго-Западного фронта) с аэродромного узла Чернобай уничтожала противника 15-я сад (19 истребителей, 14 штурмовиков, 16 бомбардировщиков), нанося удары в районе Кременчуг—Дериевка. В этот день пять разведчиков 316-го рап (с аэродрома Голубовка под Прилуками) выполняли задания по приказу штаба фронта в районе Новгород-Северский—Глухов, фиксируя сложившуюся обстановку в полосе левого крыла Брянского фронта и на стыке с Юго-Западным фронтом. Сведений о действиях 63-й сад не поступило [51].

Всего силами шести дивизий и одного полка было выполнено за сутки 179 вылетов днем и 25 ночью. Анализируя проделанную авиаторами работу, можно прийти к заключению: авиация в эти и предыдущие дни наносила тактические удары небольшой силы на широком фронте. Несмотря на то что почти все авиадивизии находились в ру-

ках командующего ВВС фронта генерала Ф.А. Астахова, массированных действий на каком-либо направлении не наблюдалось. Скорее всего немцы в этот день выполнили меньше вылетов, но они использовали свои силы более целенаправленно, сконцентрировав усилия 5-го авиакорпуса юго-восточнее Кременчуга.

Фактически группировке фон Грайма противостояла на данном направлении одна лишь 15-я сад, располагавшая примерно 60 самолетами разных типов. К тому же в первой декаде сентября половину времени соединение генерала А.А. Демидова или не действовало вовсе ввиду плохой погоды, или было перенацелено на другое направление. Успешные атаки летчиков 45-го и 211-го бап под прикрытием 28-го иап, которые удалось выполнить 6 сентября, пришлось по частям неприятеля на плацдармах на левом берегу Днепра. К сожалению, не пострадали войска, продолжавшие накапливаться и сосредотачиваться на другом берегу, ожидая переправы.

Впрочем, определенные контрмеры по усилению воздействия на противника на кременчугском направлении с воздуха все же были предприняты. В ответ на обращение генерала Ф.А. Астахова в штаб ВВС КА, 7 сентября



Капитан Ф.М. Фаткулин был одним из наиболее результативных летчиков 44-й иад. Снимок сделан зимой 1941—1942 гг., когда летчика повысили в звании, вручили ему «Золотую Звезду» Героя Советского Союза и орден Ленина

на Юго-Западный фронт вернулась 14-я сад, которая включилась в боевую работу и теперь состояла из трех авиаполков (254-го иап, 43-го бап, 232-го шап) и насчитывала 59 самолетов. Через несколько дней в состав дивизии вошли также 55-й бап и вновь прибывший из тыла 230-й бап. Некоторые другие авиаполки удалось пополнить материальной частью.

Вероятно, советское руководство полагало: еще не все потеряно, наша авиация своими ударами если и не остановит, то, во всяком случае, притормозит стремительное продвижение мотомеханизированных групп неприятеля по Украине навстречу друг другу восточнее ее столицы. Во время переговоров с командующим фронтом в ночь на 11 сентября начальник Генерального штаба Б.М. Шапошников заявил, ссылаясь на данные авиационной разведки, что в наш тыл просочились лишь небольшие группы противника, которые уже частично уничтожены авиацией. Наутро Сталин еще раз вызвал к телефонному аппарату генерала М.П. Кирпоноса и в заключение разговора потребовал «Киев не сдавать, мостов не взрывать» [52]. В тот же день от имени Ставки ВГК он подписал директиву № 01856 о передислокации авиационной группы И.Ф. Петрова в район Харькова, которую обязал «обслуживать впредь ЮЗФ, для действий главным образом против групп противника в районе Конотоп, Путивль, Ромны, Сумы и для прикрытия Харьковского района» [53].

Но было уже поздно что либо исправлять: сминая нашу оборону, танки Гудериана устремились на юг. Вечером 14 сентября части 3-й тд 2-й танковой группы, наступавшей из Конотопа, встретились в районе Лохвицы с частями 16-й тд 1-й танковой группы, двигавшейся из Кременчуга, замкнув кольцо окружения. (В сводке Совинформбюро незадолго до трагических собы-

тий указывалось, будто оба германских танковых соединения разбиты Красной Армией.) Вскоре наши высшие штабы на весьма значительном пространстве восточнее Киева утратили контроль над развитием обстановки. В частности, когда штаб ВВС ЮЗФ потерял возможность управлять авиационными соединениями, большинство его функций перешли к штабу ВВС ЮЗН и генералу Ф.Я. Фалалееву, находившимся в Полтаве. Они попытались организовать действия авиации для поддержки войск, занявших новые рубежи обороны, и оказать посильную помощь тем, кто очутился в неприятельском кольце. Неудачей завершились мероприятия по вывозу на восток транспортными самолетами (ТБ-3 и ПС-84) летного (в это время ВВС ЮЗФ имели не менее 200 «безлошадных» экипажей) и технического состава — из-за плохой связи ночью самолеты приземлиться не смогли, а днем такие посадки посчитали слишком опасными.

Примерно через 10 дней немцы сообщили о пленении 380 тыс. красноармейцев и командиров, сотнях уничтоженных или захваченных самолетов и танков, тысячах орудий и минометов. Впоследствии цифра наших пленных в германских источниках возросла до 665 тыс. человек. В советской литературе долгое время скрывали истинные итоги заключительной фазы Киевской оборонительной операции. Вероятно, маршал К.С. Москаленко первым среди наших военачальников в 1975 г. назвал завершившееся сражение несчастьем ошеломляющего масштаба [54]. В окружение попали 5-я, 26, 37-я армии, большинство сил 21-й и 38-й армий, а также ряд частей фронтового подчинения вместе с управлением Юго-Западного фронта.

Штаб 5-го авиакорпуса отметил свои усилия в окружении и уничтожении этой группировки. В отчете указано, что с 12 по 21 сентября в условиях плохой погоды было

выполнено 1422 самолето-вылета, сброшено 600 т бомб, уничтожены 23 танка, 2171 автомашина, 52 железнодорожных состава, 28 локомотивов, 1 бункер, подавлен огонь 6 зенитных батарей. В воздушных боях сбито 65 самолетов с красными звездами и 42 сожжено на земле. Свои потери составили 26 самолетов уничтоженных или серьезно поврежденных и еще 5 незначительно пострадавших. Погибли, пропали без вести или получили ранение 37 авиаторов [55]. Из них 8 человек разбились над тыловой зоной 26-й армии 13 сентября, когда в плохую погоду у г. Лубны столкнулись два Ju88 из II/KG54.

Меньшие потери понесли части 2-го авиакорпуса, которые в эти дни действовали на очень широком фронте от Калинина и Торжка на севере до Чернигова и Коно-



Над «киевским котлом». Сентябрь 1941 г.

топа на юге. Выполняя указания Генерального штаба люфтваффе о взаимодействии с 5-м авиакорпусом, с аэродромов Сеща, Орша, площадок южнее Гомеля соединения генерала Б. Лёрцера (*B. Loerzer*), прежде всего SKG210 и KG3 (без III группы), стали также наносить удары по правому флангу и тылам Юго-Западного фронта. Основной задачей по-прежнему оставалась поддержка 2-й танковой группы. В отдельные дни экипажи выполняли на данном оперативном направлении до 80–100 вылетов, летая круглосуточно; временами они достигали Белгорода, Богодухова, Харькова. Так, в ночь на 15 сентября в районе Томаровки (25 км северо-западнее Белгорода) экипаж ТБ-3 капитана Помозкова из 325-го тбап был атакован «бомбардировщиком неустановленного типа и подожжен в воздухе, а затем взорвался; несколько летчиков, включая командира, смогли воспользоваться парашютами» [56] (вероятнее всего, корабль был сбит «мессершмиттом-охотником» из II/SKG210).

Нельзя не сказать несколько слов о немецких зенитчиках. В частности, 104-й зенитный полк полковника Г. Лихтенбергера (*G. Lichtenberger*) из состава 1-го зенитного корпуса (2-го воздушного флота) находился в первых рядах танкистов Гудериана, отражая как атаки советских штурмовиков и бомбардировщиков, так и поражая советские танки прямой наводкой. Из немецких отчетов следовало, что 16 сентября одни подразделения прикрывали перебазирование штаба танковой группы из Конотопа в Ромны, другие вместе с пехотинцами задержали прорывающиеся на восток советские части, до того как подошли главные силы 4-й и «Дас Рейх» германских танковых дивизий.

Пока отдельные советские соединения пытались оказать организованное сопротивление наступающему противнику, в тылу начался настоящий хаос. «Огромные мас-

сы войсковых, армейских и фронтовых транспортов, автомобильных и конных, госпиталей и лазаретов, начали метаться, — отмечал А.В. Исаев. — Вначале они хлынули с юга на север и с севера на юг, а затем все устремились к району Пирятина, где образовалась непроходимая толчея, явившаяся мишенью для немецких бомбардировщиков (не только их, а и других типов самолетов. — *Прим. авт.*). По воспоминаниям очевидцев, машины шли к Пирятину в пять рядов. В отличие от приграничного сражения, никто уже не бросался в поле или лес при налетах бомбардировщиков. Движение прекращалось лишь для того, чтобы сбросить в кювет машины, потерявшие способность к передвижению, и те, в которых были убиты водители. Масса машин от горизонта до горизонта стала одним из кругов ада, через который пришлось пройти многим солдатам и офицерам Юго-Западного фронта» [57].

Вина за поражение лежит на ряде высших военных и политических руководителей страны: М.П. Кирпоносе, А.И. Еременко, Н.С. Хрущеве, Б.М. Шапошникове, М.А. Пуркаеве и, конечно, на И.В. Сталине. Желание во что бы то ни стало удержать район Киева, недооценка угрозы со стороны крупных группировок неприятеля на флангах, недостаточность ответных мер привели к трагическому финалу, разбирать который подробно мы здесь не будем.

В наших же донесениях того времени события восточнее Киева долгое время обходили молчанием. Несколько дней Совинформбюро сообщало об упорных боях с противником на всем фронте. Вечером 17 сентября директива Ставки ВГК разрешила командующим Юго-Западного фронта и 37-й армии «оставить КиУР, город Киев и отойти на восточный берег реки Днепр». Еще через день появилось официальное сообщение о боях, «особенно

ожесточенных под Киевом». Коммюнике об оставлении столицы Украины последовало лишь вечером 21 сентября и на многих советских граждан произвело гнетущее впечатление [58].

После выхода противника на наши тыловые коммуникации полки и дивизии ВВС оказались в лучшем положении, чем наземные войска. С 16 по 19 сентября почти все авиадивизии перебазировались за линию вновь создаваемого фронта. Последней покинула район Киева 36-я иад, которая еще 20 сентября вела бои над городом. Так или иначе, но большинству летных частей удалось сохранить основной состав, что можно увидеть на примере 92-го иап. В начале сентября командиру части майору С.С. Ячменеву поступил приказ: оставить аэродром Малая Девица и перебазироваться в Борисполь (также в кольце окружения). Обстановка осложнялась с каждым днем, но летчики смогли благополучно перелететь к новому месту дислокации. Второе перебазирование на харьковский аэроузел также завершилось успешно.

А вот технический состав, передвигавшийся на автомашинах, был отрезан противником в районе Яготина. Когда стало известно об окружении основной группировки ЮЗФ, механики, оружейники, специалисты различных наземных служб отошли в Пирятин. Исходя из создавшегося положения, командующий ВВС фронта приказал объединить всех оставшихся авиаторов в сводный полк, который возглавил командующий ВВС 5-й армии полковник Н.С. Скрипко. Батальону, организованному из технического состава 92-го иап, поставили задачу: под началом комдива-16 генерала В.И. Шевченко прорываться в направлении Харькова.

«В этих боях личный состав проявил храбрость и преданность Родине, — говорится в документальной истории

части. — Хотя на вооружении имелись только винтовки, пистолеты, бутылки с горючей смесью, были подожжены семь танков (один из них остался на поле боя), шесть мотоциклов, легковой автомобиль, в котором захватили штабные документы» [59].

Однако не всем сопутствовала удача. В боях погиб военком полка батальонный комиссар Богданов, которого раздавила гусеница танка, шесть младших командиров получили ранения. Большинство личного состава смогли пробиться к своим из окружения, в том числе половина людей — с оружием в руках. На сборном пункте около Харькова уже находились летчики, которые из Борисполя ночью благополучно перелетели на самолетах У-2 в Харьков, разместившись по четверо (трое в кабине и один на шасси) в каждом «кукурузнике». 30 сентября полк, сохранивший кадровое ядро, направили на переформирование в Ростов-на-Дону.

Как следовало из предыдущего повествования, большую роль в обороне Киева и Правобережья сыграли авиаторы 15-й сад. Но в самые кризисные дни битвы в первой декаде сентября летчики практически не действовали из-



Местное население на немецком аэродроме. Женщина с двумя детьми стоит рядом с Fi156

за плохих погодных условий. Обстоятельства вынудили осуществить перебазирование внутри кольца окружения 9 сентября. Некоторые вылеты, выполненные для разведки «на себя», выявили серьезную угрозу для новой базы, но руководство дивизии не приняло своевременных мер, полагая, что приближаются свои танки.

«Враг не оставил времени на выяснение обстановки, — вспоминал Ф.Ф. Архипенко. — Налетели немецкие бомбардировщики, вышли на границу аэродрома танки, их огонь корректировал Hs126. Это была трагедия... В момент нападения на аэродром мы находились на его северной окраине, что и спасло нас от гибели. Из-за воронок взлететь самолеты не могли, и танки расстреливали их в упор» [60].

Общие потери советской авиации оценить трудно. Несомненно, они оказались бы существенно большими, если бы не самоотверженная работа технических команд, созданных ранее при различных авиадивизиях. Но последние далеко не всегда могли справиться с поставленными задачами сбора и эвакуации различного имущества. В приказе № 0217 от 14 октября 1941 г. командующий ВВС КА генерал П.Ф. Жигарев отметил, что на Юго-Западном фронте «из-за отсутствия автотранспорта и технических средств при отходе на другие аэродромы было уничтожено подлежащих восстановлению самолетов — 180, моторов — 98, пулеметов — 102, спецмашин — 51» [61].

А сколько боевых самолетов пришлось просто бросить?! Еще тяжелее говорить о потере многих авиаторов, прежде всего из числа технического состава, которые не имели возможности улететь на «большую землю». Так, 146-й иап лишился 80 человек, преимущественно техников, механиков, мотористов, которые пропали без вести. Некоторое время считалось, что разделили судьбу генерал-полковника М.П. Кирпоноса и многих сотрудников его штаба, погиб-

нув в бою, генерал-майор авиации Г.И. Тхор и генерал-лейтенант авиации Ф.А. Астахов. Жизнь Тхора действительно завершилась трагически: он попал в плен и спустя примерно полтора года был замучен нацистами в концлагере. Астахов в начале ноября смог выйти с территории, контролируемой неприятелем (см. Приложение 1).

По воспоминаниям Н.С. Скрипко, встретившего Астахова в Воронеже, перед ним стоял «бородатый мужчина, одетый в обтрепанный полосатый пиджачок, рваные брюки, разбитые сапоги, подошвы которых были прикреплены проволокой и веревками» [62]. Об одном умолчал Николай Семенович: находясь во вражеском тылу, бывший командующий ВВС ЮЗФ зарыл свой партийный билет, что в те годы могло иметь самые пагубные последствия. Однако и здесь повезло Федору Алексеевичу, которого миновали репрессии; вскоре его назначили командовать ГУ ГВФ, а впоследствии присвоили воинское звание маршала авиации.

Вырвались из вражеского кольца военком ВВС фронта дивизионный комиссар И.С. Гальцев и начальник штаба генерал Я.С. Шкурин. Полковник Н.С. Скрипко, так же как и Фалалеев затем ставший маршалом авиации, подробно рассказывал о своих злоключениях в тылу противника, завершившихся, в конце концов, благополучно. Колонны нескольких смешавшихся штабов, двигаясь преимущественно по ночам, пересекая многочисленные реки, регулярно подвергаясь налетам небольших подразделений вражеских бомбардировщиков, упорно стремились навстречу своим войскам. Люди буквально падали с ног от усталости, когда в селе Лютеньки, неподалеку от Харькова, встретили своих кавалеристов. Бывший командующий ВВС 5-й армии оказался одним из

примерно 10 000 человек, которым удалось избежать плена.

Постараемся оценить потери ВВС ЮЗФ в Киевской оборонительной операции. Как уже отмечалось, к 10 августа мы недосчитались по разным причинам 1833 самолетов. Из этого количества 1050 — 1100 боевых машин были потеряны до 7 июля. Судя по данным оперативных сводок, с 11 августа по 26 сентября боевые и небоевые потери составили около 350 самолетов. Всего с 7 июля по 26 сентября 1941 г. учтенная убыль ВВС фронта превысила 1100 самолетов. По самым скромным подсчетам, было брошено при отступлении еще 200 самолетов разных типов. Кроме того, на данном направлении погибло немало бомбардировщиков ДБ-3ф из состава 4-го авиакорпуса ДД. Однако это соединение, подчинявшееся Главному командованию, действовало не только на Юго-Западном фронте, но на Южном и Крымском фронтах, а также участвовало в налетах на объекты Румынии. По данным штаба 5-го германского авиакорпуса, их истребители сбили за все время Киевской оборонительной операции 229 ДБ-3ф, а судя по нашим источникам, это количество необходимо сократить вдвое (в одних случаях не подтверждаются факты падения самолетов, в других — германские летчики ошибались в определении типа машин, принимая ДБ-3ф, скажем, за Ар-2). Таким образом, в ходе оборонительной операции наша сторона лишилась не менее 1400—1450 самолетов [63].

По данным военного историка И.В. Тимоховича, собравшего статистические данные по действиям ВВС ЮЗФ и дальнебомбардировочной авиации Главного командования в данной операции (учитывалась работа с 7 июля по 9 сентября 1941 г.), большинство самолетов-вылетов — 43,1% от общего числа — было затрачено на поддержку войск. Еще 40,2% всех вылетов направлялось на

борьбу за господство в воздухе, 6,3% — на ведение разведки, 10,4% — решение других задач [64].

* * *

Так завершилась воздушная оборона Киева — одновременно трагическая и героическая страница нашей истории. Как видно из приведенного материала, авиация обеих сторон принимала в сражении активное участие и понесла большие потери. Советские воины на земле и в воздухе смогли в течение нескольких месяцев задерживать врага на рубеже Днепра, что способствовало срыву блицкрига — гитлеровского плана молниеносной войны против Советского Союза.

Источники и литература

1. Исаев А.В. От Дубно до Ростова. М.: 2004. С. 447.
2. Plocher H. The German Air Force versus Russia, 1941. New York, 1965. P. 66.
3. Сборник боевых документов Великой Отечественной войны. Вып. 40. М.: 1960. С. 399.
4. Сборник боевых документов Великой Отечественной войны. Вып. 36. М.: 1958. С. 118.
5. ЦАМО РФ. Ф. 35. Оп. 11285. Д. 215. Л. 298.
6. Сборник боевых документов. Вып. 40. С. 26.
7. Там же. С. 36.
8. ЦАМО РФ. Ф. 20063. Оп. 1. Д. 23. Л. 298.
9. ЦАМО РФ. Ф. 70-го гв. шав. Оп. 184637. Д. 3. Л. 25.
10. Дашичев В.И. Банкротство стратегии германского фашизма. Т. 2. М.: 1973. С. 215.
11. Там же.
12. Там же. С. 234, 235.
13. Владимирский А.В. На киевском направлении. М.: 1989. С. 203.
14. Филиппи А. Припятская проблема. / Пер. с нем. М.: 1959. С. 111.
15. Владимирский А.В. Указ. соч. С. 227.
16. Архипенко Ф.Ф. Записки летчика-истребителя. М.: 1999. С. 35.
17. Prien J. Pik-as. Geschichte des Jagdgeschwader 53. Teil I. Hamburg: 1989. S. 410, 411.

18. Баграмян И.Х. Так начиналась война. М.: 1977. С. 285, 286.
19. Гальдер Ф. Военный дневник. Т. 3. Кн. 1. / Пер. с нем. М.: 1971. С. 286
20. Баграмян И.Х. Указ. соч. С. 285.
21. Дубровин Л.А. Пикировщики. М.: 1986. С. 17.
22. ЦАМО РФ. Ф. 229. Оп. 213. Д. 11. Л. 107, 108.
23. Светлишин Н.А. Войска ПВО в Великой Отечественной войне. М.: 1979. С. 48, 49.
24. ЦАМО РФ. Ф. 229. Оп. 161. Д. 11. Л. 332.
25. Schrodek G.W. Ihr Glaube galt dem Vaterland. Geschichte des Panzer-Regiments 15 (11. Panzer-Division) Munchen: 1976. S. 169.
26. Гальдер Ф. Указ. соч. С. 301.
27. Сборник боевых документов. Вып. 40. С. 423.
28. Там же. С. 45, 46.
29. Plocher H. Указ. соч. Р. 68.
30. Там же.
31. Там же. Р. 69.
32. Сборник боевых документов. Вып. 36. С. 118, 119.
33. Plocher H. Указ. соч. Р. 60, 61.
34. Дашичев В.И. Указ. соч. С. 238.
35. Зайцев А.Д. Оружие сильных духом. Ч. 1. Монино: 1984. С. 78.
36. Nowarra H. Luftwaffen-Einsatz «Barbarosa» 1941. Podzum: 1990. S. 72.
37. ЦАМО РФ. Ф. 35. Оп. 11280. Д. 18. Л. 497.
38. Сообщения Советского Информбюро. Кн. 1. М.: 1944. С. 182.
39. Дубровин Л.А. Указ. соч. С. 35.
40. Там же.
41. Составлено по: ЦАМО РФ. Ф. 35. Оп. 11285. Д. 215. Л. 44; Ф. 20064. Оп. 1. Д. 5. Л. 295, 339.
42. Советские Военно-воздушные силы в Великой Отечественной войне 1941—1945 гг. Сборник документов. № 1. М.: 1957. С. 64, 65.
43. Сборник боевых документов. Вып. 36. С. 118, 119.
44. Schwabedissen W. The Russian Air Force in the Eyes of German Commander's. New York: 1960. P. 86.
45. Сообщения Советского Информбюро. С. 212.
46. Nowarra H. Указ. соч. S. 75.
47. Сборник боевых документов Великой Отечественной войны. Вып. 43. М.: 1960. С.40
48. Там же. С. 264.
49. Грецов М.Д. На Юго-Западном направлении. М.: 1965. С. 155.
50. Schwabedissen W. Указ. соч. Р. 77, 78.
51. Грецов М.Д. Указ. соч. С. 155.
52. Москаленко К.С. На Юго-Западном направлении. Кн. 1. М.: 1975. С. 80, 81.

1941. Битва за небо
От Днепра до Финского залива

53. Русский архив. Великая Отечественная. Кн. 5(1). М.: 1996. С. 191.
54. Москаленко К.С. Указ. соч. С. 69.
55. Plocher H. Указ. соч. Р. 131, 132.
56. ЦАМО РФ. Ф. 325-го тбап. Оп. 461380. Д. 4. Л. 8.
57. Исаев А.В. Указ. соч. С. 571.
58. Русский архив. Великая Отечественная. Кн. 5(1). М.: 1996. С. 174.
59. ЦАМО РФ. Ф. 35. Оп. 11250. Д. 51. Л. 78.
60. Архипенко Ф.Ф. Указ. соч. С. 37.
61. Советские Военно-воздушные силы в Великой Отечественной войне 1941 – 1945 гг. Сборник документов. № 7 (Инженерно-авиационная служба ВВС). М.: 1965. С. 250.
62. Скрипко Н.С. По целям ближним и дальним. М.: 1981. С. 142, 143.
63. Составлено по: ЦАМО РФ. Ф. 229. Оп. 181. Д. 25. Л. 50 – 65; Prien J., Stemmer G., Rodeike P., Bock W. Die Jagdfliegerverbände der Deutschen Luftwaffe 1934 bis 1945. Teil 6/I. Eutin: 2004. S. 48, 49, 75 – 80, 109 – 115, 140 – 148; Teil 6/II. Eutin: 2004. S. 69 – 71, 93 – 95, 108 – 111.
64. Тимохович И.В. Развитие оперативного искусства Военно-Воздушных Сил в Великой Отечественной войне. Дисс. доктора ист. наук. Приложение. Табл. 38. Монино: 1969.

Часть вторая



**ВОЗДУШНЫЕ
НАЛЕТЫ
НА ЛЕНИНГРАД
И КРОНШТАДТ**

Глава 5

ФРОНТ ЕЩЕ ДАЛЕКО?

ГЕРМАНСКИЕ ПЛАНЫ

Как известно, со второй половины 1940 г. гитлеровское командование приступило к конкретному планированию войны против Советского Союза. Исходя из оценки общего стратегического положения и сил Советского государства в основу плана было положено требование максимально быстро, молниеносно разгромить Красную Армию, до того как Великобритания и США сумеют придти на помощь СССР. Как отмечал начальник штаба Верховного главнокомандования генерал-фельдмаршал В. Кейтель, исключительно большие размеры территории России делали абсолютно невозможным ее полное завоевание и «для достижения победы в войне против СССР достаточно достигнуть важнейшего оперативно-стратегического рубежа, а именно линии Ленинград — Москва — Сталинград — Кавказ, что исключит для России практическую возможность оказывать военное сопротивление, так как армия будет отрезана от важнейших баз, в первую очередь от нефти» [1].

5 декабря начальник Генерального штаба сухопутных войск генерал-полковник Ф. Гальдер изложил в присут-

ствии фюрера основы планируемой кампании, четко обозначив три стратегических направления наступления: ленинградское, московское (главное) и киевское. В подписанной Гитлером через несколько дней директиве № 21 (план «Барбаросса»), в частности, говорилось о том, что войска группы армий «Центр», предназначавшейся для наступления севернее Припятских болот, должны «раздробить противника в Белоруссии. Таким образом будут созданы предпосылки для поворота мощных частей подвижных войск на север, с тем чтобы во взаимодействии с северной группой армий, наступающей из Восточной Пруссии в общем направлении на Ленинград, уничтожить силы противника в Прибалтике. Лишь после выполнения этой неотложной задачи, за которой должен последовать захват Ленинграда и Кронштадта, следует приступить к операциям по взятию Москвы — важного центра коммуникаций и военной промышленности» [2].

В подготовленной в конце января 1941 г. в развитие этого документа директиве по стратегическому развертыванию войск на Востоке, группе армий «Север» ставилась дополнительная задача: «Захватом портов на Балтийском море лишить русский флот его баз». От военно-морского флота Германии требовалось, «по-прежнему сосредоточивая свои основные усилия в борьбе против Англии, обеспечивать оборону собственного побережья и не допускать прорыва вражеского флота из Балтийского моря. При этом до занятия Ленинграда — последней базы русского флота — следует избегать крупных морских операций» [3].

Комментируя будущее участие германского флота в операции «Барбаросса», один из бывших морских стратегов Германии К. Ассман отмечал: «В этом очень осторожном плане чувствовалось уважение к русскому фло-

ту»; а далее он обратил внимание на существенное противоречие: «Сухопутным войскам ставились наступательные задачи, ВМС – оборонительные» [4].

На Балтике немцы планировали задействовать с первых дней кампании лишь несколько подводных лодок и торпедных катеров, а также минных заградителей, тральщиков, других вспомогательных и малых военных кораблей. Определенные надежды германское командование возлагало на флот своего финского союзника. Но главную роль на театре должна была сыграть авиация: в состав действовавшего в Прибалтике 1-го воздушного флота генерал-полковника А. Келлера (*A. Keller*) входило «Авиакомандование Балтика», возглавляемое полковником В. фон Вилдом (*W. von Wild*), задачей которого была борьба с советским флотом. Однако «Авиакомандование» было весьма малочисленным и в июне 1941 г. включало морскую разведывательную группу SAGr125



В одном из домиков штаба 1-го воздушного флота

(на устаревших поплавковых He60, He114 и Ar95), бомбардировочную группу KGr806 (на Ju88), отряд спасения на море Seenot9 (на He59) и учебно-боевое истребительное подразделение Erg/JG54 (на Bf109) — всего 78 самолетов.

На одном из совещаний по вопросам действия германского военно-морского флота высказывалось соображение о том, что ограниченными силами бомбардировочной авиации «целесообразно будет беспокоить русский флот внезапными ударами» [5]. Хотя группе KGr806 с первых дней войны удался ряд результативных атак кораблей и судов (например, 19 июля прямым попаданием бомбы был потоплен эсминец «Сердитый»), ее неоднократно отвлекали для действий на сухопутном фронте. Немцы не сомневались: после выхода к Ленинграду и Кронштадту советский флот на Балтике окажется в безнадёжном положении и перестанет существовать.

Следует отметить, что многие советские историки и бывшие флотоводцы утверждают: накануне войны Военно-Морской Флот оказался гораздо лучше подготовлен к боевым действиям, чем Красная Армия, а моряки более организованно отражали рейды вражеских самолетов в зонах ответственности военно-морских флотов. Однако отсутствие потерь советских кораблей от внезапных атак вражеской авиации 22 июня 1941 г., да и в последующие дни можно в первую очередь объяснить незначительностью выделенных немцами и их союзниками соединений и ограниченностью поставленных перед военно-морскими и военно-воздушными силами задач на Балтике.

В подготовленном 31 мая 1941 г. разведывательным отделом Генерального штаба люфтваффе материале (с приложением весьма подробных карт) перечислены военные порты и военно-морские базы Советского Союза на Бал-

тийском, Черном и Северном морях. В этом документе Кронштадт указан первым в списке как «объект, назначенный для бомбардировки» [6]. Советская разведка смогла перехватить важный материал, свидетельствующий о намерениях Германии.

После ознакомления с этим документом штаб ВВС Красной Армии не сомневался, что в самое ближайшее время вероятный противник предпримет налеты и на Ленинград — он числился «объектом № 1» для немецких бомбардировщиков. Генеральный штаб люфтваффе определял его как «второй по величине город СССР, крупный морской и речной торговый порт при впадении Невы в Финский залив, культурный и научный центр с разнообразной промышленностью и верфями, железнодорожный узел значительных размеров» [7]. Население Ленинграда немцы оценили в 3,2 млн человек.

Среди объектов, которые следовало уничтожить бомбами в первую очередь, назывались Семеновские казармы, завод по производству приборов для ВМФ «Новая Голландия», здание штаба Ленинградского военного округа (ЛВО), Адмиралтейство, крупнейшие мосты через Неву, Адмиралтейские верфи, самолетостроительный завод № 23, завод точных механизмов «Макс Гельц», монтажный и ремонтный заводы ОГПУ, фабрика «Пневматика», радиозавод им. Коминтерна и др. Хотя многие предприятия названы не совсем точно, места их расположения были указаны верно. Судя по отметкам на карте, немцы планировали разбомбить казармы зенитных частей, летние лагеря летчиков восточнее деревни Пороховое, склады боеприпасов у Новой деревни, северо-восточнее Финляндского вокзала. Все это еще раз подчеркивало нешуточную угрозу, нависшую над Ленинградом и ленинградцами, и требовало срочного усиления ПВО.

ОРГАНИЗАЦИЯ ПВО ЛЕНИНГРАДА И КРОНШТАДА

Противовоздушная оборона Ленинграда строилась в контексте общей воздушной обороны крупных центров СССР. Еще в конце 1920-х годов были разработаны основные принципы обороны, массированного использования всех средств для отражения нападения противника с любого направления и с учетом их сосредоточения на наиболее угрожаемых направлениях. Просматриваются глубокие аналогии при построении ПВО «двух столиц»¹.

В следующем десятилетии претерпели значительное изменение организационные формы войск ПВО территории страны, были подготовлены командные кадры, усовершенствовано вооружение зенитной артиллерии, истребительной авиации, прожекторных частей и аэростатов заграждения, созданы наработки в области их тактического и оперативного использования. Все это было использовано при создании ПВО Ленинграда. Причем город находился под пристальным вниманием высшего руководства страны, следствием чего стало создание многочисленных «высоких» комиссий.

Так, в январе 1937 г. комиссией Комитета партийного контроля при ЦК ВКП(б) была проверена противовоздушная оборона Ленинграда. По результатам проверки комиссия сделала вывод, что ПВО находилось «в совершенно неудовлетворительном, безобразном состоянии, не обеспечивающем даже минимальных требований противовоздушной обороны этого важнейшего стратегичес-

¹ Подробнее о противовоздушной обороне Москвы и решении общих вопросов ПВО крупных центров см. Хазанов Д. Б. «1941 г. Война в воздухе. Горькие уроки», глава «Грозное московское небо».

кого, политического и экономического пункта». Причиной, по мнению руководителя группы по военно-морским делам комкора Н.В. Куйбышева, являлась плохая организация сил и средств ПВО, их необеспеченность подготовленным командным составом, реальными средствами мобилизационного развертывания из-за «возмутительно безответственного, безобразного, преступного отношения командования округа, пункта ПВО и его частей к новейшей современной боевой технике, состоящей на вооружении в частях» [8].

Эмоциональный доклад «О состоянии зенитной и авиационной обороны города Ленинграда» был представлен членам Комитета обороны при СТО И.В. Сталину, К.Е. Ворошилову, Г.К. Орджоникидзе, секретарю ЦК ВКП(б) А.А. Жданову, генеральному комиссару государственной безопасности Н.И. Ежову. Материалы доклада крайне негативно сказались на судьбах упомянутых в нем людей, включая самого руководителя комиссии Н.В. Куйбышева; многие из них вскоре были арестованы. В наркомате обороны вопрос о недостатках противовоздушной обороны города на Неве обсуждался на совещании начальствующего состава центрального аппарата под председательством маршала М.Н. Тухачевского. По его результатам было расформировано ранее созданное управление 2-й дивизии ПВО, а для руководства всеми частями, стоящими на обороне города с воздуха, в марте того же года развернули управление ПВО Ленинграда. В октябре 1937 г. управление преобразовали во 2-й корпус ПВО.

В ходе советско-финской войны 1939–1940 гг. корпус входил в состав Действующей армии Северо-Западного фронта. В этот период прошли проверку многие теоретические положения, планировалось в боевых условиях отработать взаимодействие сил и средств ПВО. С первых дней конфликта все соединения и части корпуса были

приведены в состояние боевой готовности, было организовано патрулирование истребителей ПВО. Согласно утвержденному плану, центр Ленинграда и пригороды в радиусе 20–25 км входили в зону ведения огня зенитной артиллерией, а истребители должны были встречать противника и уничтожать его на подходах к этой зоне. Пассивность финской авиации не позволила на деле проверить эффективность работы 2-го корпуса ПВО, хотя отмечалось, что служба ВНОС часто ошибалась в принадлежности пролетающих самолетов, с большим опозданием передавала донесения на центральный пункт управления.

Многие важные мероприятия по усилению противовоздушной обороны были намечены еще в начале 1941 г. Одни удалось осуществить, другие так и остались на бумаге. Как известно, в связи с возросшей угрозой нападения Германии 14 февраля нарком обороны маршал С.К. Тимошенко приказал разделить территорию СССР на зоны, районы и пункты ПВО. Документ устанавливал 13 зон ПВО, причем в Северную зону, объединявшую силы и средства Ленинградского и Архангельского военных округов (штаб в Ленинграде; командующий генерал-майор Ф.Я. Крюков), входили 2-й корпус ПВО генерал-майора М.М. Процветкина, который прикрывал собственно Ленинград, а также пять бригадных районов ПВО, из которых четыре — Петрозаводский, Выборгский, Свирский и Псковский, позже переименованный в Лужский, прикрывали подступы к городу на Неве соответственно с северо-востока, северо-запада, юго-востока и юга. Кроме того, в подчинении наркомата ВМФ создавался район ПВО Кронштадтской военно-морской базы.

Важнейшие решения, направленные на обеспечение защиты данного района от нападения с воздуха, проводи-

лись поспешно, были не до конца продуманными. С 14 по 26 апреля части 2-го корпуса ПВО всесторонне проверила комиссия во главе с тогдашним начальником управления ПВО генерал-полковником Г.М. Штерном. 15 мая на основе собранных материалов нарком обороны С.К. Тимошенко и начальник Генерального штаба Г.К. Жуков подписали приказ, в котором констатировалось: «Проверкой установлено, что боевая готовность ПВО находится в неудовлетворительном состоянии, а сама система недостаточно надежна и имеет ряд существенных недостатков» [9].

Основными изъянами созданной системы назывались следующие. Во-первых, искусственная и необоснованная подчиненность активных средств ПВО (прежде всего истребителей и артиллеристов) нескольким начальникам признавалась ошибочной. Во-вторых, зенитная артиллерия сама имела двойное подчинение (командующему войсками округа, а по специальным вопросам — начальнику



Самолеты И-16 составляли большую часть истребителей, защищавших Балтийский флот и Ленинград

ГУ ПВО). В-третьих, ощущалась острая нехватка снарядов для орудий среднего и малого калибра, а самих орудий малого калибра насчитывалось 69% от штатного состава. В-четвертых, учебные стрельбы показали, что командиры частей и соединений не готовы принимать самостоятельные решения в соответствии с обстановкой.

В результате принятых мер ряд недостатков удалось устранить. Утвержденный Военным советом ЛВО в конце мая 1941 г. Оперативный план противовоздушной обороны Ленинграда включал разделы, содержащие оценку противника и своих войск, замысел начальника пункта ПВО (командира корпуса) на ведение боевых действий родов войск, график боевых дежурств сил и средств ПВО в мирное время и развертывание войск до штатов военного времени, схемы организации управления войсками, взаимодействия внутри пункта, а также с силами и средствами ПВО КБФ.

В организации противовоздушной обороны командир корпуса генерал М.М. Процветкин основную роль отводил частям зенитной артиллерии. Силами шести полков зенитной артиллерии среднего калибра планировалось создать на непосредственных подступах к городу и над ним самим зону огня, предусмотрев наибольшую глубину огневой зоны на северо-западном и северо-восточном направлениях, а наибольшую плотность залпов — на западном и юго-западном направлениях. Предполагалось вести разведку воздушного противника силами полка ВНОС, уделив основное внимание государственной границе. Тогда же был сформирован 72-й отдельный радиобатальон ВНОС, на вооружение которого начали поступать первые серийные отечественные радиоустановки РУС-1 (радиоуправляватель самолетов) «Ревень». Ставились задачи частям прожектористов, аэростатов заграждения и истребителей, которые организационно в состав

войск Северной зоны ПВО не входили, а подчинялись командующему ВВС ЛВО¹.

По приказу командующего авиацией округа генерала А.А. Новикова прикрывать Ленинград с воздуха должны были 3-я иад полковника С.П. Данилова и 54-я иад подполковника С.Я. Симоненко. Об их боевых возможностях к началу лета дает представление табл. 5.1 [10].

К началу войны в шести зенитно-артиллерийских полках (115, 169, 189, 192, 194, 351-м зенап) и одном зенитно-пулеметном полке (2-м зпп) на вооружении находились 600 орудий среднего калибра, преимущественно 85-мм, 94 малокалиберных орудия, 141 счетверенный зенитный пулемет и 81 крупнокалиберный пулемет ДШК. Каждому зенап были приданы по одному прожекторному батальону из 2-го прожекторного полка для обеспечения стрельбы ночью. В состав 2-го корпуса входили 3, 4 и 11-й полки аэростатов заграждения (АЗ), 2-й полк и 72-й отдельный радиобатальон ВНОС, отдельные артдивизион и батальон связи. В составе корпуса насчитывалось более 3000 человек [11].

ОБОРОНА ЛЕНИНГРАДА С ВОЗДУХА В НАЧАЛЕ ВОЙНЫ

В теплую июньскую ночь с субботы на воскресенье набережные Невы и другие наиболее красивые места Ленинграда были заполнены выпускниками средних школ. По традиции молодежь провожала самую короткую ночь

¹ После передачи 7-го иак в июле 1941 г. (приказ наркома обороны о его создании датировался 19 июня 1941 г.) в оперативное подчинение 2-го корпуса ПВО документ о ведении противовоздушной обороны был уточнен и ставил задачи истребительной авиации на отражение воздушных налетов во взаимодействии с ВВС Северного фронта и частями ПВО КБФ.

Таблица 5.1

Сведения по численному и боевому составу истребителей ПВО на 1 июня 1941 г.

Часть	Место базирования	Тип самолета	Всего истребителей	Включая неисправные	Всего легчиков	Способных одновременно подняться в воздух	Из них готовых к действиям в СМУ и ночью
Управление 3-й иад	Горелово	И-16	2	—	2	2	—
19-й иап	Горелово Витино	И-16 И-153	69	15	68	54	24
44-й иап	Ропша	И-16 И-153	64	10	34	34	10
Управление 54-й иад	Левашово	—	—	—	—	—	—
26-й иап	Угловое Манушкино	И-16 И-153	52	9	53	43	25
157-й иап	Левашово	И-16	38	6	46	32	5
Всего			225	40	203	165	64

Примечание.

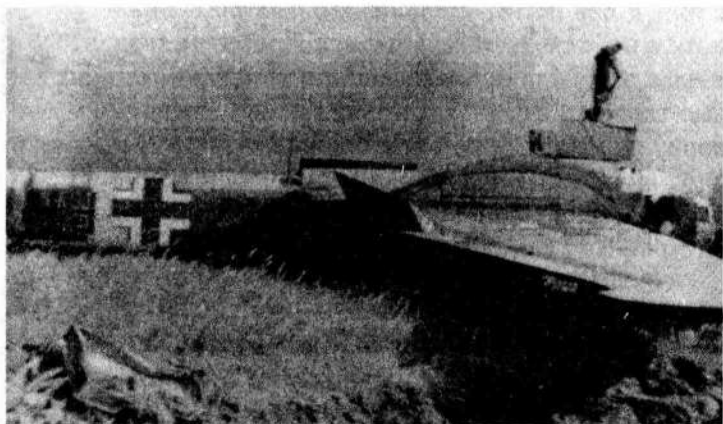
Кроме того, в состав 19-го иап входили два ЛаГГ-3, признанные непригодными к эксплуатации.

в году. Пели песни, смеялись, многие махали пролетающим в небе самолетам. Никто, конечно, не знал, что эта «белая ночь» станет последней мирной в жизни города и всей страны. 22 июня уже в первом часу ночи войскам 2-го корпуса ПВО был отдан приказ покинуть летние лагеря и идти маршем на позиции, а в 4 ч 40 мин новый приказ потребовал развернуть полки ПВО на боевых позициях, в том числе в самом городе. В 3 ч 20 мин 12 Ju88 из группы KGr806 поставили мины в Финском заливе и обстреляли пароход «Луга».

В ночь на 23 июня в Ленинграде впервые объявили сигнал воздушной тревоги, звучавший 41 мин. В это время 12 немецких бомбардировщиков со стороны Карельского перешейка на высоте около 500 м попытались прорваться к городу. Как следовало из немецких документов, в светлую ночь «юнкеры» из той же группы KGr806 собирались поставить мины вблизи Кронштадта. Им не удалось застать врасплох бойцов 2-го корпуса ПВО — расположенная в районе Сестрорецка батарея мл. лейтенанта А.Т. Пимченкова (115-й зенап) четырьмя залпами сбила один из самолетов, а его экипаж захватила в плен.

Группировка зенитной артиллерии, сложившаяся до войны, претерпела мало изменений, однако еще до конца июня командование решило усилить западное направление путем установки восьми батарей на баржах в Финском заливе. К этому времени за счет призыва приписного состава были полностью развернуты 16 ротных постов, 263 наблюдательных поста и 23 поста наведения истребителей — все они входили во 2-й полк ВНОС. Указанные посты создали на удалении 120–140 км от Ленинграда «полосу предупреждения» и на расстоянии 30–60 км — «сплошное поле наблюдения».

К сожалению, непосредственно прилегающие к городу на Неве большие водные пространства (Финский залив



Ju88 из KGt806 скапотировал на аэродроме Утти 23 июня и затем был списан

и Ладожское озеро) постами ВНОС совершенно не просматривались. Частично исправить этот недостаток должны были радиолокационные установки. После принятия на вооружение РУС-1 «Ревень» и освоения их серийного производства началась установка систем радиообнаружения в Закавказье и на Дальнем Востоке, а восемь комплектов развернули вдоль советско-финской границы параллельно «полосе предупреждения» (юго-западнее Ленинграда). Однако 26 июня установки пришлось снять и перенести в глубь обороны на рубеж Питкяранта — Кексгольм — Выборг. С 3 июля начался отвод постов ВНОС на Карельском перешейке, а еще через несколько дней — с рубежа Гдов — Луга. В этой ситуации значительно возросла роль новой станции РУС-2 «Редут», макетная установка которой под руководством инженера Шеина с 3 июля приступила к боевому дежурству в Токсове.

К 22 июня в ПВО Ленинграда было задействовано 113 прожекторов-искателей и 220 прожекторов-сопроводителей — всего 333 станции. По мнению командира

2-го корпуса генерала М.М. Процветкина, такое количество прожекторных установок было явно недостаточным для обнаружения самолетов противника ночью на любом направлении. Поэтому за счет перераспределения станций «Прожзвук» и концентрации 43 сопровождателей и 23 искателей в районах Красногвардейск (Гатчина) — Сиворицы — Витино — Ропша началось создание первого светового прожекторного поля; к 23 июля его удалось организовать над площадью 25х30 км. Через данный район наиболее часто проходили маршруты неприятельских разведчиков. 26 июля расчет сержанта Олыши южнее Красногвардейска впервые осветил самолет противника.

Параллельно производилось развертывание частей аэростатов заграждения. Их боевые порядки строились в начале войны с учетом необходимости прикрытия наиболее важных объектов города от действий штурмовиков и пикировщиков. Как в границах Ленинграда, так и на его подступах аэростаты заграждения располагались по площади в шахматном порядке. Для прикрытия города со стороны Финского залива на баржах был выставлен 31 пост, сформированы отдельные маневренные отряды. К 30 июля район Ленинграда площадью около 300 км² прикрывали 297 аэростатных постов, из них 145 системы «тандем», а остальные одиночные.

«Полки АЗ развертывались в центральной части г. Ленинграда, — вспоминал А.И. Бернштейн, в то время главный инженер 4-го полка аэростатов заграждения. — Посты устраивались в парках, среди жилых домов, на территории фабрик и заводов. Устанавливались они на Марсовом поле, в Летнем саду, у Исаакиевского собора, на Дворцовой площади. В ночное время над городом стояла стальная завеса тросов. Огромную нагрузку несли боевые посты АЗ. Расчет каждого из них состоял из 12 человек:

10 рядовых и два сержанта. Им была доверена вся подготовка аэростата к подъему, уход и ремонт, заделка боевых пробоин» [12].

Особая роль в ПВО Ленинграда принадлежала истребительной авиации. Остановимся подробнее на описании ее работы. С первого дня войны истребители приступили к боевому дежурству в ленинградском небе. Как уже упоминалось, первая тревога была объявлена в ночь на 23 июня в 3 ч 40 мин, после чего все полки ПВО вместе с другими авиаторами ЛВО перешли в состояние полной боевой готовности, приступили к рассредоточению и маскировке материальной части. Бойцы батальонов аэродромного обслуживания (бао) начали создавать сеть запасных и ложных аэродромов (в дополнение к 15 построенным до войны). 9—12 истребителей практически круглосуточно патрулировали в установленных зонах, охраняя Ленинград и прикрывая развертывание частей ПВО от налетов неприятельской авиации.

На второй-третий день войны была создана так называемая истребительная группа ПВО Ленинграда под командованием полковника С.П. Данилова. Кроме четырех полков (19-го, 26, 44 и 157-го иап), входивших в ее состав первоначально, позднее группе были приданы еще пять не полностью укомплектованных полков (7-й, 153, 154, 156 и 159-й иап). Во всех частях насчитывалось 218 И-16, 48 И-153 и 116 МиГ-3. В ряде случаев на аэродромах организовывались сводные группы самолетов, принадлежавших разным полкам. Например, на аэродроме Майсниеми летчиков четырех полков подчинили майору Г.М. Голицыну. В дальнейшем эта группа, именовавшаяся «7-й иап», перебазировалась в Горелово, а затем в Сиворицы для участия в противовоздушной обороне Ленинграда (в это время основная часть указанного полка под командованием Героя Советского Союза майора Е.Г.

Туренко продолжала действовать на Карельском перешейке в составе 5-й сад).

Первые попытки перехвата вражеских самолетов оказались неудачными. Например, единственная в июне 1941 г. встреча наших истребителей с противником не принесла результата. Днем 28-го числа Bf110 из 5(F)/122 прошел над Кронштадтом на высоте 7400 м, а звено 157-го иап, находившееся на 2500—3000 м ниже, не смогло ничем ему помешать, поскольку И-16 заметно уступали разведчику в скорости. На следующий день высоту патрулирования истребителей ПВО подняли до 8000 м, однако отсутствие на истребителях радиосвязи исключало возможность наведения с земли, не позволяло перехватывать неприятельских разведчиков. Лучшие результаты удавалось достигнуть при вылетах «по-зрячему» дежурных истребителей новых типов по команде КП 2-го корпуса ПВО.

В эти дни завершалось формирование шести новых



На аэродроме ЛаГГ-3 из 44-го иап. Машина была построена на ленинградском заводе № 23

истребительных полков для работы в системе ПВО Ленинграда — они получили порядковые номера от 191-го до 196-го. В конце июня личный состав приступил к более интенсивным, чем в довоенное время, полетам на машинах новых типов. Такие самолеты направляли преимущественно в части 3-й иад. Так, согласно документам 44-го иап, к 22 июня на аэродроме Ропша имелось 74 И-16 и И-153 и 66 летчиков. Вскоре из состава полка на укомплектование других частей было передано 25 И-16, 24 И-153 и 17 летчиков, но в то же время часть пополнили 26 МиГ-3 и 12 ЛаГГ-3. На аэродроме Горелово, а затем Шоссейное под руководством зам. командира полка капитана Г.К. Пасечника личный состав ознакомился с поведением машин на посадке, при наборе высоты, при переходе с одного режима полета на другой [13]. Это была чрезвычайно важная работа. Можно отметить, что «лагги» полк получил с ленинградского завода № 23 одним из первых, а роль «мигов» в обороне Ленинграда и борьбе с разведчиками противника вообще трудно переоценить.

К сожалению, дни напряженной учебы не обошлись без серьезных летных происшествий. В первые же военные дни в катастрофах погибли лейтенанты Антонюк и Галоев. С учетом прикомандированных частей до конца июня 1941 г. истребительная группа ПВО недосчиталась шести летчиков. Наряду с авариями и катастрофами происходили многочисленные поломки, которые далеко не всегда фиксировались в документах, но заметно сокращали численность исправной материальной части.

Главный инженер ВВС ЛВО бригадинженер А.В. Агеев на основе доклада ст. инженера 7-го иап Н.П. Плотникова записал в рабочем дневнике: «29 июня осматривал самолеты полка на аэродроме Сиворицы. В нем числятся 37 МиГ-3, из которых 9 ушли обратно в Майсниеми. Там

же находится истребитель, сломанный 6 июня при посадке мл. лейтенантом Петриным: при пробеге он полностью выжал тормоза, из-за чего самолет скапотировал, пройдя 35–40 м; МиГ-3 № 3063 требует ремонта в мастерских.

27 июня летчик Купченко не вернулся на самолете № 3117 из патрулирования над станцией Дивенская.

28 июня летчик Сескутов на МиГ-3 № 3102 совершил вынужденную посадку на аэродроме Пушкин. Самолет поврежден – нужен полевой ремонт.

28 июня летчик Кольцов совершил вынужденную посадку на МиГ-3 № 3114 с убранными шасси в 4 км от аэродрома Ропша.

На самолете № 3080 лопнул трос уборки кистей; при посадке повреждена хвостовая часть, истребитель требует ремонта в ПАРМе.

На отдельных истребителях имеются дефекты, наиболее характерными из которых являются:

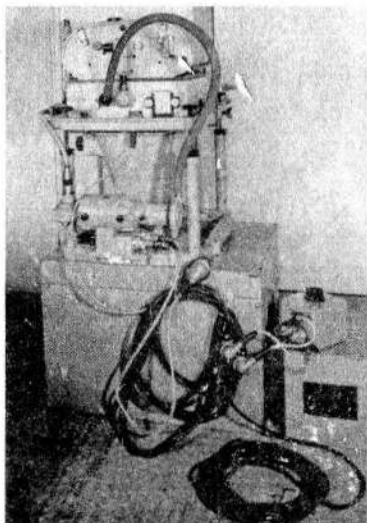
- трещины у штуцеров маслобака в месте крепления маслоструйки к радиатору (обнаружено 5 случаев);

- ослабление крепления трубок от радиатора к маслобаку (4 случая).

К утру исправно 24 МиГ-3. Сегодня вновь несколько “мигов” вышли из строя, их надо восстанавливать. Связался с начальником 6-го района авиационного базирования полковником П.Д. Жоглиным и просил его срочно оказать помощь военинженеру 3 ранга Плотникову, выделив ему машины для уборки вынужденно севших истребителей, полупортальный кран. Необходимо также обеспечить питанием команду ПАРМ-1, предоставленную авиаучилищем им. К.Е. Ворошилова, поскольку своих ремонтников полк не имеет» [14].

Недостаточная освоенность МиГ-3 личным составом серьезно ограничивала работу. С 23 по 29 июня на этом

типе самолета было выполнено 314 вылетов на патрулирование в системе ПВО Ленинграда из общего числа в 1914 вылетов. Чаще других летали на «мигах» летчики 159-го иап, которые поднимались в воздух 149 раз. Все же наиболее успешно освоили истребители Микояна и Гуревича в 19-м Краснознаменном иап, возглавляемом Героем Советского Союза майором А.Г. Ткаченко, поскольку именно пилоты этой части добились наибольших успехов в борьбе с неприятельскими разведчиками за первый месяц войны.



Немецкая фотокамера RMK/30x30

Согласно «Журналу учета сбитых самолетов противника летчиками 7-го иак ПВО», первые две победы корпус одержал 6 июля 1941 г. В 12 ч 41 мин над Ленинградом на высоте 6000 м ст. лейтенант С.В. Тютюнников из 19-го иап перехватил и атаковал самолет «Бленхейм», преследовал его до озера Лубенское, где у самолета противника, по донесению советского летчика, отвалилась плоскость и он упал (командир истребительной группы ПВО полковник С.П. Данилов засчитал ст. лейтенанту победу, полагая, что место падения самолета болотистое и труднодоступное, а в действительности поврежденный финский самолет, принадлежавший 4-му LeR (бомбардировочно-разведывательному полку), вернулся на свой аэродром).

В 18 ч 58 мин однополчанин Тютюнникова лейтенант

Д.С. Титаренко, вылетевший с аэродрома Горелово, в районе поселка Беззаботное произвел две атаки по летевшему на высоте 4000 м «юнкерсу»; у немецкого разведчика отвалилась консоль левой плоскости, он перешел в спираль и, разламываясь в воздухе, упал. Три члена экипажа выпрыгнули с парашютами, но у стрелка купол зацепился за стабилизатор, и он разбился вместе с самолетом, в то время как летчик и наблюдатель благополучно приземлились [15].

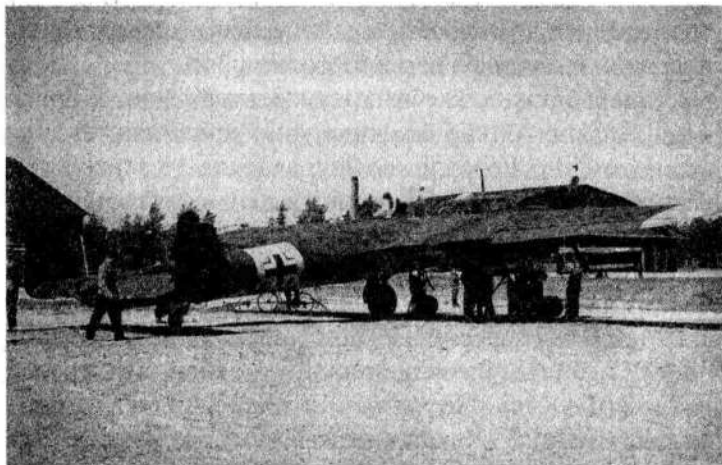
Когда С.П. Данилову с земли подтвердили факт уничтожения неприятельского разведчика, доложили о пленении двух лейтенантов германских ВВС, он приказал представить Д.С. Титаренко к награждению орденом Красного Знамени. Вскоре в штаб истребительной группы доставили уцелевшую в самолете немецкую карту, на которой синим карандашом были проставлены треугольники возле наших действующих аэродромов Керстово. Котлы, Комендантский, Горская, Касимово и др. Командование сделало вывод о проведении разведки противником аэродромной сети в районе Ленинграда, что подтвердили и допросы немецких авиаторов.

Командир экипажа сбитого самолета лейтенант Д. Виллмс (*D. Willms*) не только благополучно приземлился с парашютом, но пережил войну, а после ее завершения вернулся в ГДР. Впоследствии он вспоминал, как повлиял на его судьбу случай, произошедший в 1935 г. Тогда 17-летний Дитрих спас у острова Боркум трех тонущих в Северном море детей. Их отец, доктор Шмидт, занимал важный пост советника МИДа Германии и в знак благодарности помог юноше устроить дальнейшую судьбу, способствовал поступлению в авиакомпанию «Люфтганза». После обучения и прохождения практики в Темпельгофе его, рослого и толкового парня, призвали в люфтваффе, вскоре определив

служить во 2-й отряд стратегических разведчиков главного командования из так называемой «команды Ровеля».

На самолете Do215 без опознавательных знаков он летал в качестве наблюдателя и командира экипажа на больших высотах над Францией, Великобританией, Югославией, Советским Союзом. О готовящемся нападении на СССР лейтенант узнал 12 июня 1941 г., когда вместе с командиром своего отряда майором Ф. Прагером (*F. Prager*) принял участие в секретном совещании, состоявшемся в штабе 1-го воздушного флота. Присутствовавшие командиры были проинформированы о задачах на «день икс», состоянии противовоздушной обороны будущего противника, лучших советских истребителях И-16, маневренных, но вооруженных только пулеметами и не способных развивать скорость более 440 км/ч.

Сообщение о будущей войне Виллмс встретил с оптимизмом, поскольку оно легализовало его положение.



Разведчик Do215B из отряда 2(F)/ObdL на аэродроме Угги. Июль

Теперь, если бы их сбили в неприятельском тылу, они становились не шпионами и диверсантами, а военнослужащими, участвующими в боевых действиях. Как полагал Виллмс, сбить его могли лишь случайно. Накануне экипаж прошел переучивание на современный разведчик Ju88, не уступавший в скорости лучшим истребителям русских, — в этом лейтенант не сомневался. О последнем вылете с аэродрома Инстербурга, когда он сам находился за штурвалом, Виллмс вспоминал:

«На высоте 8000 м самолет подлетал к городу на Неве. Стояли белые ночи, и воздушная разведка велась по 18 ч в сутки. Когда слева появилась Кронштадтская бухта, спереди — извилистая лента Невы и сотни домов трехмиллионного города, наш L2+OS снизился и “раскрыл глаза” своих фотокамер.

— Сзади — истребитель, — доложил наблюдатель лейтенант К. Неелмайер (*K. Neelmaier*).

— Вот как?! Это поистине ужасно! — насмешливо ответил я.

— Он поднимается нам навстречу, господин лейтенант! — крикнул кто-то за спиной. — Это совсем не «рата»¹.

Едва механик и наблюдатель успели занять места у пулеметов, как советский самолет ринулся в атаку со стороны солнца. Это был истребитель «хк» последней модификации. Первая же очередь из скорострельной пушки попала в цель, со свистом разлетелись вдребезги кислородные баллоны, машину охватило пламя.

— Прыгайте! — изо всех сил ору я.

Все четверо ранены, лишь двое смогли благополучно вырваться на свободу. Я дернул за кольцо парашюта, раз-

¹ «Ратой» немцы еще во время войны в Испании называли истребитель И-16. В действительности Виллмса атаковал не Як-1, а МиГ-3, вооруженный тремя пулеметами, один из которых — крупнокалиберный.

дался резкий толчок, шелестя, распахнулся шелковый купол. Теперь он медленно опускался на вражеский город; ветер, раскачивая, нес его к Неве. Были ясно видны большие мосты, перекинутае через реку. Казалось, толпы людей поджидали там, внизу, тысячи глаз устремлены на спускавшегося летчика. Мной овладел страх, появилось желание застрелиться, пока не поздно. Вспомнил о пистолете, который торчал из голенища правого сапога. Но обоих сапог нет: от резкого толчка при раскрытии парашюта они слетели с ног. Теперь уж точно я попаду живым в руки врага, который не знает пощады» [16].

Анализ советских и немецких документов, относящихся к начальному периоду войны, показывает, что в ряде случаев приведенные в них данные не дополняют, а противоречат друг другу. Так, в упомянутом «Журнале учета сбитых» можно прочесть: «8 июля в 10 ч 55 мин ка-



Неизвестный летчик ВВС Ленфронта вылетает на задание на И-16

питан Чудиновский и ст. лейтенант Оспишев из 19-го иап в районе Красного Села на высоте 5000 м, обнаружив Ju88, произвели несколько атак, сопровождая его до озера Велье. Правый мотор «юнкерса» задымил, и самолет стал снижаться с разворотом вправо, предположительно он упал в районе озера Самро. Во время атак истребитель Оспишева был подбит и со снижением пошел на свой аэродром (резюме полковника С.П. Данилова: вражеский самолет сбит Чудиновским и Оспишевым, трофеи доставлены, летчики представлены к награде)» [17].

Как следует из германских источников, накануне немцы несколько перераспределили силы. Начальник Генерального штаба сухопутных войск генерал Ф. Гальдер на основе доклада представителя люфтваффе при главкоме сухопутных войск, инспектора разведывательной авиации генерала Р. Богача (*R. Bogach*), записал в дневнике: «Начинает ощущаться нехватка разведывательных самолетов дальнего действия. Разведывательная авиация ОКХ (главного командования сухопутных войск. — *Прим. авт.*) принимает на себя задачу ведения разведки над Эстонией с целью облегчения выполнения задач, стоящих перед авиацией группы армий “Север”. Взамен этого авиация группы армий “Север” будет вести разведку в районе между Ленинградом и Москвой» [18].

Разведка южных пригородов Ленинграда велась отрядом 1(F)/22, который в начале кампании против СССР действовал в интересах штаба группы армий «Север» и располагал всего двумя-тремя боеготовыми машинами. Один из «юнкерсов» этого подразделения и был атакован утром 8 июля летчиками 19-го иап. Будучи обстрелянным недалеко от Петергофа, германский экипаж скольжением сбил пламя, резким пикированием уклонился от атаки в сторону Финского залива, после чего благополучно вернулся на свой аэродром.

К этому времени завершилось формирование 7-го иак из частей 3-й и 54-й иад, начатое по приказу наркома обороны № 0041 от 19 июня. Соединение поступило в оперативное подчинение 2-го корпуса ПВО. Командиром 7-го иак был назначен Герой Советского Союза полковник С.П. Данилов, военным комиссаром — бригадный комиссар Ф.Ф. Веров, начальником штаба — полковник Н.П. Абрамов. В составе корпуса имелось 339 исправных и 62 неисправных истребителя и 411 летчиков. Согласно отчету, 330 экипажей были готовы к ведению боевых действий, причем 108 считались ночниками, а 80 летчиков могли пилотировать МиГ-3 днем и 19 ночью [19]. К сожалению, освоение ЛаГГ-3 задерживалось ввиду все еще не устраненных многочисленных производственных и конструктивных дефектов этих машин.

По данным штаба 7-го иак, наиболее жаркие бои с неприятелем летчики корпуса вели 11 и 12 июля — по их данным, было сбито не меньше восьми врагов ценой потери одного МиГ-3 и одного пилота. И хотя в каждом случае представлялись, казалось, убедительные свидетельства победы (например, «самолет противника врезался в два горящих дома»), немецкие источники подтверждают лишь некоторые успешные бои советских летчиков ПВО. Противник недосчитался, вероятно, трех машин (Ju88A № 7166, 2231 и 0799).

11 июля в 9 ч 58 мин в районе Чудово лейтенант Назаров из 157-го иап неожиданно встретил и тут же обстрелял шедший на бреющем Ju88. Уходя от атаки «ишака» разворотом, немецкий самолет зацепил за телеграфный столб, упал на землю и разбился с экипажем. Находившийся в тот момент на станции Торфяное (перегон Чудово — Тосно) командующий Северо-Западного направления маршал К.Е. Ворошилов вышел из своего поезда и осмотрел рухнувший самолет;

судя по бортовым кодам (V4+AM), он принадлежал отряду 4/KG1.

На следующий день в 11 ч 30 мин лейтенант Антонов и политрук Сухов из 19-го иап заметили над Красногвардейском на высоте 7500 м неприятельский разведчик. После первой атаки противник с резким снижением пошел по направлению к Луге, затем круто изменил направление, зайдя в облачность. Лейтенант Антонов настиг его и ударил плоскостью по хвостовому оперению. «Юнкерс» попытался скрыться, но с поврежденным стабилизатором долго лететь не мог, упав северо-восточнее озера Лубенское, а летчики воспользовались парашютами. МиГ-3 лейтенанта М.Г. Антонова получил лишь небольшую вмятину на плоскости и благополучно приземлился в Горелове; за этот подвиг летчика наградили орденом Красной Звезды. Ju88 из отряда 1(F)/22 имел задачу ведения разведки вдоль автомобильной и железной дорог Невель — Остров — Псков, но углубился на 150 км на северо-восток в глубь советской территории, что оказалось для него фатальным. Три члена немецкого экипажа во главе с лейтенантом Г. Фанке (*H. Fanke*) действительно были задержаны и пленены, а бортрадист смог уйти от преследователей, пробравшись через несколько дней к своим.

Вечером того же дня летчики 7-го иап сопровождали подразделение СБ в район севернее Пскова. После боя с «мессершмиттами», в котором наша группа заявила об уничтожении двух самолетов противника, но недосчиталась лейтенанта Глухова, «миги» направились на свой аэродром. В 20 ч 55 мин лейтенант Качковский заметил разрывы бомб возле станции Сиверская и вражеский бомбардировщик. После двух атак Ju88 из 3/KG76 рухнул на землю у озера Красногорское. На этот раз все члены экипажа, возглавляемого лейтенантом В. Шмидтом (*W. Schmidt*), скрылись в лесу, после чего были вывезены из-за линии фронта

на связном самолете Fi156 «Шторх». Впоследствии выяснилось, что лейтенант Глухов получил тяжелое ранение, но смог спастись из горящего самолета с парашютом.

К середине июля небоевые потери в 7-м иак заметно превосходили боевые, причем ни один из полков не смог избежать тяжелых летных происшествий. Из справки штаба корпуса следовало, что в авариях было потеряно по три И-16 и МиГ-3, а в катастрофах — по четыре И-16 и МиГ-3; погибли восемь летчиков. Удалось ввести в строй прибывших на пополнение молодых авиаторов. Почти все «миги» считались освоенными, а многие «лагги» (они поступили в 44-й и 19-й иап) признали нуждавшимися в доводке для устранения наиболее массовых дефектов, препятствующих нормальной эксплуатации (например, негерметичности гидросистемы шасси).

В целом действия летчиков 7-го иак можно признать вполне успешными. Вероятно, ввиду потерь большого числа «юнкерсов» в первой половине июля германское командование решило проверить надежность ПВО Ленинграда, послав на бомбардировку города Bf110 из I/ZG26. 18 июля одиночный самолет прорвался к южным окраинам города, сбросил две бомбы, не причинившие, впрочем, существенного ущерба. Утром 20 июля Ленинград попыталась атаковать относительно крупная вражеская группа, ведомая командиром отряда обер-лейтенантом К. Лангхофом (*K. Langhof*). Группа состояла из 12 истребителей-бомбардировщиков Bf110 из I/ZG26 и 9 бомбардировщиков Ju88, принадлежавших II/KG76. Им наперерез вылетело 26 наших истребителей, которые у Красногвардейска навязали противнику бой. На его первом этапе загорелись «мессершмитт» и ЛаГГ-3. Попад в критическое положение, пилот «лагга» лейтенант В.П. Клыков из 19-го иап своей подбитой машиной № 0110012 протаранил один из Bf110 и толь-



Bf109F, совершивший 20 июля вынужденную посадку в расположении советских войск, был затем выставлен для обозрения в пригородном парке Ленинграда

ко после этого воспользовался парашютом (таран был первым на истребителе данного типа).

Не менее жаркие схватки происходили в последующие двое суток. На этот раз противник привлек Bf109 к прикрытию Bf110 и Ju88 — советские потери заметно возросли. Так, утром 22 июля вылетевшее по тревоге звено капитана Боголюбова из 44-го иап вынуждено было принять неравный бой с пятью «мессершмиттами» из II/JG54. Внезапной атакой они подожгли МиГ-3 ведущего, а затем самолет одного из его ведомых — лейтенанта Прищепы, но последний смог выпрыгнуть из объятый пламенем машины.

Когда в 18 ч 45 мин к аэродрому Ропша приблизилась группа из 15 Bf110, то командир 44-го иап майор В.С. Благовещенский поднял в воздух все исправные в то время истребители — 8 МиГ-3 и 3 И-16 и взлетел сам. Согласованными действиями удалось не только сорвать налет на

свой аэродром, не пропустить неприятеля к Ленинграду, но и не понести потерь в личном составе и материальной части. Всего вечером 22 июля между 75 истребителями 7-го иак ПВО и 70 истребителями-бомбардировщиками и бомбардировщиками 1-го германского воздушного флота, шедшими на город компактными группами, разгорелось не менее пяти групповых боев, в ходе которых был сбит еще один «юнкерс» из I/KG76, а остальные вынуждены были повернуть назад.

В тот же день ГКО принял постановление № 232 «О противовоздушной обороне г. Ленинграда». В нем предусматривалось за счет очередных поставок самолетов промышленностью увеличить общее количество истребителей в 7-м иак с 244 до 540. Значительно усиливались боевой техникой зенитные артиллерийские полки. Намечалось довести число 37-мм орудий с 88 до 120 ед., а артвыстрелов к ним с 70 тыс. до 120 тыс. Одновременно планировалось доставить в Ленинград 100 тыс. 85-мм артвыстрелов и их общее число довести до 180 тыс. И наконец, было предусмотрено, что все очередные поставки промышленностью аэростатов заграждения, прожекторов после обеспечения частей ПВО Москвы будут направлены на укомплектование 2-го корпуса ПВО Ленинграда. В итоге общее количество аэростатов заграждения по плану должно было увеличиться с 253 до 756.

Зам. командира 7-го иак ПВО, а в послевоенное время командующий Ленинградской армией ПВО генерал Н.Д. Антонов вспоминал: «Этому постановлению ГКО предшествовала докладная записка командующего Северным фронтом генерала М.М. Попова, отправленная в Генеральный штаб 19 июля на имя генерала армии Г.К. Жукова. На ее основании Георгий Константинович подготовил проект постановления ГКО и доложил его И.В. Сталину. Председатель ГКО согласился с приведенными до-

водами и подписал постановление. Однако его надо было принять хотя бы на несколько месяцев раньше. Тогда, может быть, от него была бы польза. Ведь Сталин все средства бросил на прикрытие Москвы, да и то их там сначала не хватало. Кстати, запоздалое постановление ГКО явилось одной из причин, вследствие которой осенью 1941 г. противник безнаказанно бомбил Ленинград. Вспомните, летом 41-го наркоматы вооружения и боеприпасов не выполняли установленных планов производства орудий и особенно боеприпасов. Большинство заводов, в том числе и ленинградских, эвакуировалось на восток. Поэтому ни о каком увеличении количества орудий и снарядов не могло быть и речи» [20].

Подводя промежуточные итоги, можно сказать, что с первых дней войны противник вторгся в воздушное пространство Ленинграда и пригородов. Одиночные самолеты и мелкие подразделения преимущественно вели разведку. Они взлетали с весьма удаленных аэродромов, таких, как Каунас, Тильзит, Митава, действовали и на малых высотах, вплоть до бреющего, и на больших (7000—8500 м). По данным наших постов ВНОС в границах корпуса ПВО до конца июня было зафиксировано 144 пролета, причем 20 машин летели на Ленинград. В следующем месяце эти цифры возросли и составили 1561 и 904 самолето-пролета соответственно. Во второй половине июля 9 неприятельских машин все-таки провалились к городу [21].

Разведывательная деятельность люфтваффе была направлена на выявление путей отхода наших войск, интенсивности движения по железным и грунтовым дорогам. Одновременно противник изучал систему противовоздушной обороны и расположение важнейших объектов, нашу аэродромную сеть. 14 июля впервые был атакован аэродром Сиворицы, занятый 7-м иап, — на лет-

ное поле упало 35 бомб массой от 50 до 250 кг. Во второй половине июля по аэродромам истребителей ПВО было нанесено еще семь ударов, причем наиболее интенсивно неприятель бомбил Горелово, но существенного ущерба не причинил.

Оценивая действия советских истребителей ПВО Ленинграда за первые 40 дней войны, отметим, что всего было выполнено 7286 самолето-вылетов, из них 7049 вылетов (97%) на выполнение задач непосредственно противовоздушной обороны. Звенья и эскадрильи, чаще всего на «ишаках» и «чайках», прикрывали город в сомкнутом строю, как на параде, обычно двумя ярусами в светлое время суток. Они красиво смотрелись с земли, но встречи патрулей с противником были весьма редки. Невысокая скорость поликарповских истребителей до минимума сокращала шансы на успешный перехват.

Еще до конца июня стало ясно, что основная угроза Ленинграду исходит не с северо-запада (с Карельского перешейка), а с юга. Финские самолеты крайне редко вторгались в границы 2-го корпуса ПВО, чего нельзя было сказать о самолетах люфтваффе. В последних числах июля с приближением линии фронта к городу и усилением активности бомбардировочных действий противника по железнодорожным станциям и перегонам Октябрьской железной дороги, истребительная авиация 7-го иак, помимо защиты Ленинграда, стала получать задачи по прикрытию станций и перегонов. Определенное место теперь занимали вылеты на разведку и штурмовку войск противника. От летчиков корпуса поступали первые донесения об уничтожении автомобилей с войсками и грузами, подавлении огня артиллерийских и зенитных батарей.

На удалении от города в 70–150 км на аэродромах Чудово, Малая Вишера, Любань стали создаваться засады истребителей. На них первоначально были перебази-

рованы по два звена 44-го и 157-го иап, а затем и подразделения из других частей. Мероприятие себя полностью оправдало, поскольку эти истребители смогли нанести ряд неожиданных ударов по бомбардировщикам и разведчикам противника, появлявшимся в данных районах. Однако и неприятель начал перебазирование своей авиации ближе к Ленинграду, что позволило ему действовать более активно, усилить прикрытие бомбардировщиков истребителями. Дальновидные командиры Красной Армии понимали, что город еще ждут серьезные испытания.

БОИ К ЮГУ ОТ ЛЕНИНГРАДА

В конце июля немцы продолжали удерживать инициативу на северо-западном направлении. Однако советские войска Северного фронта (СФ) при энергичной поддержке авиации смогли остановить ударные группировки противника, а также вынудили командование группы армий «Север» отказаться от планов с ходу выйти к Ленинграду. Все шесть авиационных соединений ВВС ЛенВО, преобразованного с началом войны в СФ, к рассматриваемому периоду времени сохранили высокую боеспособность, а понесенные потери авиации (две трети приходилось на самолеты СБ) были несравнимо меньше, чем на других действующих фронтах. Однако ситуация ухудшалась с каждым днем.

После встречи 21 июля с генерал-фельдмаршалом В. фон Леебом в штабе группы армий «Север» Гитлер решил существенно усилить войска, наступавшие на Ленинград. 30 июля он подписал одну из важнейших для хода всей кампании директиву – № 34, где приостановил наступление на Москву и подтвердил фон Леебу прежнюю задачу: окружить Ленинград и установить

связь с финнами. Директива гласила: «Авиация переносит главное направление воздушного наступления на северо-восточный фронт, для чего основные силы 8-го авиационного корпуса передаются 1-му воздушному флоту. Подкрепления доставить настолько быстро, чтобы они могли поддержать наступление группы армий «Север» на направлении главного удара с самого начала (утро 6.8)» [22].

Через несколько дней в штабе группы армий «Центр» Гитлер разъяснял: «Первой достижимой целью является Ленинград и русское побережье Балтийского моря в связи с тем, что в этом районе имеется большое число промышленных предприятий, а в самом Ленинграде находится единственный завод по производству сверхтяжелых танков, и также в связи с необходимостью устранения русского флота на Балтийском море» [23]. Он считал, что город на Неве будет взят к 20 августа.

30 июля К.Е. Ворошилов и А.А. Жданов были вызваны Ставкой в Москву, где получили указание разработать оперативный план обороны Ленинграда. В последующие несколько дней наиболее интенсивные бои отмечались на Карельском перешейке, где наступали финские войска, а на других участках Северного фронта наблюдалось относительное затишье. Предоставленную передышку использовали для укрепления линии обороны вокруг Ленинграда и, прежде всего, на его южных рубежах. В пригородах продолжилось строительство аэродромов, на базе трех эвакуированных на восток авиационных заводов было решено организовать две базы для ремонта самолетов и одну — ремонта моторов, что впоследствии имело исключительно большое значение для своевременного восстановления материальной части. Среди важных документов, принятых Военным советом Северного фронта, было поста-

новление «О мероприятиях по усилению противовоздушной обороны Ленинграда».

В штаб фронта поступали доклады о неоднократных случаях внезапного появления неприятельских самолетов около наших аэродромов и блокирования их работы. Чтобы противодействовать неприятелю, поднимались истребители с других аэродромов, но к их приходу «юнкерсы» успевали отбомбиться, а «мессершмитты» завершить штурмовку и безнаказанно уйти. К тому же в организации обороны наших аэродромов (фронтовой авиации и ПВО) выявились значительные недостатки. Так, ни одна из 20 зенитных батарей, которые планировалось развернуть для прикрытия аэродромов ВВС СФ, создана не была. Как правило, отражение воздушных атак осуществляли зенитно-пулеметные взводы, вооруженные счетверенными «максимами» или приспособленными для стрельбы по воздушным целям авиационными пушками ШВАК. Заслушав командиров 2-го корпуса генерала М.М. Процветкина, 7-го иак полковника С.П. Данило-



Стартует И-153 из 7-го иап ВВС Ленинградского фронта. Сентябрь

ва, члены Военного совета 5 августа потребовали «устранить отмеченные недостатки, резко поднять боевую готовность частей, исключив всякую возможность прорыва к городу противника в любых условиях дня и ночи, в любых метеоусловиях» [24]. Увы, имевшиеся силы и средства войск ПВО Ленинграда не позволяли выполнить эту задачу.

Тем временем оперативная пауза завершилась. Пополнив и перегруппировав соединения, войска группы армий «Север» генерал-фельдмаршала фон Лееба 8 августа перешли в наступление на кингисеппском направлении, а спустя двое суток двинулись на Лугу (против нашего Северного фронта) и Новгород (южнее стыка Северного и Северо-Западного фронтов). Завязались бои на дальних подступах к Ленинграду. Перенос сроков германского наступления объяснялся нелетной погодой. В состав 1-го воздушного флота теперь входили 1-й и 8-й авиакорпуса, а также «Авиакомандование Балтия». Первоначально советские войска, опираясь на хорошо подготовленные к обороне рубежи, сдерживали натиск превосходящих сил неприятеля. Тогда противник усилил нажим в северо-восточном секторе своего наступления; на новгородском направлении стал действовать весь 8-й авиакорпус, что и предопределило успех немцев; советские войска стали отступать.

В то время ВВС СФ в численности не уступали немецкой авиагруппировке, но силы были рассредоточены на широком фронте. Так, основная часть самолетов 2-й бад поддерживала войска правого крыла Северо-Западного фронта и лужского сектора, 5-я сад действовала на Карельском перешейке, ВВС КБФ и 41-я бад обеспечивали войска кингисеппского сектора. В резерве имелись 39-я иад и 7-й иак ПВО, полностью использовать которые было нельзя, поскольку они охраняли от налетов не-

приятельской авиации Ленинград, важные тыловые объекты и коммуникации фронта. Командующий ВВС Северного фронта генерал А.А. Новиков видел свою главную задачу в концентрации сил на важнейших направлениях. В дальнейшем ему удалось перенести на наиболее критическое кингисеппское направление, кроме уже указанных соединений, основные усилия 2-й бад, 39-й иад, а также отдельных частей 5-й сад.

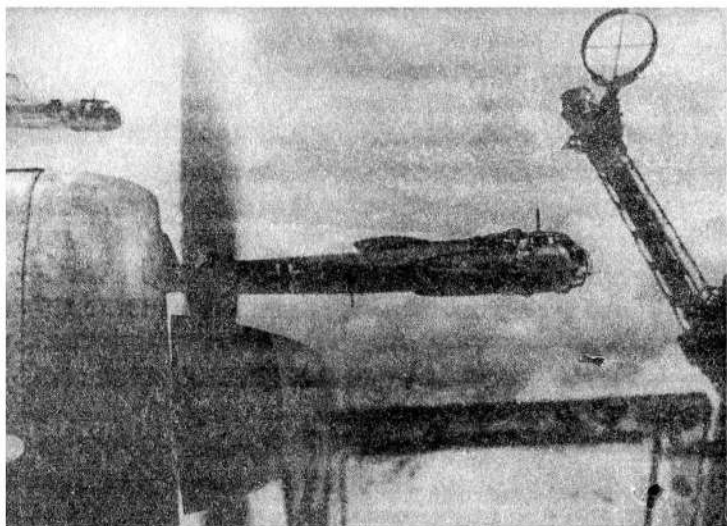
Бомбоштурмовые удары советских летчиков серьезно затруднили немцам наступление на Кингисепп. Поскольку люфтваффе оказывали сильное противодействие, подняв в воздух главные силы 1-го авиакорпуса генерала Г. Фёрстера (*G. Foerster*), то бои здесь принимали характер настоящих воздушных сражений. Их высокому накалу способствовала хорошая погода — в августе отмечалось только 3 нелетных дня, 8 ограниченно летных и 20 летных. Правда, неоднократно метеорологи фиксировали сильные грозы во второй половине дня, но и они, и кучевые облака не препятствовали полетам.

Эффективность действий советской авиации в значительной степени снижалась из-за отсутствия единого командования на Северо-Западном направлении. Хотя возглавлявший ВВС КБФ генерал М.И. Самохин и командир 7-го иак ПВО полковник С.П. Данилов выполняли указания генерала А.А. Новикова, для использования сил ВВС КБФ и авиации ПВО требовалось согласовывать решения в штабах. Однако быстро меняющаяся обстановка требовала незамедлительных действий. 14 августа главным Северо-Западного направления маршал К.Е. Ворошилов согласился с доводами Новикова и оперативно подчинил ему ВВС КБФ. В тот же день была сформирована отдельная морская авиагруппа, в которую вошли несколько частей и подразделений — всего 126 самолетов.

К 8–10 августа в составе германского 1-го воздушно-го флота насчитывалось примерно 750 самолетов (без войсковой и транспортной авиации, из которых 262 машины имел 8-й авиакорпус), которым противостояло немногим более 1000 советских самолетов, включая 813 самолетов ВВС СФ [25]. Число машин новых типов в нашей группировке практически не изменилось и составляло примерно 20% от общего количества самолетов военно-воздушных сил фронта. Однако возросла степень освоенности новой техники личным составом.

Кстати, неверным является представление, будто немцы использовали только самолеты новых типов. Так, бомбардировочная авиация 8-го авиакорпуса была представлена исключительно неновыми самолетами Do17Z — их насчитывалось 87 штук. Если к ним добавить 11 Do17P в отряде 2(F)/11, то становится ясно, как много этих устаревших (построенных в 1938–1939 гг.) машин, метко прозванных «летающими карандашами», действовало над Северным фронтом. Большая часть истребительных групп корпуса была укомплектована вполне заурядными и выдержавшими по несколько ремонтов самолетами Bf109E. Словом, основное преимущество противника было не в качестве авиационной техники, а в четком управлении, хорошем взаимодействии частей и соединений между собой и с наземными войсками.

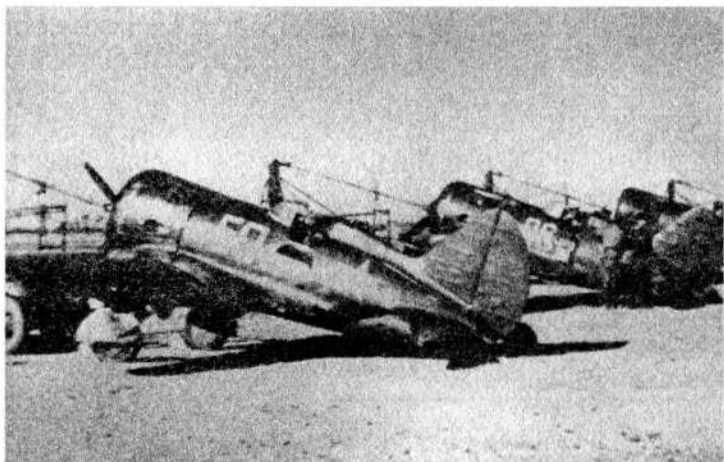
Люфтваффе действовали с большим напряжением: экипажи бомбардировочной эскадры KG2 выполнили, например, 10 августа по пять вылетов каждым боеготовым экипажем, а истребители II/JG52 — еще больше. Благодаря наведению с земли германские летчики часто наносили удары непосредственно у линии фронта, поражая сосредоточения наших войск, артиллерийские позиции, скопления танков. Внезапные и весьма эффективные удары с воздуха сказывались на исходе многих боев, позво-



В полете Do17Z из эскадры KG2

лили немцам прорвать Лужскую оборонительную линию и практически одновременно отразить контрудар войск Северо-Западного фронта, наносившийся под Старой Русой во фланг немецкой группировке.

Противник продолжал наступление на Ленинград. В эти же дни войска группы армий «Север» осадили Таллин, заняли почти всю территорию Прибалтики, начали борьбу за овладение Моонзундскими островами и полуостровом Ханко. Ставка ВГК пыталась предпринимать ответные меры: направляла на угрожаемые участки резервы, требовала перегруппировки сил, меняла командующих и командиров, а 23 августа для улучшения управления войсками разделила Северный фронт на Ленинградский, которым продолжил командовать генерал М.М. Попов, и Карельский фронты. Сдерживать наступление противника на новых рубежах удавалось в течение нескольких дней,



Подготовка к вылету И-16 из 5-го иап ВВС КБФ. Август 1941 г.

после чего советские войска под натиском моторизованных соединений и мощных ударов с воздуха продолжили отступление по направлению к Ленинграду.

Под ударами наземных войск и авиации противника наши войска 28 августа вынуждены были оставить Таллин. Более 20 тыс. человек с грузами и техникой примерно на 200 кораблях, транспортах и вспомогательных судах покинули рейд. Таллинский переход стал одновременно одной из наиболее трагических и героических страниц истории войны на Балтике. Хотя основные потери флот понес в результате подрыва на минах — всего ушли на дно 53 корабля и судна, — люфтваффе также внесли вклад в уничтожение советских плавсредств. По немецким данным, особенно эффективными оказались налеты отряда 2/KG77 при прохождении кораблями минного заграждения «Юминда».

В ходе оборонительных боев советская авиация также действовала с большим напряжением, экипажи проявля-

ли мужество и самоотверженность при решении боевых задач. За месяц боев (с 22 июля по 21 августа) только ВВС Северного фронта совершили 14 074 самолето-вылета, большинство из которых (8409 вылетов) были направлены на прикрытие своих войск. Для нанесения ударов по войскам неприятеля 58 вылетов совершили штурмовики Ил-2, 1260 — бомбардировщики и 1475 — истребители. Определенное место в боевой работе занимали разведка, атака вражеских аэродромов и коммуникаций. За этот период боевые потери составили 276, а небоевые — 72 самолета. Потери неприятеля оценивались более чем в 350 самолетов [26].

Основной урон наши летчики несли от действий вражеских истребителей, которые внезапными атаками неоднократно заставляли врасплох как целые группы, так и отдельные экипажи фронтовой, армейской и морской авиации. За указанный период времени ВВС КБФ недосчитались 50 бомбардировщиков, 8 штурмовиков, 77 истребителей, 40 разведчиков, преимущественно типа МБР-2. Согласно отчету штаба ВВС ЛФ, с 24 по 29 августа объединение безвозвратно потеряло по различным причинам 20 И-16, 13 И-153, 19 МиГ-3, 6 ЛаГГ-3, 1 СБ, 1 Пе-2 (всего 60 машин) [27].

А теперь обратимся к немецким источникам. С 10 по 30 августа включительно части 1-го воздушного флота совершили 17 591 самолето-вылет, из них 11 108 пришлось на долю бомбардировщиков и пикировщиков. Истребительные части и подразделения сбили 274 советских самолета, причем наиболее результативно действовала группа II/JG54 — 92 победы. 27 августа лейтенант Й. Пёс (*J. Poehs*) из этой части провел 38-й результативный бой, ставший 500-м на счету части. В это время ведущими асами в II/JG54 являлись обер-лейтенанты Г. Филипп (*H. Philipp*) и Х. Мютерих (*H. Muetherich*),



Один из сбитых летом 1941 г. «мессершмиттов» упал в озеро вблизи Пскова. Самолет был найден и извлечен из воды спустя более 50 лет

одержавшие 66 и 40 побед соответственно. Генерал-квартирмейстер зафиксировал за 21 день безвозвратную потерю всего 81 самолета (разрушение на 90% или более, что, как правило, означало их гибель за линией фронта) из состава 1-го воздушного флота. Однако немцы признавали, что временами (особенно в середине августа) половина боевых машин нуждалась в ремонте в результате воздушных боев, поломок или обстрелов с земли [28].

Советские летчики-истребители действовали звеньями, оставаясь в плотных строях, однообразно проводили атаки, открывали огонь с больших дистанций, недостаточно использовали облака и солнечную засветку; многие самолеты даже не имели на борту радиации, что, несомненно, снижало эффективность их применения. Но на-

пряженный, бескомпромиссный характер схваток под Ленинградом признавал и противник, а в наших документах отмечены многие герои-летчики, золотыми буквами вписавшие свои имена в историю обороны города. Вероятно, ни на одном другом операционном направлении не применялись так часто воздушные тараны, как в ходе Ленинградской стратегической оборонительной операции. Ведь первыми Героями Советского Союза в Великой Отечественной войне стали 8 июля 1941 г. мл. лейтенанты 158-го иап С.И. Здоровцев, М.П. Жуков и П.Т. Харитонов, ударами своих «ястребков» уничтожившие по одному «юнкерсу».

Особенно бесстрашно действовал Харитонов, совершивший 25 августа на ближних подступах к городу второй таран (первый он выполнил 27 июня, уничтожив Ju88 из II/KG77). Северо-восточнее Красногвардейска в паре с лейтенантом В.П. Иозицей он атаковал вражеский са-



Лейтенант А.В. Чирков (в центре) ставит задачу ведомым мл. лейтенантам С.И. Медведеву (слева) и Н.И. Шиошвили (все из 158-го иап).
Северный фронт, июль 1941 г.

молет, распознанный как He 111. Израсходовав боекомплект, Петр Тимофеевич плоскостью своей машины снес хвостовое оперение бомбардировщика. Как отмечали немцы, после обстрела истребителем Ju88 № 6387 из 6/KG76 не мог продолжать полет и упал, а командир экипажа ефрейтор А. Шёпфер (*A. Schoepfer*) и радист смогли покинуть самолет с парашютами. Поскольку Харитонов также воспользовался парашютом и все три авиатора спускались рядом друг с другом, то немцы попытались из пистолетов прямо в воздухе расстрелять нашего летчика. Однако Иозица оказался начеку, после предупредительных очередей его И-16 огонь прекратился; оба немца попали в плен.

Особенностью августовских боев можно считать весьма результативные удары по вражеским аэродромам, которые практиковали оба противника. У немцев наиболее удачным оказался удар 19 августа группы Bf110 из ZG26 по аэродрому Низино, когда 22 истребителя 5-го иап ВВС КБФ были уничтожены, а еще 13 получили серьезные повреждения. Для советских ВВС самым успешным оказался вечерний налет 25 августа на аэродром Спасская Полисть группы истребителей из 8-й иад и 7-го иак ПВО, вооруженных бомбами АО-25 и снарядами РС-82. Советские штабы считали 35–40 самолетов пораженными на земле, 14 – сбитыми на взлете, 6 – уничтоженными в воздушном бою; собственные потери составили 8 истребителей. На основании данных неприятеля результаты представляются иными: два Bf109Е сгорели и, вероятно, шесть-восемь «мессершмиттов» вышло из строя, получили повреждения аэродромные постройки [29].

Участие истребителей ПВО в штурмовых налетах в августе стало обыденным делом, особенно принимая во внимание отсутствие массированных налетов на Ленинград. По данным штаба 7-го иак, за месяц летчики-ис-

требители уничтожили на земле 22 танка, 92 автомобиля, подавили огонь 4 артиллерийских батарей, 4 отдельных орудий. Уже в конце июля корпус насчитывал 12 полков, а сформированные в начале войны части, например, 191-й или 194-й иап, являясь полнокровными боевыми единицами, успели вписать немало ярких страниц в историю Великой Отечественной.

Угроза Ленинграду со стороны наземных войск противника вынудила в августе внести существенные изменения в группировку и задачи 2-го корпуса ПВО. Прежде всего, часть зенитных батарей была передислоцирована к югу для создания дополнительного внешнего кольца, часть привлечена для прикрытия аэродромов истребительной авиации, расположенных южнее города, также из сверхштатных орудий был сформирован маневренный дивизион. Уже в конце августа некоторые зенитчики, наряду с отражением воздушных атак, вынуждены были вступать в бой с немецкими танками.

В условиях продолжавшегося отхода постов ВНОС возросла роль радиолокаторов. Установки типа РУС-1 «Ревень» с непрерывным излучением, использовавшие эффект Доплера, оказались не слишком эффективными, они не позволяли вести постоянное наблюдение за воздушной обстановкой, не давали данных о количестве целей, направлении и высоте движения и к тому же были чувствительны к помехам в эфире. Поэтому 17 августа последняя радиолокационная установка данного типа была свернута. Установки РУС-2 «Редут», использовавшие более прогрессивный импульсный метод излучения, наоборот, зарекомендовали себя чрезвычайно полезными, лишенными большинства указанных выше недостатков. К середине месяца 72-й отдельный радиобатальон ВНОС имел уже четыре такие установки, в достаточной степени освоенные специалистами (многие из них явля-

лись сотрудниками Ленинградского физико-технического института). В конце августа радиолокаторы РУС-2 стали основным средством наблюдения за воздушным пространством вокруг Ленинграда.

Источники и литература

1. Военно-исторический журнал. 1961. № 9. С. 79.
2. Дашичев В.И. Банкротство стратегии германского фашизма. Т. 2. М.: 1973. С. 87.
3. Военно-исторический журнал. 1959. № 1. С. 88.
4. Assmann K. Deutsche Seestrategie in zwei Weltkriegen. Heidelber: 1957. S. 194.
5. Дашичев В.И. Указ. соч. С. 95.
6. ЦАМО РФ. Ф. 35. Оп. 11280. Д. 126. Л. 22.
7. Там же. Л. 37–41.
8. Противовоздушная оборона страны 1914 – 1995 гг. Военно-исторический труд. М.: 1998. С. 77.
9. ЦАМО РФ. Ф. 217. Оп. 1240. Д. 3. Л. 1.
10. Советская авиация в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. в цифрах. М.: 1962. С. 33, 34.
11. Отчет о боевых действиях войск Ленинградской армии противовоздушной обороны за время Отечественной войны Советского Союза с Германией. Кн. 1. Ленинград: 1945. С. 73, 102, 109.
12. Бернштейн А.И. В частях аэростатов заграждения войск ПВО (1941–1945 гг.). М.: 2004. С. 39.
13. ЦАМО РФ. Ф. 11-го гв. иап. Оп. 299437. Д. 1. Л. 1 – 3.
14. Агеев А.В. Самолеты должны летать (неопубликованная рукопись). Ч. 1.
15. ЦАМО РФ. Ф. 11-го гв. иап. Оп. 24061. Д. 1. Л. 28, 29.
16. Schreyer W. Augen am Himmel. Berlin: 1972. S. 43 – 122.
17. ЦАМО РФ. Ф. 11-го гв. иап. Оп. 24061. Д. 1. Л. 29, 30.
18. Гальдер Ф. Военный дневник. / Пер. с нем. Т. 3. Кн. 1. М.: 1971. С. 97.
19. Отчет о боевых действиях войск Ленинградской армии. С. 50, 51.
20. Комаров Н.Я., Куманев Г.А. Блокада Ленинграда. 900 героических дней. 1941–1944. Исторический дневник. Комментарии. М.: 2004. С. 53.
21. Войска противовоздушной обороны страны в Великой Отечественной войне. Т. 1. М.: 1954. С. 271, 274.
22. Дашичев В.И. Указ. соч. С. 214.

Дмитрий Хазанов

23. Великая Отечественная война 1941–1945 гг. Стратегические операции. Статистический анализ. Кн. 1. М.: 2004. С. 202, 203.
24. Комаров Н.Я., Куманев Г.А. Указ. соч. С. 60.
25. ЦАМО РФ. Ф. 35. Оп. 11285. Д. 214. Л. 84; Хазанов Д.Б. Немецкие асы на Восточном фронте. Ч. 1. М.: 2004. С. 62, 63.
26. Карпов В.А. Опыт подготовки и ведения боевых действий авиации в ходе оборонительных операций фронтов в летне-осенней кампании 1941 г. Диссертация канд. ист. наук. М.: 2000. 239, 257.
27. ЦАМО РФ. Ф. 35. Оп. 11285. Д. 214. Л. 91.
28. Подсчитано по: Prien J., Stemmer G., Rodeike P., Bock W. Die Jagdfliegerverbände der Deutschen Luftwaffe 1934 bis 1945. Teil 6/I. Eutin: 2004. S. 190, 191; Teil 6/II. Eutin: 2004. S. 43 – 45, 133, 134, 181, 201, 202, 234 – 237, 264, 265, 290 – 292. BA/MA RL 2 III/1177. «Flugzeugunfalle und Verluste bei den (fliegende) Verbänden».
29. Медведь А.Н., Хазанов Д.Б., Маслов М.А. Истребитель МиГ-3. М.: 2003. С. 74.

Глава 6

ВРАГ У ВОРОТ

ОТРАЖЕНИЕ СЕНТЯБРЬСКИХ НАЛЕТОВ НА ЛЕНИНГРАД

В начале сентября 1941 г. соотношение сил на ленинградском направлении изменилось не в пользу советских войск. Этот же вывод справедлив и для авиации, что видно из табл. 6.1 [1].

Накануне решающих событий обе стороны пополнили свои авиационные группировки. У немцев наиболее заметно возросло количество пикировщиков — большинство Ju87R с завода «Везер» в Берлин-Темпельхофе (всего в августе предприятие построило 26 новых машин и 27 отремонтировало) передали в эскадру StG2. В начале августа пополнили до сверхштатного состава эскадру JG54. Поступило также значительное количество запчастей и узлов: двигателей, плоскостей, радиаторов. При этом авиадивизии ВВС ЛФ только с 25 по 28 августа получили с заводов 63 МиГ-3 и 5 ЛаГГ-3; большинство машин передали в полки 7-го иак. Кроме того, на фронт в 8-ю сад прибыли 175-й шап (20 Ил-2) и 121-й иап (17 Як-1, которых под Ленинградом почему-то называли Як-3).

Таблица 6.1

Численный состав авиации по типам самолетов на
ленинградском направлении на 2—6 сентября 1941 г.

Типы самолетов	Немецкая авиация	Советская авиация			
		Всего	В том числе		
			ВВС ЛФ	ВВС 54-й армии	ВВС 52-й армии
Одномоторные истребители	166	320	205	60	55
Двухмоторные истребители	39	—	—	—	—
Бомбардировщики	203	104	36	49	19
Пикировщики	60	—	—	—	—
Разведчики	13	—	—	—	—
Итого	481	424	241	109	74

Примечание.

Учтены только исправные самолеты обеих сторон. В советских сводках в раздел «бомбардировщики» включены также самолеты Ил-2 и разведчики; И-15бис и И-153 штурмовых полков отнесены в раздел «истребители». Не учтены немецкая войсковая и транспортная авиация и ВВС КБФ. ВВС 52-й армии составляла 2-я резервная авиагруппа (РАГ), а ВВС 54-й армии 3-я РАГ.

Практически вся авиация, за исключением нескольких подразделений ВВС КБФ, необходимых для действий над Финским заливом, территорией Финляндии и осуществления противовоздушной обороны Кронштадта, подчинялась указаниям командующего ВВС ЛФ генерала А.А. Новикова. «Мы провели небольшое, но принципиальное организационное мероприятие — за каждой из четырех армий закрепили определенное авиационное авиасоединение, — вспоминал Александр Александрович. — 23-й армии оставили 5-ю сад, 8-я всецело

перешла на попечение морской авиации, 42-ю стал поддерживать 7-й иак, 55-ю — 8-я иад. Но, разумеется, общее руководство авиацией оставалось в наших руках (Военного совета ВВС ЛФ. — *Прим. авт.*), и, когда требовалась обстановка, мы главные силы перенацеливали на наиболее опасные участки фронта» [2].

Все же необходимо признать, что германское командование более энергично маневрировало своими силами, концентрировало их при необходимости, наносило удары большими группами на разных направлениях. В условиях примерного равенства в силах немецкие летчики практически повсеместно имели заметное численное преимущество в воздушных боях, что часто приводило к значительным потерям «сталинских соколов». Как правило, все прорывы войска генерал-фельдмаршала В. фон Лееба осуществляли, воспользовавшись интенсивной обработкой советской обороны авиабомбами разных калибров.

После активных действий в течение двух предыдущих суток (противник наносил удары группами по 30—40 самолетов, а район Павлово и железнодорожный мост через Неву бомбили до 50 Ju87 под прикрытием Bf109) 4 сентября командование 1-го воздушного флота предоставило отдых большинству экипажей. Враг ограничился несколькими ударами в поддержку прорывающегося к Ладоге 39-го моторизованного корпуса генерала Р. Шмидта. В этот день начальник Генерального штаба сухопутных войск генерал Ф. Гальдер прилетел в штаб группы армий «Север», чтобы на месте оценить обстановку и заслушать доклад командующего генерал-фельдмаршала В. фон Лееба.

Наряду с сетованиями на чрезмерно широкий фронт наступления, трудный характер лесисто-болотистой местности и большой расход сил последний сообщил, что после пополнения имевшихся соединений он намерен ликвидировать советские войска, окруженные в районе

Луги, прорвать оборонительные позиции у Ленинграда и в северо-восточном направлении для соединения с финнами. Никаких окончательных распоряжений по материалам совещания отдано не было.

Войска фон Лееба действительно несколько потеснили советские на разных направлениях, а финские завязали бой за Сестрорецк. Командующий Северо-Западным направлением и Ленфронтом маршал К.Е. Во-



Неизвестный защитник неба
города на Неве

рошилов отдавал грозные распоряжения, требовал согласованных действий, стойкости, «биться, как подобает честным воинам нашей Красной Армии», но достичь перелома к лучшему так и не смог [3]. Вдобавок ко всему, вечером того же дня, 4 сентября, в Ленинграде разорвались первые артиллерийские снаряды, выпущенные дальнобойными пушками противника. Немцы обстреляли станцию Витебская-Сортировочная, заводы «Большевик», «Салолин» и «Красный нефтяник». Как доложили впоследствии И.В. Сталину, за двое суток из района Тосно батарея 240-мм орудий выпустила 82 снаряда преимущественно по Володарскому, Фрунзенскому и Московскому районам (погибло 53 человека, 101 получил ранения), а дожди и низкая облачность не позволяли нашей авиации обнаружить и уничтожить батарею [4].

Вечером 5 сентября Гитлер провел совещание, после которого Гальдер записал в своем дневнике: «Ленинград. Цель достигнута. Отныне район Ленинграда будет “второстепенным театром военных действий”. Исключительно важное значение Шлиссельбурга. Для полного окружения Ленинграда по внешнему кольцу (до Невы) потребуются 6—7 дивизий. Сильные пехотные части сосредоточить по возможности за Невой. Окружение с востока; соединение с финнами. Танки (корпус Рейнгарда) и авиация (части 1-го воздушного флота) возвращаются в прежнее подчинение (имеется в виду переброска на центральное направление 41-го мк и 8-го авиакорпуса. — *Прим. авт.*). Необходимо очистить от противника побережье. Соединение с финскими войсками следует пытаться осуществить в районе Лодейного Поля» [5].

Несомненно, основное внимание фюрера уже было приковано к Москве. Осень вступала в свои права, требовалось до наступления распутицы и начала сильных дождей захватить советскую столицу, быстрыми темпами завершалась разработка плана операции «Тайфун». В директиве № 35, подписанной 6 сентября, Гитлер, в добавление к зафиксированному ранее Гальдером, приказал «не позднее 15.9 значительную часть подвижных войск и соединений 1-го воздушного флота, особенно 8-го авиакорпуса, высвободить для группы армий “Центр”. Однако прежде всего необходимо стремиться к полному окружению Ленинграда, по меньшей мере с востока, и в случае, если позволят условия погоды, провести на него крупное воздушное наступление; особенно важно уничтожить станции водоснабжения» [6].

Погода благоприятствовала действиям авиации. Например, 6 сентября люфтваффе содействовали наземным войскам в районах 8-й ГЭС, Шлиссельбурга, Отрадного. Наибольшая поддержка оказывалась 20-й моторизо-

ванной дивизии — на участок суши рядом с руслом Невы размером 5х5 км у Павлова, куда стремилось прорваться соединение, с раннего утра обрушивали смертоносный груз группы и подразделения немецких самолетов, сменяя друг друга. В 5 ч по среднеевропейскому времени его бомбили 33 Do17 из I/KG2 и III/KG3, через 45 мин их сменили 5 бомбардировщиков, в 9 ч 25 мин — другие 33 бомбардировщика. В тот день многочисленные бомбы падали в районах Невской Дубровки, Кекколово, Аннино и других по обе стороны от полноводного русла реки.

Воспользовавшись отвлечением большинства истребителей 7-го иак на поддержку наземных войск, отдельные немецкие бомбардировщики проникли к центру Ленинграда — одна из авиабомб попала в жилой дом на Невском проспекте неподалеку от Московского вокзала; пострадало 38 человек. Всего части 1-го воздушного флота выполнили за 6 сентября 1004 самолето-вылета, из которых 600 совершили бомбардировщики и пикировщики, на что советская сторона ответила 339 вылетами, в том числе 36, произведенными бомбардировщиками [7].



Советские пленные за работой на аэродроме Коровье Село у Пскова

Неоднократно возникали необычные, если так можно выразиться, нештатные ситуации. Так, осколки вражеских снарядов и мин разбили последнюю рацию в 194-м иап на аэродроме у Невской Дубровки. Поскольку проволоочная связь не работала с начала сентября, полк потерял всякое сообщение со штабом 7-го иак, которому подчинялся. По своей инициативе командир части капитан М.М. Кузьмин связался с командиром действовавшей поблизости 1-й дивизии НКВД полковником С.И. Донсковым и начал вести работу в интересах соединения, штурмуя неприятеля в районе станций Мга, Ивановское, Пелла, совершая по 6—7 боевых вылетов. Участились бомбардировки аэродрома вражеской авиацией, усилился обстрел. К счастью, удалось восстановить связь с полковником С.П. Даниловым, после чего 7 сентября 194-й иап перебазировался на аэродром Шоссейная, на юго-западной окраине Ленинграда [8].

Город на Неве пережил первый массированный налет 8 сентября. В 16 ч 55 мин на высоте 4000 м две группы «юнкерсов» общим числом 23 машины под прикрытием «мессершмиттов» прошли над Пулковскими высотами на север. Наши истребители опоздали с вылетом и вступили в бой уже над пригородами Ленинграда. Все же им удалось нарушить строй вражеских машин, заставить многие экипажи беспорядочно сбросить бомбы. Из бомбоотсеков высыпались преимущественно зажигательные бомбы — начались пожары у Средней Рогатки, Шоссейной, в поселке Купчино. Из 6327 зажигалок 16 упали в Красногвардейском районе, 1311 — в районе Смольного, а остальные — в Московском районе. Всего в городе вспыхнуло 178 пожаров.

Огромное пламя взметнулось над Бадаевскими складами. В 1914 г. их построил купец С.И. Растеряев. Десятки деревянных зданий, возвышающихся на расстоянии



В небе пара «ишаков» из 158-го иап

всего нескольких метров друг от друга, занимали площадь 27 га на юго-западе Ленинграда (около депо Витебского вокзала, недалеко от шоссе на Лигово [Урицк]) и вмещали огромные запасы разнообразных продуктов. К тушению пожара приступили 168 пожарных команд, но справиться с огнем, поднимавшимся на десятки метров и полыхавшим на полутора гектарах, не удавалось почти сут-

ки. Сгорели 3 тыс. т муки, 2,5 тыс. т сахара (трехдневный рацион Ленинграда). Многими блокадниками эта трагедия воспринималась как причина последующего голода.

После 22 ч к городу на высоте 6000 м стали подходить одиночные бомбардировщики — на этот раз с фугасными бомбами. Очаги пожара являлись хорошими ориентирами для гитлеровских летчиков. В течение часа на ленинградцев обрушилось 48 авиабомб, преимущественно SC250. По свидетельству заместителя главного инженера ВВС Ленинградского фронта по вооружению инженер-майора В.Н. Стрепехова, имелись разрушения в торговом порту, отмечены попадания в здание Московского вокзала (здесь три бомбы не разорвались). В тот день рухнули 12 жилых домов, водонапорная башня, несколько небольших построек; 24 человека погибли и 122 получили ранения.

«В вечерний налет крепко досталось району Смольного, — вспоминал генерал А.А. Новиков о событиях 8 сентября. — Я ехал на заседание Военного совета фронта среди дыма и горевших зданий. Кругом грохотало от взрывов бомб и стрельбы зенитных орудий, в небе лихорадочно метались лучи прожекторов. В свете их вырисовывались темные силуэты домов и дымные шапки артиллерийских разрывов. Картина была фантастическая и угнетающая. На заседание я опоздал. Когда вошел, уже шло обсуждение дел. Все были угрюмы, говорили мало и скупо — в город только что пришла тяжелая весть — гитлеровцы ... захватили Шлиссельбург. Ленинград оказался в блокаде» [9].

«Утром после пожара на Бадаевских складах никто в Ленинграде больше не сомневался, что город стоит перед страшнейшим за всю свою историю испытанием, — писал американский историк Г. Солсбери. — Воздух наполнился запахом горящего мяса, острым смрадом обуглившегося

сахара, сильным запахом горящего масла и муки. Все знали, что Бадаевские склады — самые большие в городе, что там городские запасы зерна, сахара, мяса, масла, сала, и теперь все потеряно. “Бадаевские сгорели, — говорили старушки, — теперь конец — голод!”» [10].

Ни о пожаре на складах, ни о потере Шлиссельбурга донесений из штаба Ленинградского фронта в Москву своевременно не поступило. И.В. Сталин узнал обо всем из своих источников. 9 сентября вождь жестко и нелестно спрашивал К.Е. Ворошилова и А.А. Жданова: «Куда девались танки КВ, где вы их расставили, и почему нет никакого улучшения на фронте, несмотря на такое обилие танков КВ у вас? Ведь ни один фронт не имеет и половинной доли того количества КВ, какое имеется у вас на фронте. Чем занята ваша авиация, почему она не поддерживает наши войска на поле?» [11].

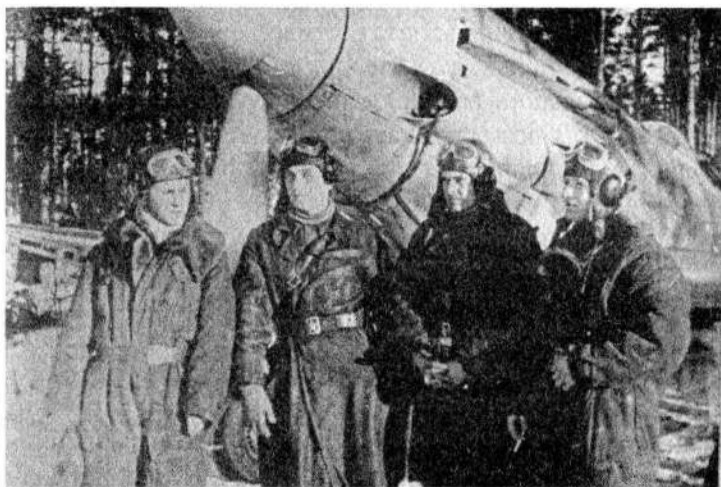
По большому счету, руководителям обороны ответить было нечего. Между тем советская авиация действовала с большим напряжением, непрерывно штурмовала наступающие части противника, широко использовала РСы, вела неравные воздушные бои. Неоднократно четверкам и шестеркам советских «ястребков» приходилось противостоять группам в 20, 30 и даже 50 неприятельских самолетов. Отдельные схватки завершались результативно и без собственных потерь, но чаще перевес оказывался на стороне противника.

Обер-лейтенант М. фон Коссарт (*M. von Cossart*), который командовал отрядом 7/KG1, отмечал, что советские истребители не представляли опасности для летящих плотным строем «юнкеров». Советская служба воздушного наблюдения и обнаружения в то время была чрезвычайно примитивной, работала медленно, поэтому истребители обычно атаковали бомбардировщики уже после сброса бомб. «Из 60 вылетов, в которых я принял участие

до 9 сентября, — отмечал фон Коссарт, — мое подразделение встречалось в воздухе с советскими истребителями всего 10 раз. Истребительное прикрытие у русских наблюдалось в основном над аэродромами, наиболее важными промышленными районами, такими, как Ленинград, а также крупными железнодорожными узлами» [12].

Однако 9 сентября удача отвернулась от немецкого летчика. В воздушном бою его самолет серьезно пострадал, а все члены экипажа получили ранения (вероятно, их атаковали капитан Н.М. Никитин и ст. лейтенант А.Ф. Руденко из 5-го иап ВВС КБФ). Фон Коссарту удалось дотянуть до своего аэродрома, но при посадке в Заборовке (35 км севернее Пскова, восточнее Псковского озера) машина превратилась в груды металлолома. Ему еще повезло, а один из наиболее результативных германских асов, уже упомянутый обер-лейтенант Г. Мютерих из II/JG54, на счету которого значились 43 победы, погиб в бою с «мигами» или «лаггами» северо-западнее Красного Села. Значительными в тот день оказались и советские потери: только в частях 7-го иак были сбиты два МиГ-3 (один из них непосредственно над городом), два И-16, один И-153; один летчик погиб, еще один получил травмы при вынужденной посадке, а остальные воспользовались парашютами и вернулись в строй. Количество исправных советских самолетов под Ленинградом уменьшилось на 10–12 машин.

Сталин отчетливо осознал неспособность своего вчерашнего любимца, «первого маршала», отстоять город. 10 сентября ГКО принял решение направить генерала армии Г.К. Жукова в осажденный Ленинград, поручив ему принять у Ворошилова командование Ленинградским фронтом. Во время состоявшихся 14 сентября телеграфных переговоров с начальником Генерального штаба Б.М. Шапошниковым Георгий Константинович сооб-



Летчики 124-го иап ПВО Ленинграда у МиГ-3

шил, что после ознакомления с обстановкой пришел к выводу: положение очень сложное, а чтобы отразить наступление противника, необходимо создать резервы, мобилизовать все силы, включая бригады морской пехоты, дивизии народного ополчения, части НКВД и др.

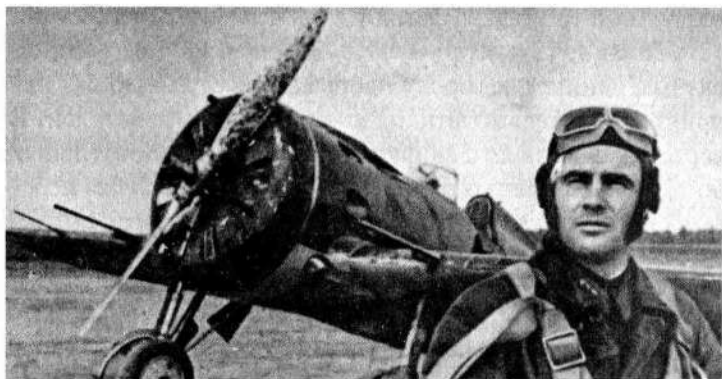
«Мною принято на Ленинградском фронте всего 268 самолетов, из них исправных только 163, — телеграфировал далее в Москву Г.К. Жуков. — Очень плохо с бомбардировщиками и штурмовиками. Имеется шесть Пе-2, два Ил-2, два Ар-2, одиннадцать СБ. Такое количество не обеспечит выполнения задачи. Очень прошу товарища Сталина дать хотя бы один полк Пе-2, один полк Ил-2» [13].

Ситуация продолжала ухудшаться: 12 сентября противник захватил Красное Село, а через два дня его войска вышли к Финскому заливу в районе Стрельны, отрезав части 8-й армии на ораниенбаумском плацдарме. Ленинград и КБФ продолжали оставаться блокированными-

ми. От города линия фронта была всего в 10–14 км, и более трудного положения сложно придумать. На находящихся еще в нашем распоряжении аэродромах была сконцентрирована вся оставшаяся авиация. Особенно тесно было на Комендантском аэродроме, наиболее близко расположенном к городу, на который начали прибывать также транспортные самолеты с Большой земли. Немецкая артиллерия разных калибров методично вела обстрел аэродромов, а самолеты разных типов их бомбили и штурмовали. Начался систематический обстрел города дальнобойными орудиями. По воспоминаниям главного инженера ВВС ЛФ бригадинженера А.В. Агеева, это было крайне напряженное время. Казалось, вражеская авиация вездесуща, может делать что угодно. Но так продолжалось недолго.

В эти дни сводки Совинформбюро неоднократно сообщали о напряженных наземных и воздушных боях у стен Ленинграда, героизме советских воинов. Так, в вечернем сообщении от 14 сентября говорилось: «Многочисленные попытки фашистской авиации прорваться к Ленинграду неизменно отбиваются отважными советскими летчиками. На днях на подступах к Ленинграду произошел воздушный бой, в котором участвовало более 100 самолетов. Фашисты, потеряв в этом бою 17 бомбардировщиков, были отогнаны». Утром 16 сентября сообщалось: «В воздушных боях на подступах к Ленинграду авиачасть полковника Данилова (7-й иак. — *Прим. авт.*) сбила за один день 16 фашистских самолетов» [14].

С 10 сентября одиночные самолеты систематически бомбили различные военные и гражданские объекты Ленинграда. Согласно донесению разведывательного отдела 18-й германской армии, по данным на 16 сентября особенно сильно пострадали от бомбардировок восточная и юго-восточная части города: «В Володарском районе рас-



Ст. лейтенант Г.С. Жуйков из 191-го иап отличился в бою над Ропшей 10 сентября

положено большое количество военных предприятий, одно крупное нефте- и бензохранилище, большие автопредприятия, мыловаренные и бумагоделательные фабрики. Кроме того, также там находятся основные запасы хлеба и мяса. Хлебозавод, расположенный на углу Шлисельбургского проспекта и проспекта 25-го Октября (современное название Обуховской обороны и Невский. — *Прим. авт.*), а также находящийся поблизости от Кировского завода мясокомбинат (у Варшавского вокзала) отчасти разрушены, отчасти выгорели. Большой склад продовольствия “Бадаевские склады”, расположенный на Большой Неве, горит день и ночь. Из-за многочисленных разрушений жилых домов, промышленных предприятий и складов продовольствия в Володарском районе было, по-видимому, принято решение эвакуировать население этого района на Васильевский остров...» [15].

А 19-го числа город пережил шесть налетов, продолжавшихся с утра до позднего вечера. В разгар боев на Пулковских высотах германское командование хотело мощными ударами содействовать успеху наступления. Сигналы

воздушной тревоги раздавались в 8 ч 14 мин, 10 ч 09 мин, 12 ч 56 мин, 15 ч 45 мин, 19 ч 46 мин и 23 ч 01 мин; по разным данным, к городу прорывалось от 264 до 281 неприятельского самолета, из которых 45 истребителей. В черте города упали 528 фугасных и 1335 зажигательных бомб. Одновременно не менее 18 ч практически без прерыва продолжался артиллерийский обстрел (враг выпустил 97 снарядов крупного калибра).

Получили серьезные повреждения Пролетарский завод, заводы «Экономайзер» и им. А.А. Жданова. Рухнуло здание Театра оперы и балета им. С.М. Кирова, пострадали магазин «Гостиный двор», пять больниц и госпиталей; причем наиболее серьезные последствия имело попадание SC250 в госпитальное здание на Суворовском проспекте: пострадали около 600 раненых бойцов и командиров. От бомб и снарядов всего в тот день погибли 254 человека, а 1485 получили ранения. Зенитчи-



Советские зенитчики на огневых позициях в районе Шлиссельбурга

ки и летчики ПВО доложили об уничтожении 17 неприятельских самолетов, а проверка, проведенная по указанию А.А. Жданова, позволила обнаружить обломки семи рухнувших в разное время машин с ненавистными крестами на крыльях и фюзеляжах.

Как следовало из германских источников, ударные самолеты 1-го воздушного флота выполнили ровно 500 вылетов, из них примерно треть пришлось на бомбардировку города. Основные усилия были затрачены на атаки позиций зенитной артиллерии, аэродромов Углово, Касимово, Левашово, Комендантский (на них немцы сожгли пять наших самолетов) и крепости Кронштадт (об этом в следующем параграфе). Непосредственно город бомбили He111 и Ju88 различных соединений, действовавшие с горизонтального полета с 4000—5000 м, но основную роль играли экипажи эскадры KG77. Некоторые из них трижды в течение суток появлялись над городом. Так, взлетев примерно в 8 ч по среднеевропейскому времени, 28 «юнкерсов» под общим командованием командира I/KG77 капитана Й. Пёттера (*J. Poetter*) над аэродромом Сиверская встретили истребителей прикрытия из JG54, чтобы затем с юго-востока, вдоль Октябрьской железной дороги, выйти к Московскому вокзалу и далее к центральному району города.

По немецким данным, в воздушном бою был сбит один МиГ-3 и один Ju88. Экипаж бомбардировщика воспользовался парашютами над южной окраиной Ленинграда и вернулся к своим — линия фронта проходила в непосредственной близости от города. Кстати, этот «юнкерс» № 8034, принадлежащий I/KG77, был единственным зафиксированным в отчете генерал-квартирмейстера люфтваффе самолетом, сбитым над Ленинградом 19 сентября. Зенитчики повредили Ju88, принадлежавший III/KG1, при атаке Комендантского аэро-



Взлетает И-15бис из 265-го шап ВВС СФ

дрома. Еще один Ju87 из III/StG2 зажгли, а другой подбили зенитные орудия 169-го зенап при бомбардировке их позиций в районе Путилова (24 км юго-восточнее Шлиссельбурга). Эти потери были незначительными, учитывая объем работы, выполненной в тот день ударными самолетами люфтваффе.

По приказу генерала армии Г.К. Жукова советские войска вели активную оборону, непрерывно контратаковали неприятеля. Значительно улучшились их управляемость, взаимодействие родов войск. Оценивая применение авиации на подступах к Ленинграду, Георгий Константинович 23 сентября отмечал: «При использовании ВВС, как правило, планируется одновременный удар массой самолетов, рассчитанный на внезапность, но короткий срок воздействия на противника позволяет ему быстро привести части в порядок и продолжить боевые действия. Практика показала большую эффективность воздействия ВВС на расчлененные боевые порядки против-

ника при длительной обработке даже небольшим числом самолетов. В этом случае противник прижимается к земле, его активность на длительное время оказывается парализована, а моральное состояние подавлено» [16].

Советское командование не могло знать, что в немецких штабах уже существовал график переброски авиационных и моторизованных соединений на московское направление. Всего двое-трое суток оставались в распоряжении фон Лееба для достижения решающего успеха. Немецкий генерал-фельдмаршал отмечал в те дни 65-летие. Он никогда не был в фаворе у фюрера. Во время кампании во Франции войска фон Лееба действовали на второстепенном направлении, а после вторжения в Россию его неоднократно критиковали за «неправильное использование» танковых и моторизованных соединений. И вот теперь появилась возможность блестяще завершить военную карьеру!

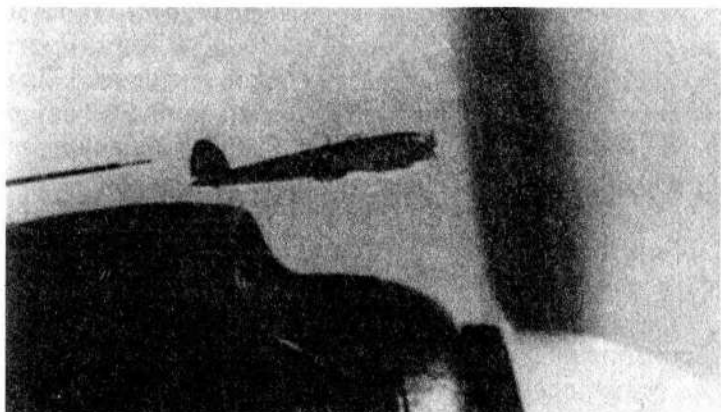
Командующий группой армий «Север» неоднократно обращался с ходатайствами об оттягивании сроков переброски подвижных войск в полосу группы армий «Центр», в чем его поддерживали командующий 1-м воздушным флотом генерал А. Келлер (*A. Keller*) и начальник штаба генерал Х.-Г. фон Вулич (*H.-G. von Wuhlisch*). Ведь никогда раньше в их распоряжение не передавали столь значительных сил, и после взятия города ни у кого из высшего военного руководства Германии не останется сомнения в их оптимальном, с высокой отдачей использовании. Празднование победы, по мнению генералов люфтваффе, можно будет сопровождать осмотром разгромленных аэродромов, разбитых танков, покореженных орудий большевиков.

Сроки переброски большинства авиационных соединений были скорректированы: с первоначальной даты 23 сентября на 25, а затем на 28 сентября. С 23 по 30 сен-

тября включительно части 1-го воздушного флота выполнили около 3500 боевых вылетов. После серии налетов на советскую военно-морскую базу и корабли КБФ немцы вновь перенесли направление удара. Теперь бомбардировщики и пикировщики люфтваффе преимущественно осуществляли вылеты в поддержку войск на ладожском плацдарме. Когда 54-я армия маршала Г.И. Кулика начала наступление на Синявино навстречу войскам Г.К. Жукова, положение немцев резко ухудшилось. Вряд ли им удалось бы долго удерживать позиции и сохранить блокаду Ленинграда, но, несмотря на неоднократные указания Ставки, что промедление смерти подобно, маршал действовал нерешительно. Это позволило неприятелю, понесшему большие потери при штурме, при интенсивной поддержке с воздуха отразить натиск. В журнале боевых действий группы армий «Север» можно прочесть:

«Повсюду советский противник искал слабое место в редкой линии фронта — и повсюду он был отброшен изможденными, изнуренными и истекавшими кровью немецкими солдатами. В конце сентября — начале октября фронт между Ладожским озером и Балтийским морем был в огне. Солдатам приходилось защищать свою жизнь днем и ночью. В те редкие минуты, когда на позиции не катились танки, не обрушивался огневой вал, приходилось браться за лопаты и зарываться глубже во влажную холодную землю. Вокруг Ленинграда возник передний край обороны, который пролегал между каменными многоэтажными домами, покосившимися деревянными хибарами предместий Ленинграда, через парки и замки вокруг Пушкина, через болота, леса, по берегу реки» [17].

Тем временем бомбардировки Ленинграда продолжались. По донесениям германской авиаразведки и агенту-



На боевом курсе He111 из I/KG4

ры от 25 сентября, прямыми попаданиями бомб были разрушены склады на Балтийском и Витебском вокзалах, железнодорожных мастерских на Московском шоссе, сильно пострадали завод «Красный треугольник» и обувная фабрика «Скороход» (одна из фугасных бомб попала в столовую), разбомблен завод «Красная заря», сгорели запасы угля на 1-й электростанции у Обводного канала. Несмотря на попадание нескольких бомб в Кировский завод, он продолжал выпуск продукции. Завершились неудачей бомбардировки Смольного и здания НКВД на Гороховой, хотя многие близлежащие дома серьезно пострадали [18].

Генералы А. Келлер и В. фон Рихтгофен решили ознаменовать передислокацию на центральном направлении 8-го авиакорпуса последним массированным налетом на Ленинград, который стал одним из наиболее мощных. В течение 27 сентября тревога в городе объявлялась трижды: в 8 ч 22 мин, 12 ч 30 мин, 17 ч 21 мин. На этот раз самолеты подлетали к цели с запада по Финс-

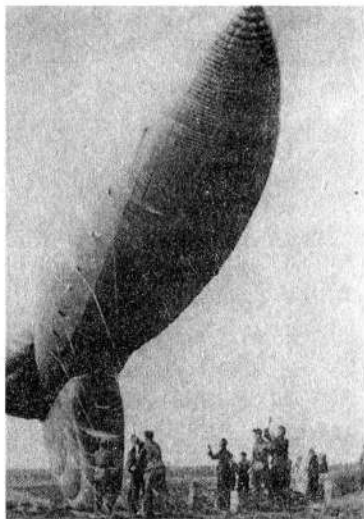
кому заливу, а также с юго-востока вдоль русла Невы на высоте 2000—3000 м группами по 10—15 машин. Посты ВНОС зафиксировали пролет в общей сложности 197 самолетов. Из 201 сброшенной фугасной бомбы 102 разорвались в районе Невской заставы. Погибло 28 ленинградцев и свыше 100 получили ранения.

Одновременно группы самолетов блокировали аэродромы истребителей Манушкино, Углово, Левашово и Комендантский (т.е. практически все, занятые нашими истребителями ПВО), не давая им взлетать. Отдельные истребители 7-го иак и 61-й авиабригады ВВС КБФ все же поднялись в воздух и заявили об уничтожении пяти неприятельских машин (немецкие источники подтверждают несколько меньшие потери: два Bf109 из I/JG54 столкнулись в ходе боя с советскими истребителями над Красным Селом и разбились вместе с летчиками, еще по крайней мере один Bf109 этой же группы был уничтожен в результате бомбоштурмового удара по аэродрому Сиверская, а один Ju88 из II/KG76 подбили зенитчики 2-го корпуса ПВО, и самолет потерпел аварию на своем аэродроме).

В эти сентябрьские дни войны противовоздушной обороны Ленинграда вели борьбу в крайне трудных условиях. Оказалась частично уничтожена и дезорганизована служба ВНОС. К середине сентября пришлось полностью свернуть 12 из 16 постов юго-западного направления, в Парголово и Петрокрепости их удалось сохранить частично, и только в Петергофе (на западе) и Токсово (на севере) посты остались на своих местах. Фактически довоенная организация службы ВНОС перестала существовать — один из крупнейших пунктов ПВО Советского Союза остался без полосы предупреждения. Уцелевшие посты теперь группировались на окраинах Ленинграда, многие размещались на крышах домов. В этой си-

туации активные средства противовоздушной обороны своевременно не оповещались о появлении самолетов противника.

Приближение неприятеля заставило 10 сентября ликвидировать последнее световое прожекторное поле для действий истребителей, а прожектористов направить на усиление зоны огня зенитной артиллерии. Главным образом из-за погодных условий 2-й корпус ПВО недосчитался более 50 аэростатов. Не только бойцы-внесовцы оказались под обстрелом пушек против-



В результате сильного порыва ветра аэростат заграждения 2-го корпуса ПВО сорвало с тросов, и его обнаружили в районе финского города Онтولا 12 августа 1941 г.

ника. Немецкие артиллеристы потопили в Финском заливе четыре баржи с постами аэростатов заграждения и зенитными орудиями, а остальные баржи пришлось вывести в Неву, в безопасный район.

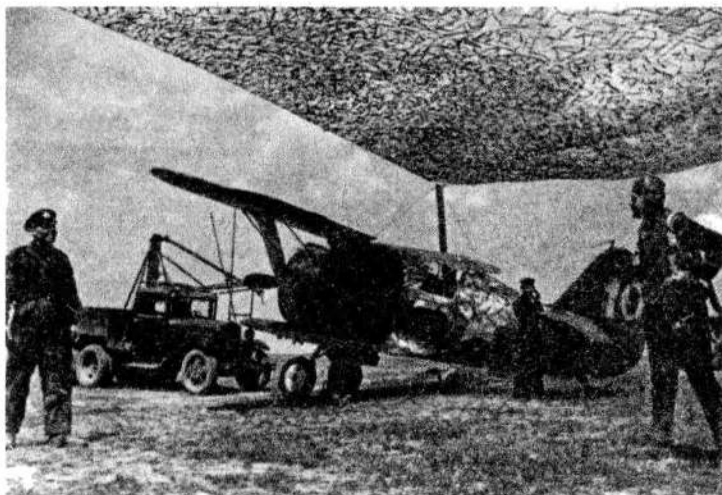
«В сентябре 1941 г. немцы с попутной волной посылали в залив плотики с минами, — вспоминал ветеран воздухоплавания А.И. Бернштейн. — Они рассчитывали на столкновение плотиков с баржами, что неизбежно привело бы к их взрыву. На первых порах этот прием давал положительные результаты, однако позже дозорным удавалось, заметив плотики, расстреливать их с барж» [19].

Выход немецких войск на ближние подступы Ленинграда вынудил «уплотнить» группировку зенитной артиллерии, прежде всего в районе Урицка и Колпина. Недо-

статочная глубина зоны зенитного огня орудий среднего калибра была неизбежным злом. Этот недостаток частично компенсировался высокой плотностью залпов (в середине сентября она практически не отличалась от аналогичных параметров ПВО Москвы) благодаря расположению батарей на наиболее опасных направлениях с интервалами 2—3 км. Однако слабая огневая подготовка зенитчиков, многие из которых были призваны по мобилизации в первые месяцы войны, низкая тактическая выучка командиров снижали эффективность зенитного огня.

Серьезно ограничивал возможности активной противовоздушной обороны недостаток боеприпасов, особенно для 85-мм пушек. Так, при наличии к началу войны 68 тыс. снарядов для указанных систем расход за сентябрь составил 69 тыс., а поступило в том месяце лишь 14,5 тыс. снарядов. Это вынудило прибегнуть к строгой экономии огнеприпасов. Достаточно сказать, что в середине сентября командиру батареи запрещалось открывать огонь иначе чем с разрешения командира полка, а в отдельных случаях — командира дивизиона. Естественно, переговоры и согласования приводили к запаздыванию стрельбы, позволяли немецким самолетам благополучно миновать огневую завесу.

Не меньше трудностей испытывали части истребительной авиации ПВО. Неоднократно летчиков уже на взлете подстерегали германские асы. Почти ежедневно аэродромы обстреливались дальнобойной артиллерией противника. Попытки маскировать капониры не давали большого эффекта. По воспоминаниям ветеранов, только четко спланированная работа на аэродромах позволяла избегать больших жертв. Приземлившийся самолет немедленно заруливал в капониры, а взлетающий не должен был ни на минуту замешкаться, поскольку сразу же вокруг полосы начинали рваться снаряды крупных калиб-



Лейтенант В. Редько стоит под маскировочной сетью рядом со своим И-153 и автостартером на машине ГАЗ-АА. Сентябрь

ров. Открыто работать на аэродроме было совершенно невозможно, даже опробовать и прогревать двигатели приходилось в укрытии.

Большинство частей, вынесших на себе основную тяжесть обороны Ленинграда, пришлось вывести в тыл на отдых и пополнение. В документах отмечалась отличная летная подготовка, храбрость, преданность Родине, выносливость многих летчиков 19-го Краснознаменного иап, совершавших по 4—5 вылетов в день. С 22 июня по 29 сентября 1941 г. они выполнили 3145 самолето-вылетов, из них 2826 на прикрытие Ленинграда. Охраняя город от вражеских налетов, летчики части вместе с приданной группой 7-го иап сбили 63 стервятника; 51 авиатора представили к государственным наградам. Наиболее отличились ст. лейтенант С.В. Тютюнников, лейтенанты Д.С. Титаренко, В.П. Клыков и Кузнецов. Но и собственные потери оказались значительными: погибли 44 самолета и 17



Фотоснимок центральной части Ленинграда, сделанный с финского разведчика с высоты 7000 м

летчиков, а 13 экипажей не вернулись с боевых заданий. Передав оставшиеся 9 МиГ-3 и часть техсостава 124-му иап, полк 29 сентября убыл в Череповец [20].

Перед командиром 192-го иап капитаном С. Кизимовым и военкомом капитаном И. Кравченко командование поставило задачу: с середины августа приступить к ночному боевому дежурству над Ленинградом на истребителях И-153. В это время часть стояла на аэродроме Витино (в 50 км юго-западнее Северной Пальмиры), а с приближением войск противника перебазировалась на аэродром Шоссейная. Однако неприятель продолжал наступление на данном направлении. 13 сентября под артиллерийско-минометным обстрелом исправные самолеты вылетели и при-

землились в Горской, северо-западнее города. В это время оставшийся в Шоссейной летно-технический состав вместе с бойцами приданного полку 47-го бао участвовали в наземных схватках, с винтовками в руках контратаковали прорвавшегося неприятеля. На завершающем этапе оборонительных боев полк продолжал действовать с аэродрома Горская, имея общий боевой налет до 4 октября 1941 г. (когда и эту часть пришлось вывести с фронта) 1503 ч, из них 131 ч ночью. 192-й иап сбил 14 неприятельских самолетов, из которых два тараном; свои потери составили 13 летчиков погибшими и 8 ранеными [21].

В условиях блокады, отсутствия вокруг Ленинграда «полосы предупреждения» постов ВНОС, недостатка истребителей и зенитных снарядов было чрезвычайно трудно бороться против вражеских бомбардировщиков, неожиданно прорывавшихся к разным районам города. Предложение усилить борьбу с авиацией противника на ее аэродромах поступило... от начальника Особого отдела НКВД Ленинградского фронта комиссара госбезопасности 3 ранга П.Т. Куприна. В спецсообщении от 24 сентября он проанализировал поступившие донесения и обосновал необходимость создания мощных соединений дальних бомбардировщиков, подчиненных непосредственно Ставке ВГК (ВВС ЛФ практически не имели в то время бомбардировочной авиации):

«Этот вывод подтверждается и материалами допросов военнопленных летчиков со сбитых самолетов, показывающих о наличии базирования на глубинных аэродромах большого количества авиации противника, которая активно действует как по переднему краю наших частей, так и по городу Ленинграду с его промышленными объектами, а также данными авиаразведки и нашей агентуры как о скоплениях материальной части, так и довольно смелом продвижении войск и эшелонов с боеприпасами

и горючим к линии фронта» [22]. Вскоре в распоряжение Ставки была передана 3-я авиадивизия дальнего действия, а в марте 1942 г. создана Авиация дальнего действия, подчинявшаяся непосредственно Ставке ВГК.

Приведем некоторые статистические данные. В сентябре в границах 2-го корпуса ПВО было зафиксировано появление 2712 неприятельских самолетов, из них только шесть являлись финскими «Бленхеймами»-разведчиками. Для налетов на Ленинград люфтваффе использовали облачные дни и лунные ночи. Основными аэродромами узлами, с которых действовали бомбардировщики, являлись Дновский и Псковский, а основным типом машин — Ju88. Всего в этом месяце Ленинград подвергся 11 дневным и 12 ночным налетам с общим числом 675 самолетов, зафиксированных над городской чертой. Во всех налетах действовали относительно небольшие группы; во всяком случае, ни одна из них не превышала 50 машин. С бомбардировщиков было сброшено 15 100 зажигалок и 987 фугасных бомб; погибли 556 человек и 3853 получили ранения. Потери могли оказаться большими, но неприятель преимущественно применял бомбы SC50, SD50, SC250 и почти не использовал тяжелых авиабомб (в отличие от атак Москвы, где достаточно широко применялись 1000-, 1400- и 1800-кг бомбы). Многие огнеприпасы имели взрыватели с замедлением на несколько часов и даже суток [23].

АТАКИ ГЛАВНОЙ ВОЕННО-МОРСКОЙ БАЗЫ

В начале сентября неприятель добился почти полного контроля над южным побережьем Финского залива. Как уже отмечалось, захватив 12 сентября Стрельну, немцы отрезали 8-ю армию на так называемом «ораниенба-

умском пятачке». Однако окончательно смять наши войска им не позволил мощный огонь корабельной артиллерии. Многие корабли, прежде всего линкоры «Марат», «Октябрьская Революция» и крейсера «Киров», «Петропавловск», «Максим Горький», канонерская лодка «Красное знамя», залпами артиллерийских орудий способствовали отражению натиска вражеских наземных войск, а на других кораблях устраняли повреждения после трудного Таллинского перехода.

Орудия 768-го германского дивизиона тяжелой артиллерии вступили в артиллерийскую дуэль и начали вести по кораблям флота ответный огонь. Под их воздействие попал также Морской канал — главная коммуникация между Кронштадтом и Ленинградом. Уже 17 сентября получили попадания «Петропавловск» и «Максим Горький», а также эсминец «Опытный». На следующий день разрывы восьми снарядов калибров 150 и 210 мм привели к потоплению в Угольной гавани крейсера «Петропавловск», достроить который так и не успели. Германские артиллеристы попытались взять в прицел линкор «Октябрьская Революция» и крейсер «Киров», подключившиеся к огневой поддержке 8-й армии; обстрел кораблей продолжился в течение нескольких следующих дней. Главный же удар по КБФ германское командование решило нанести с воздуха.

Надо сказать, что с первых дней войны отдельные части и подразделения люфтваффе стали широко использовать на балтийском морском театре наряду с бомбами минное оружие и, в частности, неконтактные мины с акустическими взрывателями. Летом 1941 г. минированием фарватеров Кронштадта занимались экипажи из KG806, а в конце августа к решению этой задачи приступили авиаторы группы II/KG4, возглавляемые майором Г. Вольфом (*G. Wolff*), которые накопили определенный опыт мин-

ных постановок в Средиземном, Эгейском и Черном морях.

Не будет ошибкой утверждать, что уничтожить ядро флота с воздуха немцы решили под влиянием активных стрельб наших кораблей из орудий крупного калибра. Особенно досаждали врагу «Марат» и «Октябрьская Революция». Как отмечал нарком ВМФ адмирал Н.Г. Кузнецов, «лишь один залп линкора весил шесть тонн, а за минуту корабль мог обрушить на врага 50 т снарядов» [24]. Всего за первую половину сентября корабельная артиллерия вместе с береговой, стационарной и железнодорожной артиллерией выпустила по врагу около 15 тыс. снарядов.

Видимо, решение принималось на уровне командующих группы армий «Север» генерал-фельдмаршала фон Лееба и 1-го воздушного флота генерал-полковника А. Келлера. Во всяком случае, начальник Генерального штаба сухопутных войск генерал Ф. Гальдер в своем дневнике не сделал никаких пометок по поводу грядущих попыток потопить наиболее боеспособные корабли КБФ. В отличие от апрельской (1942 г.) операции люфтваффе против кораблей Балтфлота, известной как «Айсштосс» — «Ледовый удар», сентябрьские налеты немецкой авиации носили тактический характер.

В конце августа штаб 1-го воздушного флота перераспределил зоны ответственности подчиненных соединений. Части «Авиакомандования Балтии», которые ранее действовали против кораблей и судов КБФ, теперь были переключены на районы Эзеля, Даго, Ханко (западнее 25-го меридиана), а Кронштадт попал в зону действия 8-го авиакорпуса. Разведка стоянок кораблей велась дальними разведчиками практически непрерывно и усилилась сразу после окончания Таллинского перехода. Так, с 10 по 12 сентября не менее четырех-пяти «юнкерсов» ежедневно пролетали над военно-морской базой.



Защитник Ленинграда – старший краснофлотец зенитчик
В.С. Субботин



Летчик В.П. Сегалаев и механик И.В. Белокоп отстреливают пулеметы И-16 тип 29 из 71-го иап ВВС КБФ



На аэродроме звено самолетов И-153 одного из полков Северного фронта



Подготовка к вылету МиГ-3 из 7-го иап. Июль 1941 г.



Взлетает И-16 лейтенанта П.А. Бринько из 13-го иап – одного из наиболее результативных флотских летчиков начального периода войны



Германские солдаты на аэродроме Веретенье, где в августе 1941 г. базировались части эскадры KG2



Ju88 капитана Зеедорфина из KGr806 готовится к вылету в сторону Ленинграда. 15 июля 1941 г.



«Миги» патрулируют над Ленинградом



Лейтенант Д.С. Титаренко из 19-го иап докладывает бригадному комиссару Ф.Ф. Верову о победе, одержанной 6 июля 1941 г., когда был сбит «юнкерс»



Командир 13-го иап ВВС КБФ подполковник
А.С. Романенко (на переднем плане) в районе Таллина. Июль



Вылет «чаек» из 71-го иап ВВС КБФ



Над стрелкой Васильевского острова

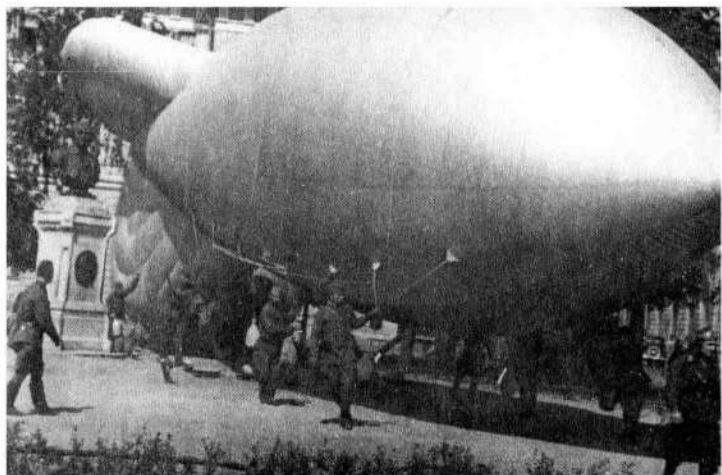


На прибалтийских аэродромах стоят «мессершмитты»
из JG54





Ленинград под бомбежками и обстрелами. Сентябрь



Аэростат заграждения транспортируют
по ленинградской улице



Зенитчики у Исаакиевского собора ведут огонь по вражеским самолетам



Расчет 85-мм орудия защищает Нарвский завод



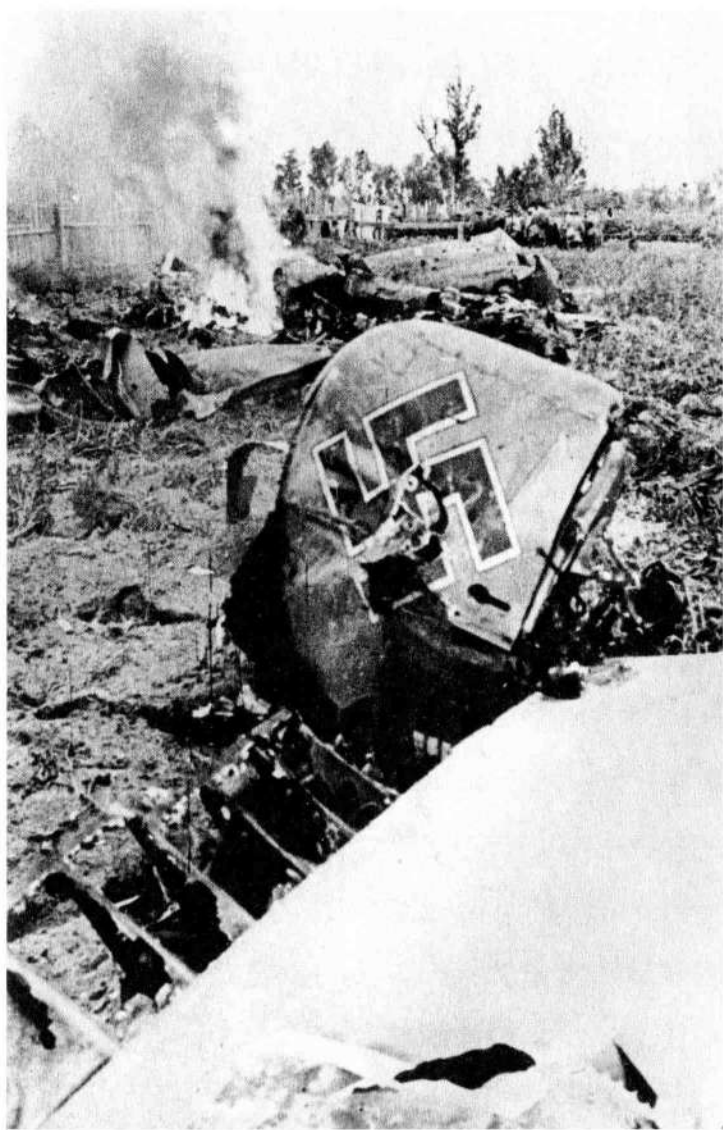
Финский экипаж лейтенанта Н. Накала (второй справа)
у своего самолета



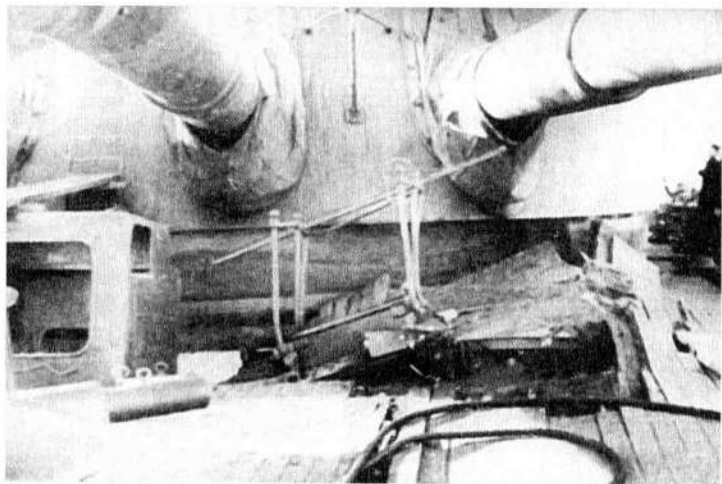
«Бленхейм» BL-137 вернулся из разведывательного
полета. Через несколько дней он был сбит советскими
истребителями



Командующий ВВС Северного и впоследствии
Ленинградского фронтов генерал-лейтенант А.А. Новиков

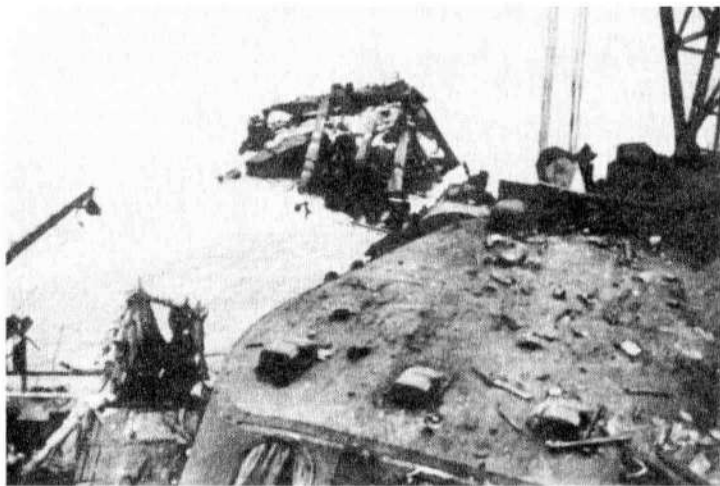


Обломки разбившегося на ленинградской земле «юнкерса»



Повреждения «Марата» в результате налета 16 сентября





«Марат» после взрыва 23 сентября





Истребители ЛаГГ-3 из 44-го иап на аэродроме Ропша



Ст. лейтенант П.И. Тарасов из 15-го иап вернулся из боя 19 июля 1941 г. на МиГ-3 с многочисленными пробоинами.

Он показывает повреждения машины мотористу Молодежникову (в центре) и воентехнику Кириллову (справа)

По данным немецкой авиаразведки, в районе Кронштадта в тот период находилось до 100 боевых кораблей, в том числе 2 линкора, 2 крейсера, 13 эсминцев и 42 подводные лодки. Для сравнения укажем, что по данным Центрального архива Военно-морского флота, в начале сентября в районах Ленинграда и Кронштадта имелись 2 линкора, 2 крейсера, 2 лидера, 11 эсминцев, 12 сторожевых кораблей, 42 подводные лодки, 12 заградителей, 9 канонерских лодок, 62 различных тральщика, 38 торпедных катеров, не считая кораблей и катеров, не введенных в состав флота [25]. (Сопоставление цифр позволяет считать немецкие данные весьма достоверными.) Основной удар немецкие авиаторы планировали нанести по линкорам, крейсерам, лидерам, эсминцам, которые привлекались для активной обороны Ленинграда, а также по недостроенным кораблям — крейсеру «Петропавловск» (о его потоплении известно еще не было), эсминцам «Опытный», «Строгий» и «Стройный».



Группа пикировщиков эскадры «Иммельман» направляется к цели

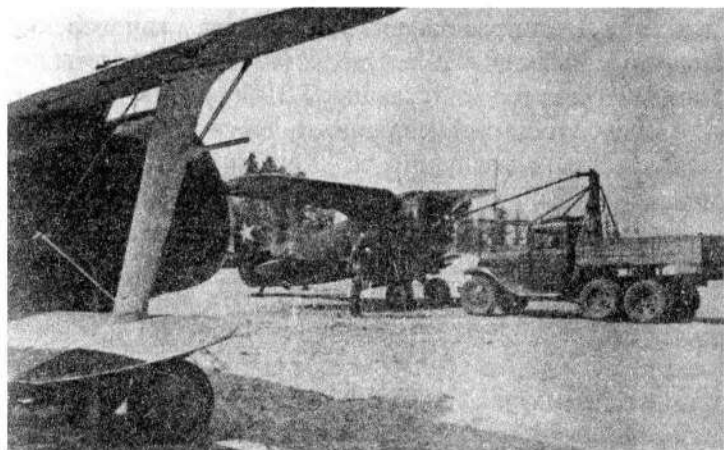
16 сентября на аэродром Турово, восточнее Луги, примерно в 130 км южнее острова Котлин, прибыл командир 8-го авиакорпуса генерал В. фон Рихтгофен. Перед майором О. Динортом (*O. Dinort*), возглавлявшим базировавшуюся здесь эскадру StG2 «Иммельман», он поставил задачу нанести сокрушительный удар по русскому флоту. В тот же день подразделение пикировщиков, ведомое обер-лейтенантом Х. Клаусом (*H. Claus*), атаковало «Марат», стоявший на якоре в Морском канале. После приземления немецкий офицер доложил о трех попаданиях в линкор, отметив при этом, что 500-кг бомбы SC-500, не говоря уже о SC-250, недостаточно мощны для уничтожения столь крупных кораблей. Рихтгофен приказал доставить в Турово 1000-кг бронебойные бомбы.

Вскоре после бомбардировки «Марат» и сопровождающий его эсминец «Опытный» ушли в Кронштадт. 19 сентября немцы осуществили первый налет на военно-морскую базу силами одного отряда (5/KG4) самолетов He111. Две крупные (SC-500) и несколько мелких авиабомб разорвались среди жилых построек крепости, не нанеся серьезных повреждений. Корабли тогда также не пострадали. После этого германское командование приняло решение последующие атаки производить только с пикирования, поскольку иначе со средних высот попасть в боевой корабль можно было лишь случайно, а выполнять бомбометание с малых высот не позволяло активное противодействие советской зенитной артиллерии.

Любопытно отметить, что советские посты ВНОС ошибочно определили немецкие двухмоторные самолеты над Кронштадтом как «бомбардировщики Ju88». Однако в начале лета этого же года достаточно часто отмечалось участие в атаках наших объектов на Северном и Северо-Западном фронтах самолетов He111, в то время как в составе действовавшего здесь 1-го воздушного фло-

та во всех бомбардировочных эскадрах имелись почти исключительно «юнкеры» («хейнкели» остались в штабном отряде эскадры KG1), да и среди дальних разведчиков насчитывалось не более двух-трех «хейнкелей».

Перед тем как перейти к описанию решающих событий, остановимся подробнее на организации противовоздушной обороны Кронштадта. Ранее уже говорилось, что непосредственно прилегающее к Ленинграду водное пространство Финского залива постами ВНОС 2-го корпуса ПВО совершенно не просматривалось. Восполнить этот пробел должны были в том числе части ПВО флота, развернутые на острове Котлин. Имевшийся в крепости достаточно внушительный комплекс средств наблюдения, оповещения и связи (СНиС) позволял своевременно предупреждать о появлении вражеских самолетов, надводных кораблей и подводных лодок. По оценкам наших специалистов, это был наиболее слаженный военный организм на всей Балтике, обладавший достаточным количе-



Запуск двигателя «чайки» с помощью автостартера

ством радиосредств и имевший разветвленную проводную связь.

В начале осени Кронштадт, включенный в это время в общую систему ПВО, прикрывали 191 зенитное орудие военно-морской базы и 158 корабельных пушек. Однако следует подчеркнуть, что в их числе имелось всего 14 мощных 100-мм универсальных артсистем на палубах крейсеров «Киров» и «Максим Горький». Большинство же орудий составляли устаревшие 76-мм зенитные пушки, входившие, например, в 1-й зенап капитана С.А. Игнатовского — полк располагал 48 такими орудиями. Вблизи крепости на аэродроме Бычье поле базировался 71-й иап, а в Левашове стоял 5-й иап (оба из состава ВВС КБФ), располагавшие примерно 40 машинами. Возглавлял противовоздушную оборону генерал-майор Г.С. Зашихин, назначенный с августа 1941 г. помощником командующего КБФ по ПВО, а в начале сентября также руководивший береговой обороной военно-морской базы.

Затишье в районе Кронштадта было недолгим. При налете на Ленинград одна из бомб попала в канонерскую лодку «Селемджа», а 20 сентября немецкие самолеты потопили в черте города тралыщик ТЩ-36, но в район военно-морской базы они не проникли. Ближе к середине следующего дня первая группа из 40 Ju87 и Ju88 под прикрытием отряда Vf109 подошла к Кронштадту с юга на высотах 1500—3000 м. В районе цели самолеты встали в круг, поочередно опрокидывались через крыло и под углами 50—80° пикировали на корабли. Три бомбы попали в корабль «Октябрьская Революция», разрушив полубак, но жизненно важные центры линкора не пострадали. Эсминец «Стерегающий» не получил прямых попаданий, однако близкие разрывы двух 500-кг бомб оказались фатальными для корабля, который перевернулся и затонул у пирса.

Вслед за бомбардировщиками над кораблями появи-

лись истребители-бомбардировщики. Некоторые отряды и отдельные летчики люфтваффе из эскадр JG2, JG26, JG77, LG2 успели приобрести опыт использования Bf109E против морских целей, в частности, над Ла-Маншем и вблизи Крита. На этот раз атаковали корабли летчики из III/JG27. С аэродрома под Любанью они перебазировались в Тосно, после чего с 250-кг бомбами под фюзеляжем взяли курс на Кронштадт. 22 «мессершмитта» с пологого пикирования атаковали эсминцы, добившись попаданий в «Гордый», но корабль остался на плаву. При этом два немецких самолета оказались сбиты (вероятно, один из них поразила зенитная артиллерия «Гордого»), и оба летчика воспользовались парашютами.

Участвовавший в отражении налета лейтенант И.А. Каберов из 5-го иап, впоследствии известный балтийский ас, Герой Советского Союза, вспоминал: «Не сумев с ходу ворваться в Ленинград, фашисты крупные силы своей авиации обрушили на главную базу флота. Вот уже несколько дней подряд над ней идут невиданные по своей ожесточенности



На этом самолете летал Герой Советского Союза И.А. Каберов. Снимок сделан зимой 1941-1942 гг.

бои. Группы по 40—50 бомбардировщиков, прикрытые большим количеством истребителей, направляются в Кронштадт одна за другой. Ни зенитная артиллерия, ни малочисленные подразделения наших истребителей не в состоянии противодействовать такой силе. Но мы собираем, что у нас есть, и наши “миги”, “яки”, “лаги” снова и снова уходят в воздух.

Кронштадт горит. Дым пожарищ застилает его кварталы, и города почти не видно. Четверка наших истребителей взлетает и, едва набрав высоту, бросается в бой. На ЛаГГ-3 — капитан И.М. Уманский и я, на Як-1 — ст. лейтенант А.Ф. Мясников и мл. лейтенант П.А. Чепелкин. Сегодня около 40 Ju87 тройками одна за другой пикируют на корабли и объекты базы. Вокруг бомбардировщиков буквально кишат “мессершмитты”. Они тотчас перехватывают нас. Ошалело бьют зенитки. Снаряды рвутся подчас на сплетенных в клубок трассах воздушного боя. Наши попытки помешать “юнкерсам” тщетны. Ни Мясников, ни Чепелкин, ни мы с Уманским не можем вырваться из цепких лап “мессершмиттов”.

Высоко в небе ровным квадратом, как на параде, идет еще примерно 60 двухмоторных бомбардировщиков Ju88. Коршуны со свастикой на крыльях затмили солнце. Почти полтысячи бомб одновременно высypают они с горизонтального полета на город и на корабли. Самолеты идут намного выше нас, и я вижу, как бомбы, вначале плашмя, а потом кувыряясь, устремляются вниз. Мы ведем бой с “мессершмиттами”, а бомбы уже совсем близко, над самой головой. Пытаюсь увернуться от них, но вокруг мельтешат самолеты, свои и чужие. Разрывы зенитных снарядов усеяли кронштадтское небо.

Все же я бросаю машину в сторону. Вой падающих бомб заглушает рев мотора. Внутри у меня похолодело.

Взрыв страшной силы сотрясает все вокруг. Как будто чьи-то гигантские руки подхватили мой истребитель, бросили его вверх, перевернули. С трудом удерживаю машину и все еще не понимаю, что произошло. Подо мной, в самой гуще боя, клубится черное облако. Из него во все стороны летят обломки самолета. Нет сомнения, что одна из бомб угодила в истребитель. Только в чей — наш или вражеский?» [26].

Следовательно, вполне возможно, что один из «мессершмиттов» был сбит в результате прямого попадания авиабомбы с находящегося выше самолета. Немецкий спасательный отряд проявил завидную оперативность, сумев поднять обоих летчиков на борт гидросамолетов He59. (По другим данным, авиаторы воспользовались спасательными надувными лодками.) Впоследствии один из спасенных, лейтенант Г. Шлидерман (*H. Schlidermann*), стал достаточно известным асом Рейха, успев сбить до



Техническое обслуживание Bf109F из JG54. Истребитель закрыт маскировочными сетями

своей гибели ровно спустя три года после парашютирования над Кронштадтом 14 американских самолетов.

Это было первое и последнее участие «сто девярых» в налетах на корабли Балтфлота. Видимо, германское командование посчитало их возможности по поражению хорошо бронированных корпусов кораблей недостаточными, а потери существенными. Можно предположить, что летчики «мессеров», в отличие от их коллег, пилотирующих «юнкерсы», не умели выводить самолеты из пикирования у самой воды и попадали под огонь малокалиберной артиллерии. Не избежала потерь и наша сторона: был сбит (вероятно, разрывом снаряда своей зенитки) капитан Уманский. Выпрыгнув с парашютом, он почти час пробыл в воде близ Кронштадта, а потом был подобран спасательным катером и отправлен в госпиталь.

Кроме И.М. Уманского, был сбит над военно-морской базой и воспользовался парашютом капитан Н.М. Никитин, а погиб в бою их однополчанин лейтенант Л.С. Копылов, вылетевший во главе звена на перехват самолетов противника. Из наших документов следует, что утром действовали небольшие подразделения советских истребителей, насчитывающие 3–7 машин, а для отражения второго налета противника командир 61-й бригады ВВС КБФ Герой Советского Союза подполковник И.Г. Романенко поднял в воздух все исправные самолеты 5-го и 71-го иап: 3 МиГ-3, 1 ЛаГГ-3, 1 Як-1, 4 И-16, 10 И-153 — всего 19 истребителей, но связать боем все группы противника им не удалось.

По данным наших постов ВНОС, неприятельские самолеты появлялись над базой в 11 ч 44 мин, 15 ч 31 мин, 17 ч 14 мин и 18 ч 25 мин. Всего противник задействовал не менее 153 ударных самолетов, преимущественно Ju88, а по немецким данным, «главными действующими ли-

цами» были Ju87. В ходе налетов бомбы поразили не только корабли и суда (ушли на дно транспорты «Мария», «Леваневский», «Барта», баржи, плавкран, гидрографическое судно, вспыхнула канонерка «Пионер», получили повреждения крейсер «Киров» и эсминец «Славный»), но и строения гавани и крепости. Только на берегу погибли или получили ранения свыше 200 моряков и гражданских лиц. Особенно серьезный урон бомбежка нанесла заводу артиллерийских приборов и складскому хозяйству крепости. Кронштадт временно остался без водо- и энергоснабжения.

Как следует из немецких источников, неожиданный взрыв мощной мины замедленного действия в Турове накануне ответственных вылетов сказался на подготовке эскадры StG2 «Иммельман». Самолеты не пострадали, но один из барачных рухнул, а несколько человек из числа обслуживающего персонала, в том числе один из командиров обер-лейтенант В. Фатер (*W. Vater*), получили ранения. Тем не менее именно «иммельманеры» сыграли решающую роль в ходе налетов на корабли Балтийского флота.

Накануне рейдов из Германии в Лугу по железной дороге доставили на специальной платформе несколько авиабомб PC1000RS. Как справедливо отмечал один из летчиков-пикировщиков обер-фельдфебель Дилль (*Dill*), «восемьдесят седьмые» в модификациях «В» и «R» были непригодны для использования столь тяжелого оружия, хотя на германских полигонах испытания подобных авиабомб производили. Ведь обычно пикировщики для выполнения задания брали на подфюзеляжном держателе одну 250-кг или 500-кг бомбу и еще две-четыре SC50 на подкрыльевых держателях. Несколько наиболее подготовленных летчиков эскадры StG2, рискнувшие вылететь с 1000-кг бомбой, с большим трудом смогли навести самолет на цель и

1941. Битва за небо
От Днепра до Финского залива



Снимок с немецкого самолета запечатлел моменты атаки линкора «Октябрьская Революция». Хорошо видна общая панорама Кронштадтской гавани

управлять им в первой фазе пикирования. Все же неоднократные атаки 21 сентября кораблей «Октябрьская Революция», «Марат», «Максим Горький» и других с помощью нового оружия оказались безрезультатными.

Налет 38 Ju88 в 15 ч 22 сентября сопровождался мощ-

ным артиллерийским обстрелом крепости. Немецким летчикам сопутствовал успех — под воду ушли сторожевик «Вихрь», буксир и баржа с боезапасом. Ряд кораблей, в том числе эсминец «Сильный» и плавбаза «Смольный», требовали длительного ремонта в доках. Сами доки в ходе этого и последующего вечернего налета «юнкеров» серьезно пострадали. Кроме того, значительные разрушения имелись на территории Кронштадтского морского завода; по наблюдениям его начальника контр-адмирала Б.М. Волосатова, за два дня здесь упало до 40 различных авиабомб.

Согласно германским источникам, 22 сентября единственной жертвой с их стороны над Кронштадтом стал один из штурманов из 4-го отряда KG 77, после того как в кабине «юнкера» разорвался зенитный снаряд. В это время Ju88A № 2153 летел на высоте более 4000 м. Еще один бомбардировщик, находившийся поблизости, получил повреждения консоли. Немцы отмечают, что в отличие от англичан, чьи зенитки были чрезвычайно опасны на высотах до 3000 м, русские достаточно метко стреляли как раз на средних и больших высотах. Над морскими просторами, так же как и над сухопутным фронтом, советские артиллеристы, по мнению экипажей люфтваффе, совершенно не умели вести борьбу с пикирующими самолетами.

Отчасти первый факт можно объяснить недостатком на советском флоте современных 37-мм автоматов и низкой скорострельностью 45-мм полуавтоматической пушки. Несмотря на ряд серьезных упущений в действиях наших зенитчиков в первые полгода войны (частые опоздания с открытием огня, низкое качество боеготовности, отсутствие слаженности действий расчетов при ведении залпового огня), при ведении стрельбы основным способом по видимым целям на средних высотах иногда удава-

1941. Битва за небо
От Днепра до Финского залива



Зенитное орудие у Ростральной колонны Васильевского острова

лось поставить эффективное огневое заграждение для самолетов противника. При стрельбе на малых высотах снаряды обычно разрывались за хвостами немецких машин, что отчасти объяснялось ошибками при составлении довоенных таблиц стрельб и поправок (расчеты, произве-

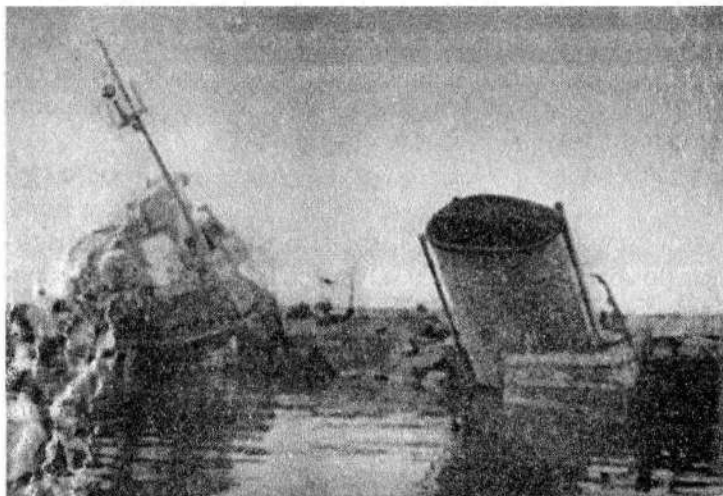
денные еще до войны, были выполнены для заниженных скоростей полета).

Наиболее мощный налет последовал 23 сентября — шестью волнами бомбардировщики и пикировщики люфтваффе подходили к цели. В 10 ч большой группе одномоторных и двухмоторных «юнкерсов» не удалось нанести точных ударов по кораблям. В 11 ч 30 мин зенитное заграждение преодолела и приготовилась к бомбометанию группа примерно из 30 Ju87. От строя пикировщиков отделились два самолета, которые почти отвесно понеслись к тому месту, где стоял «Марат». Первый «юнкерс» пилотировал командир группы III/StG2 капитан Э.-З. Штеен (*E.-S. Steen*), совершавший 300-й боевой вылет. Несомненно, он решил отметить это событие и «точно положить тонную бомбу на палубу русского линкора». Второй самолет не отставал от ведущего, и временами стрелку Штеена унтер-офицеру Леману (*Lehmann*) казалось, что вот-вот его кабину сомнет мотором несущейся следом машины, за штурвалом которой находился оберлейтенант Г.-У. Рудель (*H.-U. Rudel*). Оба летчика на пикировании не выпускали тормозных щитков, и скорости самолетов стремительно возрастали.

Обычно пикировщики освобождались от своего груза, находясь на высоте 1500–2000 м над уровнем моря. Ряд экипажей атаковал корабли в Кронштадте, сбрасывая бомбы с высоты 1200 м. Теперь Штеен и Рудель сбросили свои 1000-кг бомбы всего с 300 м. Тем не менее командир промахнулся. Стрелок-радист ефрейтор К. Байер (*K. Bayer*) (из экипажа технического офицера оберлейтенанта Л. Лау [*L. Lau*]) запечатлел на пленку фотокамеры момент успешной атаки Руделя — «Марат» разломился на две части. При этом взрывная волна поднялась на 500 м, сильно подбросив «юнкерс», но экипаж сохранил хладнокровие, и стрелок-радист А. Шарнов-

ски (А. *Scharnowski*) из пулемета отбил атаки И-16 на малой высоте.

«Ни на одном театре военных действий я еще не встречал такого сверкающего голубого неба и столь убийственной обороны, — вспоминал впоследствии Рудель. — Еще при пролете нашего берегового патруля была обнаружена зона, где русские сосредоточили огонь зенитных пушек. Но подходы к Петергофу и Ораниенбауму оказались защищены еще сильнее. На свободной воде плавали понтоны, баржи, лодки, крошечные сверху катера, и все они были буквально наштапованы зенитной артиллерией. Казалось, не было места, которое русские не использовали для ее размещения... Приблизительно через 10 км от берега показался остров Кронштадт (на самом деле остров называется Котлин — *Прим. авт.*) с большим военным портом и одноименным городом. И база, и весь Бал-



Лидер «Минск» затонул на небольшой глубине. Над водой остались надстройки и часть палубы

тийский флот хорошо подготовились к защите. Противовоздушная оборона здесь была поистине смертоносной» [27].

По этому поводу хотелось бы сделать два замечания. Во-первых, в «Марат» попали все-таки две бомбы, пробившие бронепалубу и вызвавшие детонацию. Взрыв разрушил всю носовую часть линкора до второй башни. Упала в воду фок-мачта с рубками и мостиками, носовая труба и надстройки получили серьезные повреждения. «Марат» загорелся, и оставшаяся часть команды (погибло 326 человек, включая командира линкора капитана 2 ранга П.К. Иванова, а 91 моряк получил ранение) самоотверженно боролась за живучесть корабля. Видимо, еще кто-то из летчиков-пикировщиков точно поразил линкор, хотя, возможно, вторая попавшая в корабль бомба была меньшего калибра.

Во-вторых, сохранившиеся посты ВНОС, как правило, отмечали пролеты немецких самолетов к Кронштадту строго с юга на север. В этом случае немецким экипажам, проходившим береговую черту в районе Петергофа, практически не угрожал огонь батарей, расположенных на «материковой» части блокированного Ленинграда. Но 23 сентября вражеские самолеты заходили на цели также с юго-запада и юго-востока; в последнем случае бомбардировщики попали под обстрел зениток еще до подхода к Кронштадту.

«23 сентября фашистская авиация вновь начала свирепствовать над главной базой нашего флота, — отмечал И.А. Каберов. — Тысячи бомб различного калибра обрушились на нее. Казалось, там не могло остаться камня на камне. Но вот улетели последние вражеские самолеты. Все, что могло гореть, сгорело. Но Кронштадт жив. Мы хорошо видим это сверху. Догорают последние головешки. Слабый, как бы папиросный дымок тянется над пе-

пелищами. Может, хотя бы к концу дня город, а заодно и мы получим передышку? Так нет же — опять появились «юнкеры»» [28].

Действительно, вслед за Ju87 над военно-морской базой показалась группа из 24 Ju88. С палуб кораблей было хорошо видно, как после попадания зенитного снаряда один из «юнкеров» поспешно сбросил бомбы и стремительно пошел вниз. Наши командиры с удовлетворением отметили, как «еще один стервятник нашел свою смерть в водах Балтики». Однако опытный летчик, командир отряда 3/KG77 обер-лейтенант Й. Гюнтер (*J. Gunter*) на предельно малой высоте вывел бомбардировщик в горизонтальный полет и сумел посадить поврежденный Ju88A-5 № 4330 на аэродроме Дно.

С большим напряжением действовали 23 сентября авиаторы эскадры «Иммельман». Сразу после приземления они начинали подготовку к новой атаке. Командир III/StG2 капитан Штеен и во второй раз собирался повести группу, но при взлете шасси его машины попало в воронку, и «юнкерс» скапотировал. Экипаж не пострадал, а самолет получил серьезные повреждения. Тогда Штеен подбежал к пикировщику Руделя, который должен был стартовать последним, и приказал обер-лейтенанту покинуть кабину. Рудель подчинился, а командир группы быстро занял место за штурвалом, взлетел, догнал группу и повел ее в атаку на корабли.

В тот день неудачи преследовали капитана: при пикировании на «Киров» самолет подбила зенитка. Штеен пытался навести «юнкерс» с помощью элеронов, однако машина практически перестала управляться. Летчик сбросил 1000-кг бомбу, упавшую вблизи борта крейсера, после чего сам врезался в воду вместе с самолетом неподалеку. В одной кабине со Штееном погиб стрелок-ра-

дист Руделя А. Шарновски. Командира группы III/StG2 наградили «Рыцарским Крестом» посмертно.

В немецких отчетах, кроме Штеена и Руделя, указывались также другие отличившиеся летчики-пикировщики: фельдфебель К. Пленцат (*K. Plenzat*), лейтенант К. Янке (*K. Janke*), обер-лейтенант Г.-Й. Леман (*H.-J. Lehmann*), капитан Э. Купфер (*E. Kupfer*). Они добились попаданий в наши корабли. А вот капитан Г. Шварцель (*G. Schwarzel*), особенно успешно действовавший против британского флота в Средиземноморье, за что 22 июня 1941 г. был награжден «Рыцарским Крестом», оказался на этот раз не столь меток.

Подводя итоги налетов 23 сентября, можно отметить, что всего противник задействовал для удара по кораблям и объектам базы, по данным штаба ПВО, 272 самолета (из немецких отчетов следовало: части и соединения 1-го воздушного флота выполнили 747 самолето-вылетов, из которых 418 совершили ударные самолеты, а 261 — одноместные истребители). Еще до полудня, как отмечалось ранее, прямым попаданием двух мощных бомб оторвало носовую часть «Марата», который находился в ремонте в Средней гавани. Затем загорелся эсминец «Грозящий», затонул буксир, погибла подводная лодка «М-74». Борьба за живучесть линкора продолжалась до следующего утра, однако не увенчалась успехом — «Марат» лег на грунт.

В тот день получили повреждения «Киров» (в крейсер попали две SC250, одна из которых не взорвалась), «Октябрьская Революция», «Грозящий», но экипажи сумели их устранить и отстоять корабли. Незадолго до полуночи ушел на дно в 5 м от стенки Военной гавани лидер «Минск». Последние исследования российских историков показали, что непосредственно в корабль, маневрировавший во время атаки на Большом Кронштадтском рейде, попала только одна небольшая бомба (вероятно,

SC50), но борьба за живучесть лидера была организована неудовлетворительно, что привело к трагическим последствиям.

Как отмечал профессор А. В. Платонов (по его данным, две бомбы разорвались в районе кормовой надстройки, а одна о дежурную шлюпку, висящую за бортом), часть помещений, в том числе одно из котельных отделений, оказались затопленными, возник пожар, корабль обесточился, потерял ход и управление. Когда в ходе буксировки лидера команде удалось ввести в действие один из котлов, запустить вспомогательные механизмы двух главных турбин, турбопожарный насос и турбогенератор, на корабле зажегся свет. Через 8–10 мин осушили машинное отделение, появилась уверенность, что корабль удастся спасти. Однако котел проработал всего 15 мин, корабль вновь погрузился во тьму, а поднятая новым близким разрывом крупной авиабомбы волна раскачала и залила «Минск» — вскоре корабль еще больше накренился и затонул на глубине 8 м [29]. Всего в этот день погибли или получили ранения более 300 моряков.

Германское информационное бюро сразу же сообщило об «особенно успешных атаках люфтваффе против советского флота», заявив о «потоплении линкора, крейсера, двух эсминцев и девяти пароходов общим водоизмещением примерно в 25 тыс. т. Еще два военных корабля и два парохода были подожжены». Несмотря на опровержение этих данных через день в сводке Совинформбюро, мол, никаких кораблей гитлеровцы не топили, никаких пароходов не жгли, приходится, к сожалению, в целом подтвердить немецкие данные [30].

У читателя может возникнуть ощущение, будто над Кронштадтом развернулась борьба только между ударными самолетами люфтваффе и расчетами нашей зенитной артиллерии. Однако истребители обеих сторон

весьма активно действовали над базой. Достаточно сказать, что с 19 по 30 сентября истребители выполнили 680 самолето-вылетов, прикрывая объекты острова Котлин и корабли. При этом балтийцы потеряли пять летчиков погибшими, включая комэска 5-го иап майора Ф.А. Галкина. Среди поднимавшихся в воздух в эти дни назывались имена прославленных летчиков-балтийцев М.А.Ефимова, Г.Д. Костылева, С.И. Львова, впоследствии ставших Героями Советского Союза. Командующий КБФ вице-адмирал В.Ф. Трибуц отмечал мужество и самоотверженность многих защищавших флот подчиненных майоров П.В. Кондратьева и А.В. Коронца, возглавлявших 5 и 71-й иап ВВС КБФ соответственно. В последние дни месяца к ним присоединился 13-й иап капитана М.В. Охтеня.

Однако действия истребительной авиации ВВС КБФ над Кронштадтом в 20-х числах сентября нельзя признать удачными. Небольшие по численности патрули (по 5–8 машин) находились на малых и средних высотах из-за опасности попасть под беглый обстрел своими же зенитными пушками среднего калибра. «Мессершмитты» отказались от непосредственного сопровождения бомбардировщиков и пикировщиков, но это не мешало им надежно прикрывать последних. Заранее подойдя к району боя на большой высоте, «мессеры» сковывали действия наших истребителей. Как правило, немецкие летчики стремились внезапно атаковать из-за облаков или маскируясь разрывами снарядов. Если внезапная атака не удавалась, они снова устремлялись вверх, ожидая благоприятной возможности для новой попытки.

Согласно отчету штаба 54-й истребительной эскадры, с 21 по 25 сентября летчики соединения провели немало успешных поединков над Ленинградом и Кронштадтом. Коммодор подполковник Х. Траутлофт (*H. Trautloft*) осо-

бо выделял специалистов маневренных схваток капитана Г. Филиппа (*H. Philipp*) и лейтенанта М.-Г.Остермана (*M.-H. Ostermann*). Последний составил подробное описание одного из боев в сентябре над восточной частью Финского залива.

«Я приготовился к атаке и дал команду ведомому. Но ведущий вражеского звена оказался начеку и своевременно заметил нас. Он круто повернул свою машину навстречу. В небе завертелась дикая карусель, когда самолеты охотились друг за другом. Проклятье, русский парень оказался упорным! Несомненно, это был “стреляный воробей”: будучи атакован, он всякий раз своевременно круто отворачивал или делал переворот через крыло. Русский даже имел наглость подниматься над своей эскадрильей и выпустить в мою сторону одну весьма точную очередь. Вражеский истребитель и самолет моего ведомого то пикировали, то переходили в крутой набор высоты. Я все это видел, но до поры не вмешивался в ход боя, считая, что “Ивана” должен сбить ведомый — “качмарек”.

В это время русский заметил группу наших “мессершмиттов” и попытался ускользнуть в направлении боевых кораблей, стоявших на якоре в бухте. Зенитная артиллерия открыла огонь. Тогда я атаковал вражеский истребитель сверху, но русский парень умело уклонился от трасс скольжением вправо. Я ввел упреждение, но и этот мой замысел он разгадал. Высота падала, и по самолетам уже интенсивно стреляла легкая зенитная артиллерия кораблей. Времени оставалось в обрез — счет пошел на секунды. Резко опрокинув “мессер” через левую плоскость, а затем немного “приподняв” машину, я смог, наконец, занять удобную позицию для атаки. Попадание! За вражеским истребителем потянулся темный след. Теперь я находился вплотную к боевым кораблям и небо вокруг



Bf109F из I/JG54 на аэродроме Лисино

меня озарил настоящий фейерверк. Пришлось срочно выйти из боя, но, обернувшись, успел увидеть, как “мой Иван” плоско вошел в воду у самого борта большого корабля.

Во время всей схватки мне приходилось непрерывно учиться выполнять энергичные виражи с большими перегрузками. Однако о “правильном” ведении маневренного воздушного боя я тогда еще не помышлял, считая, что на наших истребителях он вообще невозможен» [31].

Ежедневно в последней декаде сентября асы эскадры JG54 «Зеленое сердце» сбивали, если позволяла погода, в районе окруженного города в среднем по 6 наших самолетов. 23 сентября им удалось уничтожить над фортом «Северный № 4» аэростат наблюдения, с которого велась корректировка огня морской артиллерии, а на следующий день — еще один. Однако 24 сентября советские истребители действовали более успешно, чем раньше. Флот прикрывали также части 7-го иак ПВО. Многие ошибки, допущенные при отражении предыдущих налетов, удалось учесть; истребители сумели не допустить прицель-

ного бомбометания по кораблям и другим объектам в Кронштадте.

Около полудня семерка ЛаГГ-3 из 157-го иап, возглавляемая командиром полка майором В.Н. Штоффом, перехватила южнее Ораниенбаума 20 Ju88, шедших под прикрытием 6 Bf109. «Лагги» нарушили строй противника, вынудили бомбардировщики беспорядочно сбросить бомбы. Однако в ходе воздушного боя «мессершмитт» из III/JG27 подбил самолет командира части. Летчик не смог перетянуть через линию фронта и попал в плен ¹.

Последний налет на военно-морскую базу противник предпринял 27-го числа. 42 бомбардировщика Ju87 и Ju88 поочередно пикировали на корабли, нанося основные удары по линкору «Октябрьская Революция» и крейсеру «Максим Горький». В гавани разорвалось не менее 100 авиабомб, и лишь одна бомба попала в башню линкора. К этому времени немецкие войска под Ленинградом окончательно перешли к обороне, а значительную часть эскадр 1-го воздушного флота (включая весь 8-й авиакорпус) начали готовить к переброске на центральное направление для участия в битве за Москву.

Подведем итоги сентябрьских налетов люфтваффе на морские цели. По данным Главного штаба ВМФ, всего немцы выполнили 600, а по данным штаба ПВО — 406 самолето-вылетов для уничтожения нашего флота в

¹ Политработники заподозрили Штоффа, немца по национальности, в предательстве. В это время органы НКВД в соответствии с Указами Президиума Верховного Совета СССР, постановлениями ГКО и руководствуясь другими документами, переселяли немцев из Республики немцев Поволжья, ряда прифронтовых областей в Казахстан и на Алтай, а немцев-военнослужащих изгоняли из рядов Красной Армии. Под репрессии попала семья майора. И только после освобождения Ленинградской области от захватчиков стало известно, что В.Н. Штофф отверг все предложения о сотрудничестве и был казнен.

Кронштадте. Потери противника составили 35 самолетов, из которых 11 машин записали себе на счет летчики 5 и 71-го иап ВВС КБФ. Управление ПВО Кронштадтской военно-морской базы, со ссылкой на отчеты 1, 2 и 6-го зенитных полков, приводит несколько другую информацию о потерях неприятеля — истребителями и зенитчиками сбито 25 вражеских самолетов.

«Такие незначительные потери авиации противника при налетах на военно-морскую базу Кронштадт можно объяснить тем, что к моменту массированных налетов авиации противника служба воздушного наблюдения и оповещения противовоздушной обороны базы Кронштадта была прервана в связи с выходом немецко-фашистских войск на южное побережье Финского залива в районе Стрельна — Петергоф, — указывалось в историческом сборнике “Военно-воздушные силы Краснознаменного Балтийского флота в Великой Отечественной войне”. — В силу этого командный пункт участка противовоздушной обороны базы Кронштадт был лишен возможности получать данные о воздушном противнике из района Петергофа, а установленная 6 сентября 1941 г. радиолокационная станция РУС-2 в базе Кронштадт практически в это время не использовалась. Кроме того, низкую эффективность истребителей можно объяснить и тем, что было недостаточное количество сил истребительной авиации и отсутствовало единое управление всеми силами противовоздушной обороны базы Кронштадт» [32].

Можно отметить еще ряд недостатков в действиях наших зенитчиков и летчиков. Зенитная артиллерия флота не только сбила мало вражеских самолетов, но, как несколько казенно отмечалось в одном из отчетов штаба ПВО, «не смогла не допустить противника к выполнению боевой задачи» [33]. Из-за нечеткого целеуказания батареи опаздывали с открытием огня, а значительные ошиб-

ки в определении высоты цели приводили к неточной стрельбе. К тому же дефицит снарядов среднего калибра на ВМБ ощущался не менее остро, чем в Ленинграде.

Тяжелая наземная обстановка вынудила в сентябре использовать главные силы 7-го иак в интересах общевойскового командования. Основная тяжесть обороны Кронштадта и стоящих там кораблей легла на плечи летчиков-балтийцев. Они выполнили много вылетов на патрулирование в разное время суток, но из-за неудовлетворительной радиосвязи и невозможности осуществить с земли наведение своих машин на самолеты противника редко встречали врага в небе и еще реже могли преградить ему дорогу к кораблям и военно-морской базе. Наоборот, патрулировавшие на небольшой скорости и неизменной высоте истребители сами нередко становились объектами внезапных атак «мессершмиттов».

На эффективности обороны сказалось ощущение отчаяния и безысходности, которое в начале осени возникло у многих бойцов и командиров. В начале сентября Военный совет обороны Ленинграда принял решение о минировании наиболее важных объектов города, фронта и флота на случай, если враг прорвется. У Сталина также не было уверенности в способности частей Красной Армии и Военно-Морского Флота отстоять Ленинград. Заслушав 13 сентября доклад зам. наркома ВМФ адмирала И.С. Исакова о «плане мероприятий на случай вынужденного отхода из Ленинграда», Верховный его утвердил и подписал секретный план мероприятий, предусматривавший уничтожение всех кораблей и судов независимо от их ведомственной принадлежности, в том числе недостроенных [34]. Командующий КБФ вице-адмирал В.Ф. Трибуц нес полную ответственность перед Ставкой ВГК за своевременное выполнение сигналов «Хризантема», «Василек», «Роза» и других, по кото-

рым в тех или иных районах надлежало приступить к уничтожению и затоплению флота.

Несмотря на требование соблюдать строгую секретность при подготовке «спецмероприятия», многие морские командиры знали о планах командования и были готовы разделить судьбу флота. «Ждать нечего, остается пустить пулю в лоб», — заявил заместитель начальника штаба КБФ капитан 2 ранга Ф.В. Зозуля. Ему вторил командир дивизиона В.И. Маслов, который по прибытии на эсминец «Строгий» сказал подчиненным: «Я вам привез нехорошие вести. Ленинград готовят к сдаче германскому фашизму. На эсминцы “Стройный” и “Строгий” уже положен крест. Большое начальство удирает из Ленинграда на самолетах» [35].

Естественно, с такими настроениями было трудно самоотверженно защищать корабли, проводить эффективные действия по сохранению их живучести. Ведь плана мероприятий по уничтожению флота к началу вражеских налетов никто не отменил, и на многих линкорах, крейсерах, эсминцах успели заложить мощные взрывные устройства «для подрыва корпусов, котлов и порчи механизмов». Как знать, возможно, именно эти заряды сдетонировали и привели к столь губительным последствиям для «Марата» и его экипажа при попадании в палубу вражеской авиабомбы...

Эмоциональные доклады немецких авиаторов о силе противовоздушной обороны нашей базы надо воспринимать достаточно критически. Так, большинство германских летчиков были уверены, что для прикрытия неба над Кронштадтом советское командование выделило 600—650 различных орудий, а обер-лейтенант Рудель написал в отчете, что «зенитный огонь был смертоносен», «иногда разрывы снарядов создавали целые облака» и «на площади около 100 кв. км русские разместили примерно 1000

зенитных орудий» [36]. В действительности в те сентябрьские дни на защите крепости и флота находилось, как уже отмечалось, до 350 зенитных и универсальных пушек.

Противовоздушная оборона Ленинграда обладала значительно большими ресурсами, чем ПВО Кронштадта. Достаточно сказать, что при пролете немецких бомбардировщиков с юга на север они над районом Васильевского острова примерно три-четыре минуты находились в плотности огня 200 разрывов на 1 км пути. Эти показатели по крайней мере втрое превышали плотность зенитного огня над островом Котлин. Поэтому логично выглядело решение советского командования перевести наиболее ценные корабли в устье Невы. Уже в ночь на 24 сентября крейсер «Киров» занял здесь позицию (что не осталось незамеченным германской авиаразведкой). Вслед за ним были перебазированы эсминцы «Гордый», «Сильный», «Суровый», корабли отряда охранения. С новых стоянок кораблям было сложнее вести прицельную стрельбу по вражеским наземным войскам и батареям на берегу Финского залива, но их собственная безопасность, несомненно, возросла.

При отражении вражеских налетов советская сторона не использовала многих средств пассивной защиты гавани, например, подъем в воздух аэростатов заграждения, установку дымовых завес и других средств маскировки. Лишь 24 сентября для усиления противовоздушной обороны крепости в оперативное подчинение командиру Береговой обороны Кронштадта генералу Г.С. Зашихину передали 60 истребителей из состава 7-го иак ПВО. Еще через несколько дней были осуществлены первые попытки наведения своих истребителей на самолеты противника по радио с форта «Серая лошадь». В районе нового расположения ядра флота в Ленинграде начал формироваться 9-й зенитно-артиллерийский полк,

которому поручили охрану Отряда кораблей обороны реки Невы...

При попытке провести разведку новых мест стоянок кораблей летчиком 7-го иап лейтенантом И.Д. Одинцовым 30 сентября был сбит Bf109F, который пилотировал командир группы III/JG54 А. Лигниц (*A. Lignitz*). Удалось захватить одного из ветеранов люфтваффе, одержавшего первую победу почти полтора года назад и получившего «Рыцарский Крест» из рук фюрера задолго до вторжения в СССР. Впрочем, пребывание капитана в плену было недолгим, после нескольких допросов он умер в Военно-Морском госпитале Ленинграда (прыгая с парашютом над Новой Деревней (в черте города), Лигниц приземлился на крышу дома, откуда скатился на мостовую и получил тяжелые травмы) [37].

В это время в штабе 1-го воздушного флота подвели итоги сентябрьских налетов. С 19 по 23 сентября включительно бомбардировочные и пикировочные группы и эскадры германского объединения совершили 1730 самолето-вылетов [38], из которых примерно четверть затратили на атаки морских целей. Вероятно, командование осталось удовлетворено результатами налетов. Во всяком случае, германский Балтийский флот, вышедший было из Свинемюнде, чтобы воспрепятствовать попыткам русских прорваться в Швецию, получил приказ вернуться — шансы на прорыв теперь считались немцами ничтожными.

По данным Бундесархива в г. Фрайбург, люфтваффе потеряли только четыре самолета (два Ju87 из StG2, зав. № 5735, 5836, и два Bf109E из JG27, зав. № 3639, 4199) непосредственно над Кронштадтом, но, согласно показаниям пленных и другим свидетельствам, многие машины получили повреждения; всего пришлось списать не менее восьми-деяти самолетов. По

воспоминаниям командира 7/StG2 капитана Э. Купфера и его однополчан, после потопления русского крейсера (видимо, Купфер атаковал и повредил 21 сентября эсминец «Славный») советские зенитчики поставили мощную огневую завесу и «через насыщенный железом воздух не мог безнаказанно пройти ни один самолет». На пикировщике ведущего разрывами снарядов повредило лопасти винта и горизонтальное оперение, что вынудило совершить аварийную посадку в районе Красногвардейска. Вылетев в тот же день на другом «юнкерсе», Купфер и его приземлил в поле сразу за линией фронта, поскольку зенитная артиллерия линкора «Октябрьская Революция» добилась попадания в плоскость самолета. Таким образом, и второй Ju87 вышел из строя, однако в списке потерь указан лишь третий самолет, который ас-пикировщик полностью разбил при вынужденной посадке в ходе налетов на Кронштадт 28 сентября. На этот раз поврежденный «юнкерс» (его подбил ст. лейтенант Н.И. Королев из 71-го иап) скапотировал и, перед тем как замереть, несколько метров прополз по земле на сплюсненном фонаре кабины. Быстро подбежавшие к месту происшествия солдаты тыловой службы вытащили тяжелораненых летчика и стрелка из обломков машины. Осматривавший Купфера хирург зафиксировал: тот получил трехкратный перелом основания черепа, тяжелое сотрясение мозга, защемление зрительного нерва, а также множественные переломы костей. Удивительно, но летчик не только выжил, но и через пять месяцев вернулся в строй, а впоследствии стал первым генерал-инспектором штурмовой авиации люфтваффе [39].

В итоговые численные оценки не входят потери немцев при установке акустических мин в акватории нашей

военно-морской базы. Однако известно, что 19 сентября в устье Невы было найдено тело командира 4/KG4 капитана Г. Шванхауссера (*H. Schwanhausser*), пропавшего без вести с экипажем за четыре дня до этого при минировании наших фарватеров. По подсчетам автора, потери немецкой авиации (уничтоженные или серьезно поврежденные самолеты) в сентябрьских боях составили одну машину на каждые 100 самолето-вылетов, а наша авиация безвозвратно лишалась самолета за 25 самолето-вылетов (с учетом аварий и катастроф).

Сравнивая налеты люфтваффе на Кронштадт и атаки против британского флота четырьмя месяцами ранее, можно прийти к выводу: англичане понесли значительно большие потери. В ходе битвы за Крит флот Его Величества лишился 4 крейсеров, 6 эсминцев, тральщика и 11 малых кораблей. Два линкора, авианосец, 5 крейсеров, а также эсминец получили повреждения разной степени; при этом погибли, получили ранения или попали в плен 2328 военных моряков. Собственные потери люфтваффе от всех средств ПВО британского флота составили около 30 самолетов. После завершения кампании дюжина летчиков Ju87 и Ju88 стали кавалерами «Рыцарских Крестов», что отражало роль экипажей этих самолетов в потоплении неприятельских кораблей. Особенно заметных успехов добились пикировщики, что, видимо, и привело к решению поручить именно им в сентябре 1941 г. сыграть главную роль в уничтожении Балтийского флота.

Немецкие экипажи атаковали британские корабли в море, когда они энергично маневрировали. Советский флот, зажатый в небольшой гавани и находившийся под обстрелом береговой артиллерии противника, был лишен такой возможности. Впечатляющие результаты майских атак англичан отметил командир 8-го авиакорпуса гене-

рал фон Рихтгофен: «Мы окончательно доказали, сколь уязвим флот на море в пределах радиуса действия люфтваффе, конечно, если погода позволяет осуществлять налеты»[40]. После «кронштадтских рейдов» ничего подобного он заявить не мог.

Есть все основания полагать, что германское командование не зря рассчитывало в конце сентября, когда стало понятно, что взять штурмом Ленинград не удастся, нанести сокрушительное поражение Краснознаменному Балтийскому флоту — возможности для этого у противника имелись. Как показал дальнейший ход событий, больше такого шанса история (а также Красная Армия и советский Военно-Морской Флот) люфтваффе не предоставила. Комментируя прошедшие события, бывший гитлеровский адмирал Ф. Руте отметил, что летом и осенью 1941 г. немецкие вооруженные силы на ленинградском направлении не достигли намеченной цели. Кампания закончилась без взятия Кронштадта и ликвидации советского флота. «В последующие годы это привело к большому напряжению немецких сил», — заключил адмирал [41].

Источники и литература

1. Составлено по: Справочник по боевому и численному составу ВВС КА 1941—1945 гг. М.: 1957. С. 15; Гальдер Ф. Военный дневник. Т. 3. Кн. 1./ Пер. с нем. М.: 1971. С. 343.
2. Новиков А.А. В небе Ленинграда. М.: 1970. С.149.
3. ЦАМО РФ. Ф. 249. Оп. 1544. Д. 112. Л. 33.
4. Там же. Л. 30.
5. Гальдер Ф. Указ. соч. С. 328, 329.
6. Дашичев В.И. Банкротство стратегии германского фашизма. Т. 2. М.: 1973. С. 242.
7. Balke U. Der Luftkrieg in Europa. Bd. 1. Koblenz: 1989. S. 359, 428; ЦАМО РФ. Ф. 249. Оп. 1544. Д. 112. Л. 29.

8. ЦАМО РФ. Ф. 35. Оп. 11321. Д. 51. Л. 35, 36.
9. Новиков А.А. Указ. соч. С. 151.
10. Солсбери Г. 900 дней. Блокада Ленинграда. / Пер. с англ. М.: 2000. С. 301.
11. Комаров Н.Я., Куманев Г.А. Блокада Ленинграда. 900 героических дней. 1941 — 1944. Исторический дневник. Комментарии. М.: 2004. С. 101.
12. Schwabedissen W. The Russian Air Force in the Eyes of German Commanders. New York: 1960. P. 90.
13. ЦАМО РФ. Ф. 217. Оп. 1221. Д. 174. Л. 60, 61.
14. Сообщения Советского Информбюро. М.: 1944. С. 234, 238.
15. Ломагин Н.А. Неизвестная блокада. Документы, приложения. Кн. 2. СПб.: 2002. С. 108.
16. ЦАМО РФ. Ф. 217. Оп. 1221. Д. 1. Л. 121.
17. Хаупт В. Группа армий «Север». Бои за Ленинград 1941—1944. / Пер. с англ. М.: 2005. С. 101.
18. Ломагин Н.А. Указ. соч. С. 112, 113.
19. Бернштейн А.И. В частях аэростатов заграждения войск ПВО (1941 — 1945 гг.). М.: 2004. С. 61.
20. ЦАМО РФ. Ф. 35. Оп. 11321. Д. 51. Л. 189, 190.
21. Там же. Л. 37, 38.
22. Органы государственной безопасности СССР в Великой Отечественной войне. Сборник документов. Т. 2. Кн. 2. М.: 2000. С. 131, 132.
23. Отчет о боевых действиях войск Ленинградской армии противовоздушной обороны за время Отечественной войны Советского Союза с Германией. Кн. 1. Ленинград: 1945. С. 18, 44.
24. Кузнецов Н.Г. Курсом к победе. М.: 1975. С. 115.
25. Краснознаменный Балтийский флот в Великой Отечественной войне советского народа 1941—1945 гг.: Оборона Прибалтики и Ленинграда (1941—1944 гг.). М.: 1990. С. 197.
26. Каберов И.А. В прицеле свастика. Ленинград: 1975. С. 166, 167.
27. Rudel H.-U. Stuka pilot. New York: 1979. S. 122.
28. Каберов И.А. Указ. соч. С. 168.
29. Платонов А.В. Трагедии Финского залива. М.: 2005. С. 256, 258.
30. Сообщения Советского Информбюро... С. 260.
31. Nowarra H.J. Luftwaffen Einsatz «Barbarossa» 1941. Podzum: 1989. S. 86, 89.
32. Военно-воздушные силы Краснознаменного Балтийского флота в Великой Отечественной войне. М.: 1973. С. 88, 89.
33. Там же. С. 90.
34. Органы государственной безопасности СССР ... С. 88, 90.
35. Скрытая правда войны: 1941 г. Неизвестные документы. М.: 1992. С. 146.
36. Schwabedissen W. Указ. соч. S. 61.

*1941. Битва за небо
От Днепра до Финского залива*

37. Хазанов Д.Б. Немецкие асы на Восточном фронте. Ч. 1, М.: 2004. С. 64, 65.
38. Balke U. Указ. соч. S. 428.
39. Bruetting G. Das waren die deutschen Stuka-Asse 1939-1945. Stuttgart: 1992. S. 107; Obermaier E. Die Ritterkreutztrager der Luftwaffe. Bd. 2. Stuttgart: 1976. S. 46.
40. Грановский Е.А. Цель — корабли Его Величества. М.: 1996. С. 49.
41. Руге Ф. Война на море 1939—1945./ Пер. с нем. М.: 1957. С. 212.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Германское командование не смогло взять Ленинград штурмом и перебросило значительную часть авиационных соединений и частей на московское направление. Но это не означало, что положение осажденного города заметно улучшилось. Перейдя к обороне, противник изменил тактику и в начале октября приступил к действиям по обеспечению блокады.

Между тем тяжелые бои значительно ослабили силы Ленинградского фронта. Последние исследования российских историков показывают, что в ходе Ленинградской стратегической оборонительной операции с 10 июля по 30 сентября 1941 г. было безвозвратно потеряно 1702 самолета [1]. За сентябрь количество боевых машин на фронте почти не изменилось, однако число летающих лодок МБР-2 заметно возросло, а истребителей сократилось с 383 до 236 [2].

Такое положение можно объяснить тем, что цели Киевской оборонительной операции достигнуты не были. Четыре общевойсковые армии и часть сил еще одной армии из состава Юго-Западного фронта вместе с управлением оказались в окружении. Прикрыть образовавшуюся брешь оставшимися войсками было крайне трудно, поэтому Ставка ВГК направляла в конце осени большинство наших резервов, включая авиационные, именно на это операционное направление. Активность немецкой авиации на заключительном этапе сражения под

Киевом была ниже, чем под Ленинградом, наши потери в самолетах и экипажах меньше. В результате боевой состав ВВС ЮЗФ увеличился за сентябрь с 292 самолетов до 459. Кроме того, здесь действовали две резервные авиагруппы, где насчитывалось еще 87 боевых машин [3].

Тем временем под Ленинградом господство в воздухе осталось за люфтваффе. Немецкая авиация приступила к систематическим бомбардировкам пристаней, складов, перевалочных пунктов, железнодорожного транспорта и судов на Ладожском озере, стремясь ликвидировать всякую связь города с Большой землей. Одновременно она совершала преимущественно в ночное время и на больших высотах налеты отдельными самолетами и мелкими подразделениями на Ленинград.

Отразить нападение оказалось весьма сложно. Артиллеристы не имели станций орудийной наводки и других приборов для ведения прицельного огня по невидимым целям, а заградительный огонь был мало эффективен, особенно с учетом недостаточного количества снарядов. В чрезвычайно трудных условиях работали истребители 7-го иак ПВО. К тому же за сентябрь количество боеготовых экипажей в составе корпуса снизилось с 112 до 47, из которых только 5 имели подготовку для действий ночью и в сложных метеоусловиях [4]. Но боевая работа авиации, всех средств ПВО в условиях блокады является темой другого исследования.

Источники и литература

1. Великая Отечественная война 1941–1945 гг. Стратегические операции. Статистический анализ. Кн. 1. М.: 2004. С. 234; Россия и СССР в войнах XX века. М.: 2001. С. 484.
2. Справочник по боевому и численному составу ВВС КА 1941–1945 гг. М.: 1957. С. 15, 17.
3. Там же.
4. Войска противовоздушной обороны страны в Великой Отечественной войне. Т. 1. М.: 1954. С. 291.

ПРИЛОЖЕНИЯ



**ДОКЛАД О ВЫХОДЕ ИЗ ОКРУЖЕНИЯ
КОМАНДУЮЩЕГО ВВС ЮЗФ
ГЕНЕРАЛ-ЛЕЙТЕНАНТА АСТАХОВА Ф.А.**

Главкомандующему войсками ЮЗН

маршалу Советского Союза

тов. Тимошенко С.К.

Члену Военного совета войск ЮЗН

тов. Хрущеву Н.С.

Зам. наркома обороны, командующему

ВВС КА генерал-полковнику авиации

тов. Жигареву П.Ф.

Члену Военного совета ВВС КА

армейскому комиссару

тов. Степанову П.С.

Когда сотни бойцов бросились в лес, по нему начался усиленный артиллерийский и минометный огонь, скоро на опушке леса появились вражеские танки, мотоциклисты и автоматчики, которые, не заходя в лес, стали интенсивно стрелять, одновременно крича: «Рус, сдавайся!». Многие красноармейцы выходили с поднятыми вверх руками. В течение трех суток противник обстреливал лес, овраги, скирды, копны и огороды. Все время происходили розыски по хатам, сараям и погребам бойцов и командиров Красной Армии. Все выходы из села Воронька и леса

находились под огнем пулеметчиков и автоматчиков. Днем и ночью часто показывались мотоциклы и танки. Обстановка создалась очень трудная. Пленных командиров, коммунистов и даже некоторых красноармейцев били, издевались и расстреливали. Так, захватив четырех членов ВЛКСМ и 60-летнего коммуниста-пасечника и найдя у них комсомольские и партийные билеты, их немедленно расстреляли, а у захваченного политрука на спине вырезали красную звезду, привязали к двум танкам и разорвали на части.

Каждый день эти зверства совершались на глазах жителей. О них мне рассказывали не только колхозники, но также санитарки подвижного полевого госпиталя 5-й армии, которых мы переодели в гражданскую одежду для ведения разведки, и лично видевшие эти зверства. Евреев расстреливали почти поголовно. В первые дни из Вороньки и близлежащих районов немцы вообще никого не выпускали, даже колхозницам и ребятишкам не разрешали работать в поле. Через трое суток большинство танкистов ушли на восток, и были разрешены работы на огородах и близлежащих полях, а кое-кто из колхозников приходил сюда из других сел.

Организовать какую-либо группу и вырваться из столь плотного огневого кольца с боем возможности не было, тем более что на восток по дорогам шли немцы, собираясь у бесчисленных переправ через реки. Мы с группой из шести человек, куда входили пограничники, пехотинцы, работники штаба, решили ночью уходить из Вороньки на север. Легче было остаться незамеченным в гражданской одежде, поэтому большинство сняли форму и переоделись в лохмотья. Мне не хотелось снимать форму, поэтому я избавился только от кожаного пальто, вместо которого надел длинное и поношенное.

Нам было совершенно ясно, что пройти к своим без встреч с немцами очень трудно, а если они встретят, то в

лучшем случае возьмут в плен. Обнаружив же оружие, документы, партийный билет — расстреляют на месте, что уже не раз подтверждалось. Погибать просто ни за что, по легкомыслию, было преступно, поэтому я решил уничтожить все документы, в том числе и партийный билет.

В 22 ч 23.9, когда мы вышли из леса в поле, нас осветила сначала одна, затем другая ракета, началась автоматная стрельба, слышались звуки танкового мотора. Мы залегли, стрельба, вспышки ракет продолжились, была различима немецкая речь, пришлось ползком опять вернуться в лес. В 21 ч 30 мин на следующий вечер, выйдя из леса, двигались следующим образом: проползли 200 м, затем шли пешком, снова ползли... Немцы выпускали меньше осветительных ракет, стреляли много, но неорганизованно. Шли всю ночь и на рассвете вошли на окраину села Ковали, день обождали в копнах, чтобы ночью продолжить путь. На следующее утро мы подошли к хутору Суха Лохвица, где немцев не было, но собралось много наших бойцов и командиров. Где находился противник, где линия фронта — никто не знал. На хуторе Суха Лохвица наша группа разделилась: большинство решило не покидать хутора, а со мной остались два младших командира — мл. лейтенант Коузов Н.Н. из 75-й сд 21-й армии и мл. воентехник Королев А.А. из 277-й сд 21-й армии. Первый раньше работал в 740-м бао, а второй служил на авиа-складе в Балашове — с ними я и пришел потом в Воронеж.

Из хутора Суха Лохвица мы направились в село Лука, где перешли реку Сулла, взяли севернее станции Юсковцы, поскольку на самой станции и на мельнице около нее были немцы. Благополучно перейдя через железнодорожную ветку Ромны — Лохвицы, мы заночевали на хуторе Новицкий. Двинувшись утром дальше на северо-восток, около дороги в сторону Юсковцев увидели два сгоревших ДБ-3, а к вечеру подошли к селу Анастасьевка. Здесь встре-

тили нескольких бойцов и мл. командиров, рассказавших, что они нарвались на немецкий аэродром на северной окраине села. Их арестовали, обыскали и троих, у которых нашли партийные билеты, тут же расстреляли, а остальных повернули на запад; этот рассказ подтвердили колхозники. Поэтому, не заходя в Анастасьевку, мы пошли на хутор Яснопольщина, где устроили ночевку. Предстояло перейти дорогу Ромны — Липовая Долина — Гадяч и реку Хорол. В эти дни немецкие войска интенсивно двигались из Ромн на Гадяч, и пришлось ждать двое суток.

Утром 12.10 подошли к селу Пристаилово, где хотели переправиться через Псел. Колхозники сказали: в Лебедине нет ни немцев, ни частей Красной Армии, а милиция два дня назад оставила город. Река Псел у села Пристаилово течет по болотистому лугу, образуя, кроме главного русла, еще четыре протоки, довольно глубокие, хотя и неширокие. Два моста оказались взорваны, но по отдельным доскам можно было пройти, хотя и с трудом. На одной из проток не уцелело никакого моста. Делать нечего; по лугу и болоту, в дождь и грязь, по пояс в воде мы прошли около 5 из необходимых 7 км. Тут мы услышали с запада и юга сильную пулеметную стрельбу и увидели бегущих колхозников, объяснивших нам: «Немцы утром заняли Лебедин, а теперь прочесывают лес в поисках наших бойцов и партизан». Пришлось опять перейти болото, реку Псел и через село Пристаилово выйти к хутору Горки, где мы ночевали голодные, мокрые, грязные и сильно озябшие.

До сих пор встреч с немцами не было, хотя издали мы наблюдали за ними. Знали об их зверском отношении к населению в селах, хуторах, на полях и дорогах. Из хутора Горки мы направились к селу Михайловка; здесь немцев ожидали к вечеру. Мы решили идти на Сумы через хутор Падалка, где встретили колхозника, сказавшего, что

у него есть связь с партизанами. Он рассказал нам обстановку и обещал дать проводника. Прошло два дня, и стало известно: одну из групп партизан немцы схватили, начали облаву в близлежащих хуторах...

До хутора Падалки оставалось не больше 1,5 км. Дорога поднималась в гору, и метров за 200 увидели едущего навстречу на подводе колхозника, за которым скакал всадник. Ничего подозрительного в этом не было, поскольку и раньше встречали подводы, направлявшиеся за бураками или рожью, а разбежавшихся беспризорных лошадей колхозники ловили и приводили домой. Решили подробно об всем расспросить встречных. Подвода не дошла до нас 20 м, когда с нее соскочил немец, а к нам подъехал верховой поляк и направили на нас пистолет и автомат. Бежать в ровном поле было бесполезно, оружия у нас не имелось. Нас стали обыскивать, причем делали это очень тщательно. У меня забрали часы, зажигалку, ручку, карандаш, портмоне, ножик, запасные очки и денег 5000 руб. У товарищей Коузова и Королева тоже забрали все, что нашли. Все сложили на подводу, где было награбленное имущество: куры, яйца и какие-то носильные вещи. Это случилось 18 октября в 16 ч.

Прошли 3 км, зашли в овраг, остановились, нас раздели и снова стали обыскивать. Со всех сняли форменное обмундирование — гимнастерки и брюки, — а тов. Королеву приказали стащить еще красноармейские сапоги. У нас с Коузовым сапоги были рваные, их оставили. Хотели забрать и белье, но поскольку в нем было много вшей и грязи — снимать не стали. Часть из снятого тут же разорвали и бросили, остальное сложили на подводу. Ограбленные и раздетые, мы ожидали расстрела. В дороге по их разговорам, особенно по словам поляка, язык которого я понимал, стало ясно: меня приняли за комиссара, а Королева за командира. Примерно 15 мин ефрей-

тор-немец и рядовой-поляк о чем-то говорили между собой, после чего приказали нам идти обратно. Пройдя метров 15, мы затем побежали вдоль канавы. В это время немец и поляк продолжали что-то кричать друг другу, потом сели на подводу и поехали к хутору Марусеньки.

Почему нас не расстреляли и не отвели в штаб? Первое, что я думаю, — они удовлетворились награбленным, которое, возможно, в штабе отобрал бы их начальник. Второе — наступала темнота, и, если бы нас повели дальше, мы бы, безусловно, сбежали. Кроме того, в поле работало много колхозников, с которыми поляк любезно разговаривал, и это, вероятно, сдержало их от мысли покончить с нами немедленно. Вообще-то, несомненно, повезло.

У хутора Галушки нас остановили колхозники, потребовали документы, а один и говорит: «Вы, партизаны, сжигаете скирды хлеба, а немцы за это нас расстреливают». Но другой его оборвал и разрешил ночевать у него в хате. Ночью достали кое-какое тряпье и узнали, что Сумы заняли немцы. Мы решили идти на северо-восток южнее станции Ворожба. Но прежде предстояло преодолеть большой тракт Ромны — Сумы, по которому в течение трех суток на восток почти непрерывно двигались немецкие танки, автомобили, подводы, пехота и небольшие группы конницы. Накануне прошли сильные дожди, дороги раскисли и стали непроходимы для автомобилей. Поэтому многие немцы остановились в близлежащих хуторах, а другие шли с обозами. Пробраться мимо них незамеченными было трудно, к тому же я уже практически не мог самостоятельно двигаться, пришлось двое суток скрываться в огородах и ямах, вырытых для бурakov.

Ранним утром третьего дня, пользуясь небольшим туманом, мы перешли дорогу у хутора Ключиновка и двинулись по маршруту: Ульяновка, Анновка, где перешли железную дорогу Ворожба — Сумы, прошли села Ободы и

Любимовка, станцию Локинская, село Медвенское, разъезд Шумаково, где перебрались через реку Сейм и 4 ноября вышли к станции Черемисиново. Отсюда до станции Кас-торное часть пути проделали по железной дороге, часть — пешком. Здесь сели в поезд и 6 ноября в 12 ч прибыли в Воронеж, доложив о прибытии начальнику гарнизона полковнику Реутову. Через три часа я явился к члену Военного Совета Юго-Западного направления Н.С. Хрущеву.

ОБСТАНОВКА ПРИ ВЫХОДЕ ИЗ ОКРУЖЕНИЯ

1. Полное отсутствие сведений о положении на фронте. Никто не знал ничего о противнике, линии фронта. На всем протяжении маршрута, — а мы преодолели около 700 км, — у колхозников, выходивших из окружения бойцов не имелось ни одной нашей газеты. Единственное исключение — листовка, найденная нами 26–27 сентября в районе Суха Лохвица, в которой говорилось: «Товарищи, держитесь — помощь идет».

2. Ввиду зверского террора колхозники никуда из своих хуторов не выходили и потому определенно сказать, где противник, не могли. Некоторые боялись говорить, а бывали случаи, когда отдельные люди намеренно направляли бойцов и командиров КА в лапы к немцам.

3. Противник очень часто использовал для передвижения подводы, возы колхозников, и потому наверняка определить издали, кто едет, очень трудно.

4. Распускаемые кулаками, попами и другими антисоветскими элементами, а также дезертировавшими с фронта красноармейцами и даже командирами провокационные слухи о том, что немцы имеют огромные успехи, заняли Ленинград, Москву, Харьков, крайне нервировали.

5. В связи с активностью действий партизан немцы издали приказ и зверски проводили его в жизнь об уничтожении всех людей, обнаруженных в лесах, ярах, лощи-

нах, болотах,двигающихся не по дорогам. Дороги же использовали немцы для своих передвижений.

6. Очень частые дожди, а отсюда и непролазная грязь и холод, сокращали темп нашего движения.

7. На оккупированной территории остались почти исключительно женщины, дети, прячущиеся дезертиры и группы идущих на восток бойцов и командиров, что затрудняло ночевку и питание. Много ночей пришлось провести в поле, иногда по два-три дня голодать, поддерживать свои силы сырой кукурузой, бураками и подсолнухами. В большинстве случаев колхозники оказывали посильную помощь, делились тем, что у них самих было.

8. Разоренные совхозы, колхозы, частично сожженные деревни, разрушенные мосты и железные дороги, оставшиеся неубранными трупы наших людей, брошенное оружие, автотранспорт, трактора, сельскохозяйственные орудия, прекрасный урожай, который гибнет, павший и ставший беспризорным скот — вот что мы видели на оккупированной территории. Эту печальную картину дополняют плачи и возмущения преобладающего большинства населения, радость и ожидание скорого прихода немцев — некоторого количества сволочей — врагов Советской власти.

Бывший командующий ВВС ЮЗФ
генерал-лейтенант авиации Астахов
22 декабря 1941 г.

**ДОКЛАД ЗАМ. КОМАНДУЮЩЕГО ВВС ЮЗФ
ПОЛКОВНИКА С.В. СЛЮСАРЕВА О ПОПЫТКЕ
ВЫВЕЗТИ ИЗ РАЙОНА КИЕВА
ЛЕТНО-ТЕХНИЧЕСКИЙ СОСТАВ**

ВОЕННОМУ СОВЕТУ ВВС КРАСНОЙ АРМИИ

29 июля 1941 г. я получил приказание командующего ВВС ЮЗФ генерал-лейтенанта Астахова организовать ночную группу из личного состава, летающего на самолетах Р-5 и СБ, и ею руководить. Такая группа была создана и включала две отдельные корпусные эскадрильи и 33-й бап 19-й ад. За прошедшее время я лично летал на боевые задания ночью для ударов по аэродромам и железнодорожным узлам, выполнил 9 самолето-вылетов на самолете СБ.

Впоследствии ночная группа приказом командующего была объединена при штабе 19-й ад и в нее вошли 33-й и 136-й бап, 104-я и 36-я каэ.

14.9.1941 г. 19-я ад перебазировалась на новый аэродромный узел в район Ахтырки, после чего генерал-лейтенант Астахов приказал мне находиться при нем в г. Прилуки. 16.9 я был в г. Пирятин и получил через начальника штаба генерал-майора Шкурина приказ командующего организовать вывозку из района Киева летно-технического состава, не имеющего своих самолетов.

16.9.1941 г. на рассвете вылетел на самолете У-2 в Киев, одновременно послал в Ахтырку инспектора по технике пилотирования капитана Голобина к командиру 19-й ад с приказом подготовить самолеты СБ для ночной перевозки людей. К этому времени противник замкнул окружение фронта, выйдя на линию Конотоп—Лубны—Лохвица—Миргород и далее на юг до Днепра.

При перелете линии фронта капитан Голобин был сбит и приказа не доставил, а посланный затем на истребителе И-16 второй инспектор капитан Жданов не смог долететь до места назначения из-за тумана. На аэродроме Борисполь я организовал ночной старт, и поскольку самолеты не прибыли, решил вылететь сам, чтобы выяснить, в чем дело. К этому времени был получен приказ об оставлении Киева в ночь на 18.9.1941 г. Утром этого дня я прилетел на самолете УТИ-4 в штаб фронта в г. Пирятин, но штаба там уже не было. Произвел посадку на аэродроме Драбово, в 15 км южнее Пирятина, в расположении 43-го иап 36-й иад. Полк имел задачу прикрывать отход штаба фронта в направлении на Лохвицу.

К исходу 18.9.1941 г. мы вместе с 43-м иап перелетели в Полтаву, поскольку на старом месте дольше было оставаться нельзя. На следующий день я вылетел в Харьков для доклада командующему ВВС ЮЗН генерал-майору Фалалееву и просил выделить самолеты «дуглас». В 0 ч 45 мин 20.9 в течение 10 мин взлетели 3 «дугласа» и 4 ТБ-3 и направились к аэродрому Борисполь. Посадку смогли произвести только один ТБ-3 и один Пе-2 сопровождения, поскольку в это время аэродром находился под обстрелом противника.

Летный состав из Борисполя был в основном вывезен на самолетах И-16 и И-153, которые брали на борт по два-три человека. ТБ-3 был подбит в районе Лубны, но нахо-

Дмитрий Хазанов

дившиеся в нем люди отдельными группами пешком вышли к своим.

В Ахтырке работал штаб 21-й армии во главе с комбригом Зайцевым. Первоначально командующий генерал-лейтенант Кузнецов хотел назначить меня командующим ВВС армии, но затем на эту должность назначили бывшего командующего ВВС 5-й армии полковника Скрипко, который вышел из окружения. Поскольку вакантных мест не было, командующий приказал мне отправиться в Москву в распоряжение отдела кадров ВВС КА, несмотря на мою просьбу остаться на любой должности в ВВС ЮЗФ.

Зам. командующего ВВС ЮЗФ
полковник С.В. Слюсарев
18 октября 1941 г.

Источник: ЦГАМО. Ф. 311. Оп. 1. Д. 3. Л. 1 – 3.

**ВОСПОМИНАНИЯ ГЕНЕРАЛ-ЛЕЙТЕНАНТА
Ф.А. АСТАХОВА О КОМАНДУЮЩЕМ ВОЙСКАМИ
ЮГО-ЗАПАДНОГО ФРОНТА ГЕРОЕ СОВЕТСКОГО
СОЮЗА ГЕНЕРАЛ-ПОЛКОВНИКЕ
МИХАИЛЕ ПЕТРОВИЧЕ КИРПОНОСЕ**

В мае 1941 г. я, в то время заместитель командующего ВВС КА тов. Жигарева, вылетел с большой комиссией для проверки подготовки кадров в школах и авиачастях Сталинграда, Ростова-на-Дону, Таганрога и других гарнизонах. Первый день войны застал меня в Краснодаре. В те же сутки я был вызван в Москву, при прилете немедленно принят наркомом обороны т. Тимошенко, а ближе к ночи — товарищем Сталиным (в журнале посетителей вождя в Кремле фамилия Ф.А. Астахова не указана. — *Прим. авт.*). Я получил назначение командующим ЮЗФ, мне выписали соответствующее удостоверение, но место нахождения штаба не сказали, объяснив: «Летите в Киев — там узнаете».

В штабе округа в Киеве я застал командующего войсками округа т. В.Ф. Яковлева и т. Ф.Я. Фалалеева. Стали выяснять, где сейчас штаб фронта, и оказалось, что накануне он был в Тернополе. Когда я прибыл для уточнения в Проскуров, ко мне на аэродроме подъехал т. Кузнецов, который служил у меня раньше шофером в Киеве, и сказал: «Я сейчас привез в Особый отдел фронта т. Птухина,

через 10 мин мне было велено его не ждать, а немедленно отправляться на аэродром, забрать Вас и доставить в штаб фронта».

Явившись в штаб фронта, я представился командующему войсками генерал-полковнику Кирпоносу, которого ранее никогда не видел, члену Военного совета т. Хрущеву, хорошо знавшему меня как командира бригады, командующего ВВС КОВО, командующего ВВС ЮЗФ при освобождении восточных областей Польши, Молдавии и Северной Буковины. К этому времени в штабе произошло трагическое событие: член Военного совета фронта т. Вашутин застрелился в кабинете Совета на глазах тт. Кирпоноса и Хрущева.

Т. Кирпонос произвел на меня хорошее впечатление своей уверенностью в победе. В этот тяжелый момент он стремился создать ударную группировку, чтобы разгромить врага, а на других участках сдерживать противника с боями. Когда он ставил задачу начальнику штаба т. Пуркаеву, то чувствовалась его нервозность. Но это было вполне естественно, поскольку обстановка на фронте с каждым часом усложнялась, с жестокими боями наши войска отступали.

Вместо Птухина в штабе оставался начальник штаба ВВС фронта Ласкин Николай, который помог мне ознакомиться с боевым составом и дислокацией авиационных частей и соединений. Но вскоре он был арестован, и его дальнейшая судьба мне неизвестна. Я доложил Военному совету фронта план действий ВВС ЮЗФ; это предложение утвердили.

ВВС были распределены по армиям. По личному наблюдению, по донесениям командующих ВВС армий, летно-технический состав выполнял поставленные задачи своевременно и храбро, несмотря на тяжелую наземную и воздушную обстановку. В эти трудные дни количе-

ственный и качественный перевес был на стороне противника.

Из Проскурова штаб фронта переместился в Житомир, затем в Киев, а в Святошине, за городом, находился КП и позже штаб. Наконец, под напором врага штаб пришлось перенести в Бровары. Все это время, 2–2,5 месяца, я мог наблюдать за действиями в очень сложной обстановке т. Кирпоноса, оценить его как человека и как полководца.

Это был скромный, внимательный, заботливый, старательный человек, безусловно преданный делу партии и своему народу. Оценку как военачальнику ему дать сложнее. Все директивы на бумаге были правильными, но как их могли реализовать войска фронта, сказать трудно. Связь или прерывалась, или вовсе отсутствовала. Разведки почти не существовало, а если к нам попадали какие-то разведывательные данные, то они оказывались очень запоздалыми. К сожалению, твердость и воля среди комсостава также были не на высоте. По-моему, масштаб такого огромного фронта, каким являлся Юго-Западный, был слишком большим для т. Кирпоноса, особенно по сравнению с масштабом его предыдущей деятельности в ходе советско-финской войны.

Бывший командующий ВВС ЮЗФ
генерал-лейтенант авиации *Астахов*

ЧИСЛО ИСТРЕБИТЕЛЕЙ НА ЮГО-ЗАПАДНОМ ФРОНТЕ

Соединение, часть	Число немецких самолетов				
	22 июня	28 июня	26 июля	30 августа	27 сентября
Штаб /JG3	4/4	4/3	4/1	5/2	4/4
I/JG3	35/28	35/26	20/16	25/5	-
II/JG3	35/32	26/20	22/15	23/14	21/12
III/JG3	35/34	29/24	20/13	24/7	30/16
Штаб/JG53	—	—	6/4	—	—
I/JG53	—	—	13/6	—	—
III/JG52	—	—	—	37/19	—
Всего в 5-м ак	109/98	94/73	85/55	114/47	55/32

Соединение, часть	Число советских самолетов				
	22 июня	27–30 июня	29 июля	1 сентября	30 сентября — 2 октября
Всего в ВВС ЮЗФ	1166/1009	591/517	272/196	141/101	309/216

Примечания.

1. В числителе указано общее количество истребителей, в знаменателе — исправных.

2. При подсчете советских самолетов учтены И-153 и И-15бис из состава штурмовых частей и истребители резервных групп, действующих на ЮЗФ.

*1941. Битва за небо
От Днепра до Финского залива*

3. Советские самолеты приведены по данным на 22 июня, 27 — 30 июня, 29 июля, 1 сентября и 30 сентября — 2 октября, соответственно.

Источники:

Prien J., Stemmer G., Rodeike P., Bock W. Die Jagdfliegerverbände der Deutschen Luftwaffe 1934 bis 1945. Teil 6/I. Eutin: 2004. S. 47, 73, 105, 136; Teil 6/II. Eutin: 2004. S. 66, 92, 105; ЦАМО РФ. Ф. 11285. Оп Д. 215. Л. 4—9; Сборник боевых документов Великой Отечественной войны. Вып. 39. М.: 1959. С. 10—12; Справочник по боевому и численному составу ВВС КА 1941—1945 гг. М.: 1957. С. 15, 17.

ГЕРОИ ВОЗДУШНЫХ БОЕВ ЗА КИЕВ

В одном из политдонесений начального периода войны летчиков-истребителей ВВС ЮЗФ упрекали в пассивности, нежелании преградить дорогу в киевское небо немецким бомбардировщикам и разведчикам. Им ставили в пример воздушных защитников Москвы и Ленинграда, сражавшихся самоотверженно, неоднократно применявших воздушные тараны для уничтожения неприятеля. Упрек не совсем справедлив: из-за неудовлетворительной работы системы ВНОС своевременно обнаруживать самолеты врага удавалось редко, а имевшиеся на вооружении 36-й иад ПВО истребители (И-16 и И-153) не имели запаса скорости для того, чтобы догнать «юнкерсы» (они чаще всего появлялись в киевском небе).

Уже в первые дни войны были среди летчиков ПВО Киева и свои герои. Об одном из них сообщил начальник управления Политпропаганды ЮЗФ бригадный комиссар А.И. Михайлов в докладе 6 июля 1941 г. в Главное управление Политпропаганды Красной Армии: «В районе Гостомеля летчик 36-й авиадивизии мл. лейтенант Зайцев вел бой с самолетом противника Ju88. После ряда атак, израсходовав все патроны, на большой скорости Зайцев направил свой самолет на самолет противника и винтом срезал его хвостовое оперение, в результате чего вражеский самолет упал и сгорел. Мл. лейтенант Зайцев, выпол-

нив задачу, приземлился недалеко от своего аэродрома, оставшись невредимым. Два человека из экипажа германского бомбардировщика разбились, двое выбросились на парашюте».

К сказанному можно добавить, что, судя по документам 2-го иап, бой произошел 28 июня. Немецкий самолет, шедший на высоте 2000 м, энергично маневрировал, уходил от обстрела, а стрелки бомбардировщика не давали «ишаку» занять выгодную позицию для ведения прицельного огня. К тому же, И-16 типа 24 практически не имел превосходства в скорости над освободившимся от бомб Ju88А-5. Тогда Зайцев решил таранить врага, что успешно и выполнил. По немецким данным, была сбита машина № 6365, принадлежащая 1-му отряду KG51, а члены экипажа считались пропавшими без вести. Через три дня генерал-квартирмейстер люфтваффе отметил, что летчик фельдфебель А. Риксен (*A. Rixen*) погиб, а три других члена экипажа, возглавляемые штурманом унтер-офицером Х. Клайером (*H. Klier*), вернулись – вероятно, их вывели из-за линии фронта на другом самолете. Наш летчик весьма метко вел огонь, добившись нескольких попаданий в фюзеляж и кабину «юнкерса», ранив трех членов немецкого экипажа. За совершенный подвиг Дмитрий Александрович Зайцев 2 августа 1941 г. одним из первых авиаторов ЮЗФ был удостоен звания Герой Советского Союза.

Не менее интересный случай произошел 23 июля 1941 г. Пилот 1-го отряда эскадры KG54 лейтенант Й. Яров (*J. Jahrow*), чей экипаж выполнял тогда первый боевой вылет, сообщил:

«На обратном пути от Киева соединение Ju88 вынуждено было разомкнуть строй из-за сильной облачности. Многочисленные вражеские истребители попытались атаковать нас западнее Днепра. Они добились несколь-

ких попаданий в мой самолет. От одного истребителя, настойчиво преследовавшего «юнкерс» сзади и слева, я попытался уклониться левым боевым разворотом с резким набором высоты.

Но противник таранил бомбардировщик, ударив в левую плоскость рядом с мотором. Кромка плоскости истребителя на секунду замерла на сбрасываемой части фонаря кабины Ju88. Оба самолета как бы вклинились друг в друга. Левая консоль нашей машины (ВЗ+АН) была смята вплоть до главного лонжерона. Ситуация казалась безвыходной, поэтому бортовой стрелок и радист покинули «юнкерс» с парашютами.

Вражеский истребитель не долго оставался рядом — вскоре он отделился, пошел к земле и разбился. Наш «восемьдесят восьмой» все время разворачивался влево, грозя сорваться в штопор. В это время еще один вражеский истребитель приготовился открыть огонь. Неожиданно штурман самолета унтер-офицер Кастлер (*Kastler*) заметил в небе чуть ниже четыре купола парашюта. Следовательно, кроме двух наших товарищей, спасали свои жизни два русских летчика со сбитых истребителей.

Управляя машиной триммерами, рулем поворота и варьируя обороты моторов, мне удалось удержать «юнкерс» в горизонтальном полете, несмотря на некоторую потерю высоты. Машина шла заданным курсом и примерно через два часа пересекла линию фронта. Приблизительно в 10 км западнее г. Любар мы смогли приземлиться на передовом вспомогательном аэродроме, не выпуская шасси. Присутствовавший здесь генерал-майор Трумм (*Trumm*) поздравил нас с благополучным возвращением и сделал фотоснимки тараненного «юнкерса».

Дополнительную информацию можно получить из воспоминаний о необычном вылете радиста Ju88A № 8256 унтер-офицера Р. Хуслика (*R. Huslik*):

«После того как таранивший нас истребитель отделился, “юнкерс” начал разворачиваться, грозя развалиться на части. Я скинул колпак фонаря и вылез на крыло. Поток ветра от работавшего мотора меня перебросило через хвостовое оперение. Когда я беспомощно висел на стропах, один русский истребитель И-16 открыл огонь. Выручила смекалка: прикинувшись мертвым, мне удалось целым и невредимым долететь до земли и приземлиться в густом лесу. С его опушки я наблюдал за проходившими поблизости русскими воинскими колоннами.

Из соображений безопасности я пробыл в лесу до наступления темноты и только потом побрел на запад. Наткнувшись на одинокую избушку, стоявшую на краю села, я попросил воды у выглянувшей из окна пожилой женщины. По происхождению я судетский немец, и знание чешского языка очень помогло. У порога дома меня удивительно дружелюбно встретила пожилая пара, предложившая еду. Быстро пришло решение: надо на время остаться у стариков. Ведь на дороге было небезопасно, кругом сновали русские солдаты и командиры.

На третью ночь моего пребывания в украинской деревне в доме неожиданно появился сын хозяев. При отходе его части он выждал благоприятного момента и дезертировал. Теперь пожилые украинцы прятали в сене уже двоих, подавая нам пищу через небольшой люк. Лишь ночью удавалось подняться наверх и подышать свежим воздухом. В этом укрытии я провел семь дней.

Вечером 30 июля стало известно, что в ближайшей деревне расположилась немецкая пехотная часть. Поскольку ходить ночью теперь было рискованно, с наступлением рассвета я направился к своим, сопровождаемый внучкой хозяев. Пехотинцы немедленно доложили обо мне генералу, командиру соединения связи с авиацией. Снабженный необходимыми документами, я на попут-

Дмитрий Хазанов

ных машинах и по железной дороге через четыре дня прибыл в Бердичев, где находился штаб эскадры KG54.

Мой товарищ бортстрелок унтер-офицер А. Юрка (*A. Jurka*) или погиб в воздухе, или попал в руки русских. До сих пор его считают пропавшим без вести. Вскоре после описываемых событий коммодор эскадры наградил членов нашего экипажа “Железными Крестами”».

По советским данным, таран выполнил мл. лейтенант И.И. Новиков из 88-го иап. На его И-16 были погнуты лопасти винта, машину стало сильно трясти. Летчик не покинул истребитель с парашютом, как полагал Яров, а сохранив самообладание, перевел самолет в планирование и благополучно посадил на площадке в районе Смелы (150 км юго-восточнее Киева).

Источники: Лето 1941. Украина. Документы, материалы, хроника событий. Киев: 1991. С. 181, 182; Radtke S. Kampfgeschwader 54. Von der Ju52 zur Me262. Munchen: 1990. S. 85, 86.

**ДОКЛАД КОМАНДУЮЩЕГО
ВОЙСКАМИ ЛЕНИНГРАДСКОГО ФРОНТА
НАРКОМУ ОБОРОНЫ СССР О ХОДЕ БОВ
ЮЖНЕЕ ЛЕНИНГРАДА**

24 сентября 1941 г.

Народному комиссару обороны
товарищу Сталину И.В.

БОВОВЕ ДОНЕСЕНИЕ

С утра 23.9 противник вел активные действия на всем фронте. С 7 ч 30 мин [по] 8 ч 10 мин силами до пехотной дивизии, после мощной артиллерийской и минометной подготовки, под прикрытием дымов противник густыми цепями во весь рост атаковал на участке Кискино, Галлерово (оба пункта западнее Пулкова). Атака отбита [с] большими для противника потерями.

В 12 ч противник повторил атаку в направлении Кискина силами до двух батальонов, одновременно наступал на Пулковое мотоциклистами до батальона. Атака противника также отбита с большими для него потерями.

В этих двух атаках у Кискина противником оставлено на поле боя до 500 убитых. Уничтожена одна артиллерий-

ская и [одна] минометная батареи и 20 автомашин. Захвачено 5 противотанковых орудий, несколько минометов, одна рация.

В 15 ч—17 ч 30 мин двумя батальонами пехоты противник пытался атаковать с направления Пулково, Александровка, Пушкинский парк. Атака отбита с большими потерями для противника.

В течение дня противник также продолжал наступление на петергофско-ораниенбаумском направлении. У Петергофа противник понес большие потери.

На участке 115-й сд и 1-й сд НКВД на левом берегу реки Нева противник предпринимал контратаки небольшими пехотными подразделениями, поддержанные танками и артиллерией. Все атаки успешно отражены нашими частями. Захвачено в плен 2 унтер-офицера и 3 рядовых 90-го пп 20-й мд. Подбито 3 танка, взято 12 пулеметов, 40 автоматов, 150 винтовок. На поле боя противник оставил 150 трупов.

Авиация противника действовала по боевым порядкам наших войск, произвела несколько массовых налетов на Ленинград и Кронштадт.

На Кронштадт произведено шесть налетов общим числом свыше 270 самолетов. Результаты: линкор «Марат» двумя попаданиями крупнокалиберных бомб выведен из строя — взорвана носовая часть. Крейсер «Киров» — два попадания в носовой мостик, жизненные части не пострадали. Миноносец «Грозящий» — разбита корма. Затонул буксир КП-36. От взрывов вблизи корпуса имеют повреждения: линкор «Октябрьская Революция», лидер «Минск», миноносец «Сильный».

Жертвы на кораблях — убито 116 человек, ранено 160 человек. В городе бомбы упали на Морзавод, госпиталь, артиллерийский ремонтный завод, ремесленное училище.

По предварительным подсчетам на всем фронте сбит 21 самолет противника, в том числе 12 над Кронштадтом.

В результате действий за день:

8-я армия имеет устойчивое положение на своем правом фланге. На левом крыле оттеснена на восточную опушку рощи северо-западнее Кузнецы, Троицкое, центральный Петергоф.

42-я и 55-я армии успешно отразили неоднократные атаки противника и сохранили занимаемые ими позиции.

115-я сд и 1-я сд НКВД прочно закрепились на левом берегу Невы, содействуя 54-й армии.

Наша авиация 23.9.41 г. произвела 520 самолето-вылетов, действуя преимущественно по боевым порядкам противника, уничтожая его живую силу, минометы, артиллерию, прикрывая истребителями Ленинград и Кронштадт. Потери за день — 13 самолетов ¹.

Задачи войск фронта на 24.9 прежние.

Жуков

Жданов

Источник: ЦАМО РФ. Ф. 249. Оп. 1544. Д. 112, Л. 219 — 221.

¹ По немецким данным, части 1-го воздушного флота 23.09 сбили 21 советский самолет и 2 аэростата, потеряв 4 своих самолета. — *Прим. авт.*

ВЫДЕРЖКИ ИЗ ЖУРНАЛА БОЕВЫХ ДЕЙСТВИЙ 2-Й БОМБАРДИРОВОЧНОЙ ЭСКАДРЫ

23 сентября 1941 г., вторник

Отбита сильная атака неприятеля на правом фланге 16-й армии. В районе Вельи (юго-западнее Кириши) этого удалось добиться только благодаря введению в сражение свежих резервов. Части 8-й и 12-й танковых дивизий 39-го моторизованного корпуса вели тяжелые бои с противником с переменным успехом. Вражеский натиск удалось отбить только ценой собственных тяжелых потерь. Напряженные бои велись за невский плацдарм у Дубровки.

Части 1-го воздушного флота действовали в «горячих точках» 16-й армии, где они выполнили 392 вылета бомбардировщиками и пикировщиками¹, при этом эскадре KG2 было приказано поддержать наступление у Путило-

¹ Следовательно, основные усилия ударных самолетов были направлены против 54-й советской армии, пытавшейся прорвать блокаду. Поскольку в этот день бомбардировщики и пикировщики выполнили 418 самолетов-вылетов, тогда получается, что в налетах на корабли в Кронштадте участвовали не более 26 (?) Ju87 и Ju88. Возможно, приведенное в документе количество — 392 вылета — относится к боевой работе в поддержку 16-й армии всех частей и соединений 1-го воздушного флота. Всего же в этот день воздушный флот выполнил 747 вылетов, из которых 261 совершили одномоторные истребители. — *Прим. авт.*

ва. Большинство ударов наносилось по позициям артиллерии и скоплениям войск, а также для нарушения железнодорожных перевозок на участке между станциями Мга и Волхов; разрушена станция Назия на этом перегоне.

Примерно 25 советских истребителей И-16 и И-17 (вероятно, имеются в виду ЛаГГ-3. — *Прим. авт.*) попытались перехватить в воздухе группу Do17Z из KG2, но были отбиты Bf109 из JG27. При ведении разведки погоды экипаж Do17Z из III/KG3 из-за разрушения мотора вынужден был прекратить выполнение задания и идти на посадку, самолет сорвался и упал; главный метеоролог 2-й бомбардировочной эскадры доктор Райнер погиб.

Источник: Balke U. Der Luftkrieg in Europa. Bd. 1. Koblenz: 1989. S. 368.

ОГЛАВЛЕНИЕ

<i>Предисловие</i>	5
Часть 1. ОБОРОНА КИЕВА	
<i>Глава 1. Приграничное сражение</i>	11
<i>Глава 2. На дальних подступах к Киеву</i>	75
<i>Глава 3. Над Правобережной Украиной</i>	130
<i>Глава 4. Упорная оборона и трагический финал.</i> .	193
Часть 2. ВОЗДУШНЫЕ НАЛЕТЫ НА ЛЕНИН- ГРАД И КРОНШТАДТ	
<i>Глава 5. Фронт еще далеко?</i>	277
<i>Глава 6. Враг у ворот</i>	324
<i>Заключение</i>	385
<i>Приложения</i>	387

Дмитрий Хазанов

БИТВА ЗА НЕБО. 1941

От Днепра до Финского залива

Издано в авторской редакции
Художественный редактор *П. Волков*
Технический редактор *В. Кулагина*
Компьютерная верстка *М. Яблокова*
Корректор *Г. Супрун*

ООО «Издательство «Яуза».
109507, Москва, Самаркандский б-р, 15.

Для корреспонденции: 127299, Москва, ул. Клары Цеткин, д. 18/5.
Тел.: (495) 745-58-23

ООО «Издательство «Эксмо»
127299, Москва, ул. Клары Цеткин, д. 18/5. Тел. 411-68-86, 956-39-21.
Home page: www.eksmo.ru E-mail: Info@eksmo.ru

Оптовая торговля книгами «Эксмо»:
ООО «ТД «Эксмо». 142702, Московская обл., Ленинский р-н, г. Видное,
Белокаменное ш., д. 1, многоканальный тел. 411-50-74.
E-mail: reception@eksmo-sale.ru

**Оптовая торговля бумажно-беловыми
и канцелярскими товарами для школы и офиса «Канц-Эксмо»:**
Компания «Канц-Эксмо»: 142700, Московская обл., Ленинский р-н, г. Видное-2,
Белокаменное ш., д. 1, а/я 5. Тел./факс +7 (495) 745-28-87 (многоканальный).
e-mail: kanc@eksmo-sale.ru, сайт: www.kanc-eksmo.ru

Полный ассортимент книг издательства «Эксмо» для оптовых покупателей:
В Санкт-Петербурге: ООО СЗКО, пр-т Обуховской Обороны, д. 84Е. Тел. (812) 365-46-03/04.
В Нижнем Новгороде: ООО ТД «Эксмо НН», ул. Маршала Воронова, д. 3.
Тел. (8312) 72-36-70.

В Казани: ООО «НКП Казань», ул. Фрезерная, д. 5. Тел. (8435) 70-40-45/46.
В Самаре: ООО «РДЦ-Самара», пр-т Кирова, д. 75/1, литера «Е». Тел. (846) 269-66-70.
В Ростове-на-Дону: ООО «РДЦ-Ростов», пр. Стачки, 243А. Тел. (863) 268-83-59/60.
В Екатеринбурге: ООО «РДЦ-Екатеринбург», ул. Прибалтийская, д. 24а. Тел. (343) 378-49-45.

В Киеве: ООО ДЦ «Эксмо-Украина», ул. Луговая, д. 9. Тел./факс: (044) 537-35-52.
Во Львове: Торговое Представительство ООО ДЦ «Эксмо-Украина»,
ул. Бузкова, д. 2. Тел./факс: (032) 245-00-19.

Малкооптовая торговля книгами «Эксмо» и канцтоварами «Канц-Эксмо»:
117192, Москва, Мичуринский пр-т, д. 12/1. Тел./факс: (495) 411-50-76.
127254, Москва, ул. Добролюбова, д. 2. Тел.: (495) 745-89-15, 780-58-34.

Полный ассортимент продукции издательства «Эксмо»:
В Москве в сети магазинов «Новый книжный»:
Центральный магазин — Москва, Сухарева пл., 12. Тел.: 937-85-81, 780-58-81.
Волгоградский пр-т, д. 78, тел. 177-22-11; ул. Братиславская, д. 12, тел. 346-99-95.

В Санкт-Петербурге в сети магазинов «Бухвоед»:
«Магазин на Невском», д. 13. Тел. (812) 310-22-44.

Подписано в печать с готовых диапозитивов 26.12.2006
Формат 84х108^{1/32}. Гарнитура «Ньютон». Печать офсетная.
Бум. тип. Усл. печ. л. 21,84. Тираж 6000 экз.
Заказ № 4702029

Отпечатано на ОАО «Нижполиграф».
603006, Нижний Новгород, ул. Варварская, 32.

Новая книга известного историка, написанная на основе малоизвестных архивных материалов и воспоминаний участников войны, посвящена борьбе за господство в воздухе на южном и северном флангах советско-германского фронта летом-осенью 1941 года.

Какова была роль нашей и вражеской авиации в грандиозной битве за Киев?

Насколько успешны были действия противоборствующих сторон?

Почему «сталинским соколам» так и не удалось сорвать переправу крупной вражеской группировки через Днепр и замедлить продвижение немецких танковых клиньев, сомкнувшихся в тылу Юго-Западного фронта?

Как оценивать результаты немецких налетов на Ленинград?

Почему наша ПВО не смогла отразить эти удары столь же эффективно, как отражались налеты на Москву?

Каковы были потери сторон?

Почему господство в воздухе тогда осталось за люфтваффе?

Эта книга не замалчивает наши поражения. Но и не смакует неудачи, катастрофы и потери. Данное исследование, основанное на огромном фактическом материале, малоизвестных архивных документах и мемуарах участников событий, иллюстрированное сотнями уникальных фотографий, — одна из первых попыток беспристрастно разобраться, что же на самом деле происходило над Ленинградом и Правобережной Украиной летом-осенью 1941 года, оценить масштабы и результаты той грандиозной битвы за небо.

ISBN 5-699-19616-1



9 785699 196166

Великая Отечественная: Неизвестная война
Дмитрий Хазанов



1941

Горькие уроки



Война в воздухе

Хазанов Борисович Дмитрий

1941. Война в воздухе. Горькие уроки

Хазанов Дмитрий Борисович

1941. Горькие уроки: Война в воздухе

Глава 1. Советская авиационная доктрина в 1925-1939 гг.

Революция, гражданская война, интервенция иностранных государств прервали неуклонное развитие России как индустриального государства. В начале 20-х годов XX века в народном хозяйстве и на транспорте царила разруха, не хватало современной техники и квалифицированных кадров. Предстояло в кратчайшие сроки решить множество сложнейших задач, таких, как налаживание работы национализированных фабрик и заводов, значительное (почти в 10 раз) сокращение численности армии и флота.

Одновременно требовалось восстановить и развить материально-техническую базу промышленности, в частности авиации, организационно оформить Красный Воздушный Флот, подготовить и воспитать собственные авиационные кадры. Наряду с так называемыми «краснофлотцами» видное место в Красной Армии заняли офицеры царской армии, перешедшие на сторону революции. В целом в начале 1920-х годов Советская Россия в вопросах развития авиационно-промышленной базы, подготовки кадров, научно-технических изысканий, опытного и экспериментального строительства значительно уступала ведущим капиталистическим державам – Великобритании, Франции, США. Уступала она и Германии. Хотя Версальский договор запрещал проигравшей Первую мировую войну стране иметь военную авиацию, здесь смогли сохранить традиции, кадры, ценные конструкторские наработки.

На вооружении Красного Воздушного Флота находились преимущественно импортные самолеты. Процесс становления собственного авиационного производства в разоренной войной и технически отсталом Советском Союзе протекал медленно и был сопряжен со значительными трудностями. Практически до 1925 г. отрасль «топталась на месте», не наращивала объемов выпускаемой продукции. Застой авиапромышленности объяснялся не только объективными, общими для всей советской экономики той поры причинами, но и обуславливался наличием серьезных внутриотраслевых проблем – неудовлетворительным состоянием основных фондов авиастроения (нехватка производственных площадей, современного оборудования, ветхость и примитивность зданий, установок, сооружений), плохим снабжением сырьем, материалами, топливом.

На 1 октября 1925 г. авиазаводы располагали 2886 станками, из которых были задействованы только 1938. Износ производственных зданий составлял в самолетостроении 32%, в моторостроении 21%. Из-за нехватки материалов, сырья и энергии производственные мощности авиазаводов были использованы едва больше, чем наполовину. В это время в отрасли было занято 5114 человек, из них 3677 рабочих, в том числе производственных – 2258 человек. Они преимущественно выпускали моторы М-5, самолеты-истребители И-2, разведчики Р-1, учебные У-1, а также ремонтировали пришедшую в негодность технику. Большая доля ручного труда и низкая энерговооруженность снижали и без того низкую производительность. Да и выпускать, по большому счету, авиазаводам было нечего.

Важную, во многом определяющую роль в развитии советской авиации сыграли решения XIV съезда ВКП(б), известного по учебникам истории как «съезд социалистической индустриализации». В декабре 1925 г. он наметил курс на развитие тяжелой индустрии, крупной машинной промышленности, способной оснастить фабрики, заводы, сельское хозяйство новейшей техникой. Съезд поручил Центральному Комитету партии принять все меры к укреплению обороноспособности страны и усилению мощи Красной Армии и Красного Флота – морского и воздушного.

Конкретизируя решения съезда, Совет Труда и Оборона (СТО) в следующем году заслушал доклад председателя Высшего совета народного хозяйства (ВСНХ) Ф.Э. Дзержинского о состоянии авиапромышленности. СТО принял постановление, предусматривающее дальнейшее увеличение производственных мощностей авиазаводов, в первую очередь моторостроительных и тех самолетостроительных, где производили истребители и бомбардировщики. На капитальное строительство и оборудование существующих заводов за три года выделялась огромная по тем временам сумма – 19,5 млн руб. Предусматривалось доведение годового производства до 1500 самолетов и 1800 моторов (при работе в одну смену)

Выступая на следующем, XV съезде ВКП(б) в декабре 1927 г. И.В. Сталин сказал: «Наша авиационная промышленность стоит на собственных здоровых ногах... Конечно, нам предстоит еще большая работа. Партия должна будет и впредь уделять авиационной промышленности серьезное внимание. Однако авиационная промышленность, как никакая, может быть, другая отрасль советской промышленности, стоит на правильной дороге и ей нужно только уделять внимание, чтобы она и впредь продолжала свою полезную государственную работу»

Действительно, в 1927 г. отечественные заводы построили 575 самолетов (из них 495 боевых), в то время как годом раньше – 469, а в 1925 г. – лишь 326 машин (264 боевые). В это же время были реорганизованы Центральный аэрогидродинамический институт (ЦАГИ) и Научно-испытательный институт (НИИ) ВВС. Получивший новые территории в Москве ЦАГИ вскоре стал важнейшей базой отечественного самолетостроения. Здесь развернулась научно-исследовательская работа по аэродинамике самолетов, устойчивости и управляемости, прочности авиационных материалов, разработан ряд новых типов самолетов с высокими характеристиками. На созданный на основе «Опытного аэродрома» НИИ ВВС возложили обязанность проведения государственных испытаний самолетов, двигателей, авиационного оборудования, включая подготовку заключений о степени их пригодности к серийному производству, разработку форм и способов боевого применения.

К середине 1920-х годов почти все советские инженерно-конструкторские силы сосредоточились в организационно сформировавшихся коллективах, руководимых А.Н. Туполевым, создававшим цельнометаллические самолеты различного назначения, Н.Н. Поликарповым, специализировавшимся на конструировании истребителей и разведчиков, Д.П. Григоровичем, строившим морские самолеты, К.А. Калининым, занимавшимся пассажирскими самолетами. Во второй половине 20-х годов эти коллективы создали ряд удачных самолетов, среди которых особого внимания заслуживают учебный самолет У-2, разведчик Р-5, бомбардировщик ТБ-1.

В те же годы получила развитие наша военная наука, которая определяла военную стратегию на случай масштабных боевых действий, активно участвовала в выработке военной доктрины советского государства. Под руководством Л.Д. Троцкого, а затем М.В. Фрунзе на основе «линейных форм» вооруженной борьбы (т. е. без глубокого эшелонирования) сформировалась теория последовательных фронтовых наступательных операций. Считалось, что эти операции продолжительностью до месяца на глубину до 250 км приведут к разгрому противника при условии согласованных действий пехоты, кавалерии, артиллерии и авиации. Однако ввиду ограниченных боевых возможностей частей и соединений Красной Армии того времени допускались остановки и перегруппировки для постепенного преодоления полос неприятельской обороны.

Важная роль в систематизации боевого опыта авиации принадлежала Военной академии Рабоче-Крестьянской Красной Армии (РККА). В 1921 г. вышла в свет книга бывшего «военспеца» царской армии Н.А. Яцука «Тактика воздушного флота», где обобщался боевой опыт Первой мировой войны, материалы, опубликованные в журнале «Вестник Воздушного флота», другие источники. Считается, что в 1924-1925 гг. зародилась теория тактики советской авиации, затем она оформилась как часть военного искусства.

Советский Союз еще не успел создать современную отечественную

авиапромышленность, прочную базу для подготовки и развития летных и технических кадров. Тем не менее в стране развернулась оживленная дискуссия по основам построения и развития Вооруженных сил в целом и авиации в частности. Предметами обсуждения стали такие вопросы, как роль авиации в войне, необходимые рода авиации в составе ВВС, взаимозависимость техники и тактики. Среди статей того времени следует отметить работы видного военного деятеля С.А. Меженинова: «Воздушные силы в войне и операции», «Основные вопросы применения военно-воздушных сил», «Вопросы применения и организации авиации»

В середине 1920-х годов С.А. Меженинов (бывший кадровый офицер царской армии, который перешел на сторону Советской власти) занимал должность начальника штаба Воздушного Флота. Его непосредственным начальником был П.И. Баранов – активный участник революции и гражданской войны. Не имея изначально авиационного образования, Баранов закончил курсы летчиков-наблюдателей и авиамехаников, что помогло ему в короткий срок стать крупным организатором авиапромышленности и советской авиации в целом.

Начальник ВВС П.И. Баранов больше занимался практическими вопросами. В области теории, несомненно, ценными оказались труды «Стратегия и тактика Красного Воздушного Флота» А.В. Сергеева (1925 г.), «Вопросы стратегии и тактики Красного Воздушного Флота» В.В. Хрипина (1925 г.), «Организация Военно-Воздушного Флота РККА» под редакцией С.Г. Хорькова (1925 г.), «Тактика авиации» А.Н. Лапчинского (1926 г.; позже эта книга выдержала еще два издания), «Обеспечение воздушных операций» А.С. Алгазина (1928 г.).

Комбриг А.Н. Лапчинский, в дальнейшем ставший одним из крупнейших военных теоретиков Советского Союза, специалистом по применению авиации, сразу после окончания гражданской войны посвятил себя научно-педагогической деятельности. С должности начальника штаба Воздушного Флота он перешел на работу в Военную академию им. М.В. Фрунзе, затем в Военно-воздушную академию им. Н.Е. Жуковского. В монографии «Тактика авиации» в главе «Разведка» рассмотрен ряд принципиальных положений тактики разведывательной авиации.

Надо сказать, что в это время во всех странах разведчики являлись самым распространенным родом войск в составе ВВС, вопросы их боевого применения получили широкое развитие. Все они имели задачу «вскрыть намерение противника путем наблюдения расположения и движения его войск» Но в вооруженных силах различных стран по-разному разделяли разведчиков, например, на ближних и дальних либо на стратегических и тактических. Лапчинский же формулирует так: «Дальность ближней армейской разведки прямо пропорциональна скорости движения противника и обратно пропорциональна скорости своей перегруппировки»

Представляют интерес вопросы глубины ведения разведки, степени ее непрерывности, общих положений постановки задачи. «Разведка – самая опасная и самая увлекательная работа авиации, – отмечал в 1926 г. комбриг, и под этим тезисом военные специалисты могут подписаться и сегодня. – Вместе с тем она предусматривает спокойствие и безопасность тысяч наземных бойцов, ставя их в известность об обстановке. Ответственность разведчика велика, а значение его работы трудно переоценить»

Тем временем, в связи со значительным ростом количества и качества оружия, а также военной техники в Вооруженных силах теория последовательных операций перестала соответствовать требованиям будущей войны. Анализируя изменения, происходившие в военном деле, оснащение армии современной техникой и учитывая полученный на учениях и маневрах опыт, советская военная мысль пришла к выводу о необходимости выработать новые взгляды на подготовку и проведение фронтовых операций, прежде всего наступательных. Видные советские теоретики М.Н. Тухачевский, И.П. Уборевич, А.И. Корк, Б.М. Шапошников, В.К. Триандафиллов и другие выдвинули ряд новых положений по ведению операций, начали разработку теории глубокого наступательного боя. Суть его состояла в том, чтобы безостановочно преодолевать всю глубину оборонительной полосы и

развивать наступление вплоть до полного уничтожения неприятеля. В качестве вероятных противников СССР в начале 30-х годов XX века рассматривались Франция, Польша, Румыния, Великобритания.

Считалось, что тактическая зона обороны неприятеля, достигавшая глубины 20-30 км, должна прорываться в первый день наступления, а темп продвижения войск должен составлять не 5 км, как полагали в конце 1920-х годов, а до 30-40 км. Для достижения столь высоких темпов наступления, полагали наши военные теоретики, необходимо иметь такое построение боевых порядков, которое бы обеспечило массированное воздействие на все элементы обороны неприятеля. И здесь роль ВВС трудно переоценить.

Крупные советские военные теоретики и авиационные командиры, такие как В.В. Хрипин, П.П. Ионов, Б.Л. Теплинский, А.Н. Лапчинский, продолжили обобщать опыт использования авиации, итоги учений. В частности, комбриг Лапчинский в 1934 г. подготовил монографию «Воздушный бой» в трех частях, где многие вопросы были освещены впервые не только в советской, но и зарубежной печати.

Так, Александр Николаевич в работе рассуждает о конечной цели маневрирования истребителя в воздухе – занять выгодное положение для атаки неприятельского самолета. Он предугадывает крупные воздушные сражения в скором времени, когда действия летчиков будут обусловлены не только наземной, но и воздушной обстановкой; останавливается на специфике боя в воздухе, когда, как бы неудачно ни складывалась для противника схватка, «переговоров о сдаче с высылкой парламентариев осуществить нельзя; в воздушном бою пленных не берут», поэтому необходимо сбить самолет противника

Лапчинский вводит понятие «уничтожение неприятельского самолета». «Самолет противника до тех пор не сбит, пока он управляется. Поэтому понятие сбития мы можем определить следующим образом: сбить самолет противника – значит, нарушить его управление... – отмечал он. – В воздухе нет объектов для захвата. Выигрыш боя в воздухе с изгнанием противника не имеет самодовлеющего значения. Этот выигрыш боя должен эксплуатироваться или земными, или воздушными войсками. Выигрыш боя с уничтожением противника наносит материальный урон воздушным силам противника, подрывая их вообще. Ясно поэтому, что воздушный бой должен иметь всегда решительный результат...»

Особый интерес не только у советских авиаторов, но и у летчиков-истребителей всего мира вызвали разделы, где говорилось о внезапности атаки и способах ее достижения. По мнению Лапчинского, внезапность в воздушном бою была связана, во-первых, со скрытностью подхода, а во-вторых, со стремительностью атаки. Можно добиться внезапности, используя «мертвые конусы» (по терминологии 20-х годов XX века – не простреливаемое бортовым оружием обороняемого самолета пространство), или выбрав удачное мгновение, когда неприятельский экипаж был всецело занят, скажем, наблюдением за землей, или заходя на цель со стороны солнца. В то же время комбриг предостерегал от чрезмерного стремления использовать облачность: силуэт своего самолета может хорошо проецироваться на фоне облаков, что не способствует скрытности подхода.

Несомненно, эти и многие другие положения Лапчинского были использованы немцами при разработке тактики истребительной авиации люфтваффе. Как известно, в конце 1920-х – начале 1930-х годов между Германией и СССР наблюдалась комплексная кооперация в военно-промышленной области, включая авиацию. В рамках секретного соглашения о сотрудничестве была, в частности, создана Липецкая авиашкола, где проходили переподготовку летчики, механики, мотористы, оружейники. В 1931 г. немецкие летчики впервые приняли участие в совместных маневрах с советской авиацией. В ходе этих учений отрабатывались действия истребителей против бомбардировщиков

Получилось так, что многие положения этой работы первыми использовали на практике как раз германские асы. Забегая вперед, отметим, что после завершения войны в Испании, когда в штабах люфтваффе стали изменять и уточнять тактику авиации, особенно истребительной, немцы включили в свои уставы многое из теории Лапчинского. В то же время советский военный теоретик критиковал летчиков Первой мировой войны, «желавших

сбивать противника неожиданно, а не драться с ним, старавшихся сделать его <бой> таким односторонним делом и даже проповедовавших, что если с первого неожиданного наскока сбить противника не удастся, то вторично не следует атаковать его» Комбриг называл такую манеру ведения боя «трусоватой», а многие видные немецкие асы положили ее в основу ведения боя, что позволило им достичь большинства побед.

При обсуждении вопросов тактики бомбардировочной авиации молодая советская авиационная наука оппонировала западным теоретикам, прежде всего итальянскому генералу Д. Дуэ, чья работа «Господство в воздухе» была переведена на русский язык и широко обсуждалась в печати. После дискуссии в СССР возобладала точка зрения, что неверно переоценивать роль авиации, считать ее всемогущим видом вооруженных сил, способным в одиночку в короткий период решить исход войны путем разрушения военно-производственной базы противника и подавления его воли к сопротивлению. (Впрочем, в своих работах Дуэ подчеркивал, что его теория применима только к специфике Италии, где Альпы серьезно затрудняют переход сухопутных границ, а к моменту развертывания дискуссии в СССР он скончался.) Заочно критикуя итальянского стратега, А.Н. Лапчинский писал:

«Главным элементом вооруженных сил континентального государства является сухопутная армия, а не воздушные силы. Нельзя представить себе будущую большую войну таким образом, что воздушная армия типа Дуэ будет вести воздушную войну, а сухопутные войска будут ждать того момента, когда победа в этой воздушной войне будет достигнута полная и когда... участие сухопутных сил станет излишним и они смогут спокойно разойтись по домам»

Не менее интересна другая работа А.Н. Лапчинского, изданная двумя годами ранее. В ней автор утверждает, что в период Первой мировой войны воздушный флот был по преимуществу разведывательным. Относительно малочисленные бомбардировщики не обладали мощным вооружением, тяжелая бомбардировочная авиация только зарождалась. Теперь ситуация заметно изменилась, «успехи в строительстве самолетов вызывают пересмотр старых взглядов на роль воздушных сил в будущей войне и декларацию новых доктрин» В связи с этим возникает вопрос: что необходимо бомбардировать в первую очередь и в какой последовательности?

Комбриг делит действия авиации на вспомогательные (обеспечение своего командования разведывательной информацией), самостоятельные (удары по объектам противника, связанные с ходом операции) и независимые от непосредственного хода операции (например, поражение тыловых объектов). По мнению Лапчинского, чем на большую глубину авиация наносит удар, тем через большее время скажется результат произведенных разрушений. Важно правильно выдержать соотношение между самостоятельными и независимыми действиями авиации, не оставив наземные войска без поддержки с воздуха

«Поражая противника в его тактической глубине, мы содействуем земным войскам в выигрыше боя, – формулировалось в монографии. – Расширяя одновременно свои действия в оперативной глубине противника, мы содействуем войскам в выигрыше сражения. Воспрепятствуя противнику осуществление крупного железнодорожного маневра... мы ускоряем проникновение своих войск в данном направлении в глубину страны противника и содействуем им в выигрыше операции большого стиля (стратегической операции, говоря современным языком. – Прим. авт.). Выполнение этой задачи потребует от авиации полетов от линии соприкосновения до железнодорожных узлов его государственного тыла»

Необходимо отметить, что во второй половине 1930-х годов советская страна уже имела силы и средства для реализации указанных выше замыслов, что видно из табл. 1.1, показывающей рост численности парка боевых самолетов

Таблица 1.1. Количество самолетов в строю на 1 января каждого года
Тип самолета Годы

1929 г. 1931 г. 1933 г. 1935 г. 1937 г.

Тяжелые и средние бомбардировщики, крейсера 48 183 647 1002 2443

Легкие бомбардировщики, штурмовики, торпедоносцы 860 911 886 1876 1779

Истребители 232 408 780 1640 2255

Разведчики и другие 145 142 862 1375 1662

Итого 1285 1644 3165 5893 8139

Изменился и качественный состав авиации, в частности возросла доля современных многомоторных самолетов. К концу рассматриваемого периода СССР располагал армадой из более 800 цельнометаллических четырехмоторных кораблей ТБ-3, созданных под руководством А.Н. Туполева и серийно построенных тремя авиазаводами, подобного флота не имела ни одна страна мира. Каждый такой самолет мог доставить 2000 кг бомб на расстояние 1100 км.

Однако наличие столь мощного флота не позволяет говорить о приверженности СССР теории генерала Дуэ. В условиях бурного роста скоростей полета, практических потолков, вооружения самолетов и других характеристик руководители государства и прежде всего Сталин считали соединения самолетов ТБ-3 дорогостоящими, но не способными самостоятельно решать стратегические задачи. В нашей стране, как и в Германии, акцент был сделан на максимально тесное взаимодействие авиации и наземных войск.

Поэтому, когда на базе авиабригад тяжелых кораблей стали формироваться мощные объединения – авиационные армии особого назначения (АОН), в них наряду с соединениями ТБ-3 вошли бригады на двухмоторных скоростных бомбардировщиках СБ. Созданию А.А. Архангельским под руководством Туполева в начале 1934 г. этого цельнометаллического самолета предшествовал большой объем экспериментальных исследований в аэродинамических трубах ЦАГИ. В 1936 г. серийные экземпляры СБ по своим летным данным, особенно по скорости, скороподъемности и практическому потолку, превосходили лучшие образцы бомбардировщиков Германии, Италии, Великобритании, Франции, даже могли действовать днем без прикрытия истребителями.

На воздушных маневрах в августе 1936 г. проверялись оперативно-стратегические взгляды и положения советского командования о массированном применении тяжелобомбардировочной авиации во взаимодействии с легкой боевой авиацией и наземными средствами ПВО по завоеванию господства в воздухе в начальный период войны. В маневрах участвовали большие по тем временам силы – около 700 самолетов, входивших в АОН, ВВС четырех крупнейших военных округов, включая Московский

Подобные маневры помогали развивать технику и тактику во взаимосвязи. Кроме коллектива Туполева, магистральный путь развития советской авиационной техники определяли в 1930-е годы работы конструкторского коллектива Н.Н. Поликарпова, которому удалось создать чрезвычайно удачные истребители («маневренные» И-15 и «скоростные» И-16), коллектива С.В. Ильюшина, разработавшего семейство дальних бомбардировщиков ДБ-3, коллективов Г.М. Бериева (морские самолеты), А.С. Яковлева (учебно-тренировочные и спортивные самолеты).

Необходимо признать, что развитие самолетостроения и работу всех перечисленных выше коллективов сдерживало отставание отечественного моторостроения. Несмотря на большое число проектов и опытных разработок, получить надежно работающий советский мотор долго не удавалось. Использовались иностранные двигатели или скопированные с них образцы. Крупным шагом в развитии отрасли стал мощный двигатель водяного охлаждения М-34, созданный под руководством А.А. Микулина, имевший в последующем много модификаций. В эти годы в деле развития двигателестроения большую роль играло освоение лицензионных двигателей: французских «Испано-Сюиза» и «Гном-Рон», американских «Райт-Циклон», на базе которых советскими конструкторами были созданы моторы семейства М-100 (В.Я. Климов), М-85 (А.С. Назаров), М-25 и М-62 (А.Д. Швецов).

В начале 1930-х годов консолидировалась административно-командная система в

авиапромышленности, как и во всей промышленности, и одновременно была расширена материально-техническая база отрасли, создан ряд новых отраслей индустрии, без которых было невозможно дальнейшее развитие авиационной промышленности. Интенсивно шло новое капитальное строительство на уже действующих заводах. Изменения в те годы можно было наблюдать, что называется, невооруженным глазом. Летчик А.К. Туманский, имевший большой опыт полетов на российских кораблях «Илья Муромец» и французских самолетах «Голиаф» (фирмы «Фарман»), после посещения одного из московских авиазаводов вспоминает:

«Контраст с недавним прошлым был разительнейшим. Я шел по знакомой территории и ничего не узнавал вокруг. Цеха за цехами, я сбился уже со счета – сколько их? А мы, оказывается, не увидели еще и половины. Длинными рядами тянулись новехонькие станки. Помещение окончательной сборки поражало своими гигантскими размерами. Ежедневно отсюда на летное поле выкатывалось 10-12 самолетов. За исключением шасси и электрооборудования тут изготавливалось все, что необходимо для оснащения самолета. Завод в целом представлялся огромным единым и разумным организмом...»

Научный и конструкторско-производственный потенциал советской авиапромышленности позволил ей к середине 1930-х годов создать истребители, бомбардировщики, разведчики и самолеты для достижения рекордов, выведших авиацию Красной Армии на передовые рубежи мирового технического прогресса. Эти типы машин выпускали уже в десятках и сотнях экземпляров. Несколько отставала штурмовая авиация, хотя в ряде маневров она продемонстрировала свою боевую эффективность. В Советском Союзе неоднократно предпринимались попытки создать специализированный самолет-штурмовик, но дальше опытных образцов дело не пошло. На вооружении штурмовых частей в первой половине 1930-х годов находились модификации разведчика Р-5 (Р-5Ш, Р-З и СССР).

В это время большое внимание уделялось вопросам оптимального применения штурмовиков. Наиболее важной представляется работа полковника А.К. Медниса «Тактика штурмовой авиации», увидевшая свет в 1935 г. и несколько раз затем переиздававшаяся. Как сформулировал автор, штурмовая авиация предназначена для поражения войск и боевой техники неприятеля, значительно менее уязвимых для других родов авиации. По мнению Медниса, для достижения успеха было важно правильно распределить силы, поставить задачи, добиться систематических действий по единому плану, что превратит штурмовую авиацию в «самостоятельную боевую силу»

Несмотря на многие верные положения, которые были сформулированы в этом труде, он, как мы теперь понимаем, ставил задачи весьма узко. Ведь в 1930-е годы штурмовая авиация являлась весьма малочисленной и слабой, мало кто мог предположить ее бурный рост в ближайшее время. На вооружение ВВС Красной Армии еще не был принят штурмовик Ил-2, для которого С.В. Ильюшин создал почти цельный сварной бронекорпус с двойной кривизной обводов. Боевое применение этого самолета на фронтах войны опровергло ряд положений работы Медниса, например, приведенное ниже:

«Необходимо учесть, что штурмовая авиация способна наносить мощный удар лишь по целям и объектам, расположенным открыто и массированно, а штурмовые действия по рассредоточенным и укрытым боевым порядкам войск и огневым точкам малоэффективны. Штурмовая авиация также не может вести непрерывный методический и продолжительный огонь по всей системе расположения войск противника или даже по ограниченному его участку. Поэтому применение штурмовой авиации в пределах досягаемости огневыми средствами наземных войск (т. е. в пределах поля боя) и по объектам, уже принявшим боевой порядок или ведущим бой, как правило, нецелесообразно»

Как показал опыт Второй мировой войны, советские штурмовики Ил-2, выпущенные промышленностью в невиданных ранее масштабах, применялись на всех участках советско-германского фронта. Они эффективно действовали на малых высотах под огнем системы ПВО неприятеля, прежде всего малокалиберных скорострельных пушек, поражая

артиллерию, танки, другие образцы бронетехники, даже «принявшие боевой порядок». Вероятно, ущерб «зарывшемуся в землю» противнику был не столь велик, как на открытой местности, но психологический эффект нельзя недооценивать. Правда, собственные потери в материальной части и личном составе оказались огромны.

Следует подчеркнуть, что проблема подготовки кадров возникла задолго до начала Второй мировой войны, а в условиях технической реконструкции особенно обострилась. Требовалось не только обеспечить ВВС необходимым количеством специалистов, но и не допустить разрыва между поступавшими в авиачасти новыми самолетами и уровнем подготовки летного и технического составов. Освоить сложные машины, формы и способы их боевого применения могли только хорошо подготовленные, грамотные и интеллектуально развитые люди. Несмотря на многочисленные советские лозунги типа «Кадры, овладевшие техникой, решают все!», было очень трудно их выполнить в стране, где многие едва умели писать и считать.

Тем не менее в середине 1930-х годов не только возросло количество учебных заведений ВВС, но и повысилось качество обучения, которое состояло из трех этапов и предусматривало для пилотов минимум 50 ч налета. В 1937 г. в стране имелось 18 летных и 6 технических заведений, в которых училось 22707 курсантов. В этом же году была утверждена двухлетняя система подготовки кадров. Курсанты заканчивали сначала аэроклубы (где пилоты получали первичный летный опыт), летную школу (военное училище), после чего их направляли или в строевую часть, или в ГВФ, или в Осоавиахим, или в запас. В 1937 г. авиавузы располагали 3007 самолетами

Среди высшего командного состава находились люди, вышедшие с самых низов и оказавшиеся способными постоянно учиться и квалифицированно учить других. Прежде всего хотелось бы остановиться на личности Я.И. Алксниса. Якова Ивановича после окончания военной академии и работы в Генеральном штабе в августе 1926 г. назначили заместителем П.И. Баранова. Когда последнего перевели на должность заместителя наркома тяжелой промышленности и начальника Главного управления авиапромышленности, Алкснис летом 1931 г. стал начальником Управления ВВС РККА и членом Реввоенсовета СССР. К этому времени он окончил краткосрочные курсы летчиков, а затем часто совершал полеты на различных самолетах. С мая 1937 г. командарм 2 ранга Я.И. Алкснис возглавлял Главный Военный совет ВВС, на заседаниях которого совместно с Б.У. Троянкером, В.Г. Кольцовым, Ф.А. Агальцовым и другими решал многочисленные вопросы военного и организационного строительства, боевой и политической готовности кадров, разработки военной стратегии ВВС, оперативного искусства и тактики...

Следует осветить еще одну важную проблему, которой стали уделять значительное внимание во второй половине 1930-х годов, – борьбу за господство в воздухе. Советские военные теоретики полагали, что успех фронтовой операции, как наступательной, так и оборонительной, в значительной степени будет зависеть от исхода борьбы за господство в воздухе. На заседании Главного Военного совета Красной Армии подчеркивалось, что без завоевания господства в воздухе невозможно подготовить наступление фронта.

Как известно, в годы Первой мировой войны борьба за господство в воздухе велась в основном в тактическом масштабе и только на ее завершающей стадии начала приобретать оперативный размах. По мнению советских военных теоретиков, для успешного решения данной задачи необходимо уже в мирное время развивать авиапромышленность, серийно выпускать самолеты, не уступающие по своим характеристикам самолетам вероятного противника, воспитать в достаточном количестве кадры, накопить стратегические запасы сырья, других материалов, подготовить аэродромы и т.д.

Советская теория разделяла борьбу за оперативное и стратегическое господство в воздухе по формам, масштабам и результатам (впоследствии определили также понятие «тактическое превосходство»). Предполагалось вести эту борьбу разными способами, причем основными считались уничтожение неприятельских самолетов в воздухе и на аэродромах, а главной силой этой борьбы являлась истребительная авиация. В 1936 г. была

издана «Временная инструкция по самостоятельным действиям Воздушных Сил РККА», которая наряду с указанными выше формами борьбы рекомендовала проводить воздушные операции по разрушению военно-промышленных и административно-политических центров, срыву железнодорожных, морских, речных и автомобильных перевозок, разгрому крупнейших баз неприятеля

В конце рассматриваемого периода представилась возможность проверить многие тезисы советской военной доктрины в ходе локальных военных конфликтов – в Китае, Монголии и Испании. СССР направил в эти страны авиационную технику, военных советников, летно-технический состав. Боевые столкновения в небе этих стран с реальными противниками – ВВС Японии, Германии и Италии показали, что большинство теоретических положений вполне современны, самолеты в целом не уступали аналогичным машинам неприятеля, а по ряду показателей и превосходили их (например, до появления Bf109Е лучшие немецкие и итальянские истребители не обладали достаточной максимальной скоростью для успешных перехватов наших СБ). Уровень летной подготовки советских летчиков-добровольцев не всегда соответствовал требованиям тех лет. Но они компенсировали недостаток летного мастерства мужеством и самоотверженностью. Многие же зарекомендовали себя подлинными мастерами летного дела. Не случайно по результатам боев в Испании 35 наиболее отличившимся авиаторам присвоили звание Героя Советского Союза, за успехи в Китае – еще 14 авиаторам, а по итогам сражения у реки Халхин-Гол список героев страны пополнился 26 фамилиями (из общего количества 12 летчиков наградили посмертно). К лету – осени 1939 г. дважды были удостоены Золотых Звезд Героев С.И. Грицевец, Г.П. Кравченко и Я.В. Смушкевич.

Анализу опыта боевого применения авиации в этих конфликтах было посвящено несколько фундаментальных работ. Прежде всего отметим пятитомную монографию «Боевые действия ВВС в Испании и Китае. (Опыт исследования)», подготовленную группой старших командиров под руководством полковника Т.Б. Лина (общую редакцию труда осуществлял генерал-лейтенант Ф.К. Арженухин – впоследствии начальник Военной академии командного и штурманского состава ВВС Красной Армии). В этой работе подробно освещался ход боевых действий наземных войск (прежде всего в Испании), анализировалось участие авиации, делались выводы по каждому периоду. Кроме того, авторский коллектив остановился на вопросах управления авиационными частями и соединениями, подготовки кадров, материально-технического обеспечения, организации военной промышленности и авиационного тыла

Участие наших летчиков в локальных конфликтах проанализировал на основе сообщений участников событий и других материалов генерал-майор П.П. Ионов в работе «Использование истребительной авиации», которая была сдана в печать в августе 1939 г., за месяц до начала Второй мировой войны. В книге утверждается, что если раньше тактика истребительной авиации строилась на опыте войны 1914-1918 гг., то теперь в результате изменения качественного состояния всех воздушных сил пришла пора пересмотреть практическую подготовку летного состава, прежде всего в истребительной авиации.

Некоторые положения работы Ионова вызывают практический интерес. Так, он на опыте боевых действий в Испании высказал предположение, что истребители могут успешно бороться с бомбардировщиками ночью в световых прожекторных полях, обосновал «целесообразность организации боевого порядка истребителей в двух группах: скользящей и ударной», более высокую эффективность при налетах на аэродромы неприятеля скоростных и маневренных истребителей, чем штурмовиков со значительным бомбовым и стрелково-пушечным вооружением

Большое внимание преподаватель военной академии уделил вопросам управления авиацией на земле и в воздухе. Ионов предложил вынести командный пункт командира соединения истребительной авиации на КП одного из общевойсковых объединений, действующего на главном направлении, широко использовать радиостанции для управления частями и для связи между самолетами в воздухе. Он отметил, что в ходе напряженных

воздушных схваток боевые порядки сторон нарушались, начинались подлинные «собачьи свалки», известные по временам Первой мировой войны, и командиры звеньев (а советские летчики-истребители в то время вели бои звеном из трех самолетов) «не успевали собрать ведомых, которые пристраивались, сообразуясь с обстановкой, к первому попавшемуся своему самолету»

К началу 1939 г. в ВВС Красной Армии проходили службу 203,6 тыс. человек, что составляло 10,4% всех военнослужащих. Выпуск самолетов в этом году составил 10 362 самолета (против 7727 годом ранее), из которых построили 6997 боевых машин, 266 транспортных и 3099 учебных

Из сказанного напрашивается вывод: в конце 1930-х годов ВВС Красной Армии если и не являлись сильнейшими в мире, то входили в число ведущих авиационных сил, удерживали первенство по многим показателям, прежде всего валовым. Достижения СССР вызывали искреннее уважение друзей и опасение врагов. Но в итоге возникает вопрос: каковы основные причины тяжелых потерь и серьезных поражений, которые ожидали советскую авиацию с первых дней вторжения вермахта 22 июня 1941 г.? Почему передовая теория не помогла авиаторам ВВС Красной Армии во всеоружии встретить и отразить нападение?

Причин здесь несколько; остановимся на наиболее важных. Бурный рост авиации Советского Союза проходил не гладко. В конце 1930-х годов все еще заметно отставало от мирового уровня отечественное моторостроение, многие самолетостроительные предприятия использовали устаревшую технологию, тормозили работу маломощная опытная производственная база, слабая техническая оснащенность научных институтов. Приходилось закупать и осваивать выпуск некоторых лицензионных узлов, авиационных материалов. Отставало материаловедение, а производство столь необходимого алюминия не обеспечивало потребностей промышленности. Поэтому большинство советских самолетов имело смешанную конструкцию с широким применением дерева. Радиопромышленность не сумела обеспечить самолеты надежными и компактными радиостанциями, другим необходимым оборудованием, например навигационным.

Не меньше проблем возникало при решении задач обеспечения кадрами. Многим руководителям не хватало интеллектуального потенциала. Бюрократизм, косность, инертность, стремление прежде всего к количественным показателям серьезно вредили усилению воздушной мощи Советского Союза. Излишняя идеологизация, огромное внимание «сословному» признаку при комплектовании ВВС РККА (80-90% будущих летчиков набирали из рабочих или крестьян) также оказали негативное влияние на общую боеготовность.

Как теперь хорошо известно, репрессии в вооруженных силах, широко развернувшиеся в 1937 г., нанесли тяжелый удар по ВВС РККА. По данным российского историка О.Ф. Сувенирова, по политическим мотивам из ВВС было уволено 4773 человека (или каждый 30-й), а подверглись аресту 1590 человек. Преимущественно это были командиры частей, соединений и объединений, люди с большими опытом и знаниями. Прямым следствием сталинских репрессий 1937-1938 гг. стали постоянное чувство страха, резкое снижение профессионального уровня командного состава, падение дисциплины. В то время как одна часть командиров проявляла излишнюю робость, другая демонстрировала недопустимое рвение из страха подвергнуться аресту за слабую дисциплину подчиненных.

В Германии полученный в ходе войны в Испании боевой опыт тщательно обобщали, он вошел в наставления и инструкции. В частности, немцы приняли строй пар и звеньев из четырех машин, перемещающихся преимущественно в вертикальной плоскости. Они обратили внимание на то, что современным скоростным истребителям сложно маневрировать в V-образном плотном порядке, когда ведомые больше заботились о соблюдении дистанции при резких эволюциях, а не наблюдали за обстановкой и неприятелем.

В Советском Союзе опыт Испанской войны не стал предметом широкого обсуждения.

Наиболее отличившиеся «испанцы» были награждены и продвинуты на несколько ступеней вверх по служебной лестнице. Но при этом вчерашние лейтенанты не успевали получить необходимую теоретическую подготовку, навыки командования частями и соединениями, оставаясь лишь храбрыми бойцами. Каких-либо обобщающих выводов сделано не было; некоторые из вновь назначенных командиров, к примеру, всячески пропагандировали бой на выражах по аналогии с Первой мировой войной.

Многие советские ведущие специалисты в области применения авиации, включая упомянутых в данной работе Я.И. Алксниса, А.К. Медниса, Б.У. Троянкера и других, подверглись репрессиям. Органы НКВД арестовали по ложным обвинениям в шпионаже большинство командиров высшего и среднего звена, стажировавшихся в 1927-1932 гг. в Германии, что не позволило использовать их знания о будущем противнике. Последовательно занимали должность начальника штаба ВВС РККА С.А. Меженинов, В.В. Хрипин, В.К. Лавров, С.В. Тестов, Ф.К. Арженухин, и все они погибли в период беззакония.

На совещании высшего командного состава, посвященном вопросам использования видов вооруженных сил в предстоящей войне, прошедшем за полгода до вторжения нацистов, высказывались подчас самые противоречивые мнения. Выступавшие излагали различные, иногда прямо противоположные взгляды на оптимальную структуру ВВС, степень централизации управления, эффективность налетов на неприятельские аэродромы и т.п. Это вызвало тревогу у наркома обороны маршала С.К. Тимошенко, который сказал, подводя итоги:

«В отношении использования ВВС в операциях мы имеем большой накопленный опыт, но, как отмечалось на совещании, этот опыт до сих пор не обобщен и не изучен. Больше того, – а это может быть чревато тяжелыми последствиями, – у нашего руководящего состава ВВС нет единства взглядов на такие вопросы, как построение и планирование операций, оценка противника, методика ведения воздушной войны и навязывание противнику своей воли, выбор целей и т.д.»

Следует сказать, что единства взглядов высшего советского военного руководства на роль авиации, ее действий в будущей войне не удалось добиться до самого вторжения вооруженных сил Германии и ее союзников, что пагубным образом сказалось на обороноспособности СССР, предопределило огромные потери Вооруженных сил, в том числе ВВС Красной Армии.

Как теперь известно, с первых дней и даже часов войны советская авиация была атакована противником на аэродромах и понесла тяжелые потери. Противник достаточно быстро завоевал господство в воздухе, что негативно сказалось на ходе борьбы на советско-германском фронте. Но ведь начальник Академии им. М.В. Фрунзе комкор Р.П. Эйдеман за 10 лет до этого писал, что «аэродромы являются главными целями ударов вражеской авиации». А в 1936 г. тогдашний начальник штаба ВВС РККА комкор В.В. Хрипин полагал уничтожение авиации противника на всю глубину ее расположения главной задачей авиации в начальный период войны, для чего, по его мнению, необходимо еще в мирное время создать специальные оперативные объединения в виде авиационных армий под руководством Главного командования Увы, эти важные положения забыли к лету 1941 г.

Глава 2. Вторжение. Начало воздушной войны на советско-германском фронте

Пролог

«То, что я услышал, превзошло все ожидания: так хорошо задуманный и тщательно подготовленный удар не дал ожидаемых результатов. Я до сих пор не понимаю, как это могло произойти: большевики встретили нас почти у границы» – такие слова вложил писатель-«фантаст» Н.Н. Шпанов в уста начальника штаба немецкого воздушного флота. В романе «Первый удар. (Повесть о будущей войне)», вышедшем в Военном издательстве в

1939 г., рассказывается, как оказалась сорвана немецкая атака советских аэродромов: четкая и согласованная деятельность всех служб ПВО, особенно постов ВНОС, позволила своевременно поднять в воздух истребители, а «сталинские соколы» наголову разбили и заставили с позором отступить вражеских летчиков. Книга, написанная в духе сталинских лозунгов: «Красная Армия ответит тройным ударом на удар поджигателей войны» или «Войну Красная Армия будет вести наступательно с целью уничтожения противника и достижения победы малой кровью», способствовала возникновению хвастливости, зазнайства, явно переоценивала возможности нашей авиации.

О том, что в действительности положение в советских ВВС, в частности и в приграничной зоне, неблагоприятно, высшему политическому руководству СССР было известно. Самолетный парк состоял в основном из устаревших и часто изношенных машин (И-15бис, И-16, СБ) с ограниченным летным ресурсом, которые, несмотря на неоднократные модификации, по своим летно-тактическим качествам, прежде всего по скорости и живучести, значительно уступали самолетам Германии. Огромные усилия предпринимала авиапромышленность, но лишь весной 1941 г. заводы начали ритмичную поставку новых машин. Однако их приемка и отправка в строевые части осуществлялись крайне медленно. На 22 июня 1941 г. в частях фронтовой авиации приграничных округов имелось 1317 новых типов машин (МиГ-1, МиГ-3, Як-1, ЛаГГ-3, Пе-2, Як-2, Як-4, Ил-2) Это составляло 18% численности группировки самолетов, сосредоточенной у западных границ.

По планам командования советских ВВС из имевшихся к лету 1941 г. 106 истребительных авиаполков предполагалось перевооружить на новую технику 22 полка. В действительности из этого количества к началу войны считались полностью готовыми к бою восемь (пять на МиГ-3, один на ЛаГГ-3, два на Як-1) Почти все они дислоцировались вдали от западных границ. Многие части и соединения находились в стадии перевооружения, вражеское нападение застало их в самый неблагоприятный момент. Из 57 «приграничных» истребительных полков в 21 поставили новую материальную часть, но освоить современные самолеты успели лишь десятки командиров и летчиков.

Еще хуже обстояло дело с перевооружением частей бомбардировочной авиации. Лишь в марте 1941 г. начались поставки в войска бомбардировщика Пе-2. Освоить машину успели только 95-й бап и в значительной степени 48-й бап. Еще 15 авиаполков в западных приграничных округах получили по 5-8 самолетов Петлякова, а 9 только приступили к освоению этого сложного в пилотировании бомбардировщика. Одномоторный бомбардировщик Су-2 имелся в шести авиаполках, причем наилучшим образом изучили машину авиаторы 135-го бап, а на Як-2 (Як-4) был готов воевать только 136-й бап. Остальные 27 полков из тех, что прикрывали западные границы, оставались вооружены бомбардировщиками СБ и частично его модификацией Ар-2.

Разведывательная и корректировочная авиации исполняли в предвоенный период роль «золушек советских ВВС». Они не получали ни современной материальной части, ни опытных экипажей. Несколько десятков не слишком удачных Як-2 и Як-4 не могли исправить положения. Точно так же 18 Ил-2, которые перед войной отправили в Прибалтийский, Западный и Киевский округа, практически не имели никакого боевого значения. Ведь первая группа летчиков, освоивших на Воронежском авиазаводе № 18 бронированные штурмовики, видимо, так и не успела к роковому часу прибыть в части. Во всяком случае, о боевых вылетах «илов» 22 июня ничего не известно.

При оценке состояния боеготовности советских ВВС накануне войны необходимо учитывать, что до 1939-1940 гг. большинство авиационных частей было укомплектовано хорошо подготовленным летным составом. Не только отдельные пилоты, штурманы, стрелки, успевшие получить боевой опыт в Испании, на Халхин-Голе, в Финляндии, но и части в целом имели достаточно высокий уровень подготовки.

Однако в 1940 г. началось формирование большого числа новых авиационных полков и дивизий, и в связи с этим из старых, хорошо сколоченных частей были взяты наиболее опытные кадры. Все это сильно снизило средний уровень боеготовности, слетанности.

Комплектовались новые полки в основном выпускниками летных школ, прибывших осенью 1940 г. Нелетная погода зимой 1940-1941 гг. задерживала ввод их в строй, да и весной командование делало это слишком осторожно, опасаясь летных происшествий. Так, за три месяца 1941 г. летчики Прибалтийского военного округа находились в воздухе в среднем по 15,5 ч, Западного – по 9 ч, а Киевского – только по 4 ч. Тем не менее, а может быть, именно потому, что пилоты мало летали, в частях ВВС Красной Армии за это же время произошли 71 катастрофа и 156 аварий. Многие неприятности ожидали советских летчиков из-за скученного базирования. После вступления Красной Армии на территорию Западной Украины и Западной Белоруссии, последующего перебазирования туда авиационных соединений немедленных мер по строительству новых аэродромов предпринято не было. Так же слабо оказалась развита аэродромная сеть в Литве, Латвии, Эстонии. Авиабазы, ранее находившиеся вблизи границы, теперь оказались в тылу, а на удалении 120-250 км от новой государственной границы, в полосе между Вильно, Лида, Пинск и Полоцк, Минск, Уречье, аэродромов почти не было.

План строительства и реконструкции 251 аэродрома СНК СССР утвердил только 10 апреля 1941 г. Работа была поручена органам НКВД и велась почти на всех действующих аэродромах одновременно. Несмотря на большую спешку, закончить реконструкцию к июню 1941 г. не смогли. Например, в Западном округе из 62 аэродромов на 46 еще велись земляные работы, а остальные предназначались для временного размещения основных сил 9-й, 10-й и 11-й смешанных авиадивизий.

Говоря о неготовности ВВС Красной Армии к боям, надо отметить громоздкую структуру, недостаток средств связи, особенно радио, без чего было немыслимо управление в современной войне, просчеты в организации авиационного тыла. Большинство мероприятий, задуманных для улучшения положения в этих областях, к лету 1941 г. выполнить не успели.

Если летный состав имел какие-то представления о летно-тактических данных немецких самолетов, технике вероятного противника, то о тактике нацистских летчиков, их манере вести бои у нас не знали практически ничего. Были просчеты и при планировании борьбы за господство в воздухе. Так, даже на совещании высшего руководящего состава Красной Армии в последних числах 1940 г., на котором эти вопросы широко обсуждались, не нашла должного понимания идея об организации ударов по неприятельским аэродромам. Затронувший эту проблему командующий ВВС Прибалтийского округа генерал Г.П. Кравченко заявил:

«Основным является воздушный бой. Я не верю тем данным, которые мы имеем в печати и которые говорят о большом количестве потерь самолетов на аэродромах. Это, безусловно, неправильно. 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»

Зная обо всех трудностях, с которыми столкнулись ВВС Красной Армии, получая преувеличенные данные от разведки о силах люфтваффе, наше командование все же надеялось на благополучный исход в случае нападения Германии. По данным последних сводок мирных дней, в боях на советско-германской границе могли принять участие 7133 самолета, имевшиеся в пяти западных приграничных округах, 1339 самолетов дальнебомбардировочной авиации (расположенных в европейской части СССР) и еще 1445 боевых машин ВВС Черноморского, Балтийского и Северного флотов. На 22 июня в совокупности советская авиация располагала в приграничной зоне 9917 самолетами (не считая вспомогательной авиации), которые могли вступить в бой. Вскоре после подписания плана «Барбаросса» главнокомандующий сухопутными войсками Германии генерал-фельдмаршал В. Браухич издал директиву по стратегическому сосредоточению и

развертыванию войск на Востоке. В ней, в частности, уточнялись задачи ВВС:

«...По возможности исключить воздействие авиации противника и поддержать наступление сухопутных войск на направлениях главных ударов, а именно: войска группы армий «Центр» и войска левого фланга группы армии «Юг», действующие на направлении главного удара.

На первом этапе операции ВВС должны сосредоточить все свои усилия на борьбе с авиацией противника и на непосредственной поддержке сухопутных войск.

Удары по промышленным центрам могут быть проведены не ранее, чем будут достигнуты оперативные цели, поставленные сухопутным войскам...»

Далее директива расписывала, какой воздушный флот с какой группой армий должен взаимодействовать. Документ был подписан 31 января 1941 г., а уже в начале февраля началась подготовка к переброске в новые восточные районы соединений люфтваффе. Прежде всего в дело включились штабы воздушных округов. Они организовали работу аэродромных районов, а также входивших в них авиабаз с обслуживающим персоналом и подразделениями аэродромной, технической, метеорологической, медицинской и других служб, частями связи и охраны. Начались работы по подготовке основных и запасных аэродромов, преимущественно на территории Польши, к приему и размещению большой массы самолетов. Важно, что немецкие авиабазы оказались очень маневренны, так как имели передовой отряд, чей штат состоял только из размещаемого на транспортных самолетах персонала.

Предвестником создания группировки вторжения было образование так называемых «рабочих штабов». В их задачу входила разработка графиков переброски авиации с Запада. Основные силы перелетали пятью эшелонами, причем последний, пятый эшелон, как резерв Главного командования передислоцировался к границам Советского Союза уже после начала войны.

Немцы понимали, что одной из важнейших предпосылок успеха была скрытность мероприятий по развертыванию частей и соединений. В разных родах войск она осуществлялась по-разному. В люфтваффе для маскировки концентрации авиации на Востоке, вблизи границ Советского Союза, использовались, в частности, ложные сообщения о значительном расширении летных школ и увеличении резервов для длительной войны против Англии.

Доставка необходимых материалов осуществлялась на заранее подготовленные аэродромы только ночами, с соблюдением полного радиомолчания. Так же перелетали и первые самолеты. К 17 марта 1941 г. немцы успели перебросить около 5% запланированной авиационной группировки, а к 20 апреля – около 20%. С первыми эшелонами перебазировалась разведывательная авиация. В то время как экипажи ближних разведчиков вели контроль за переброской своих войск, что упрощало управление последними, дальние разведчики интенсивно обследовали советскую территорию.

В апреле 1941 г. один из Ju88 из отряда стратегических разведчиков 4(F)/Ob.d.L был вынужден в ненастную погоду приземлиться под Винницей, прервав выполнение тайного полета. В нем контрразведчики нашли подробные карты и фото пленки с отснятыми оборонительными сооружениями Красной Армии. Экипаж временно арестовали, и в отношениях между Советским Союзом и Германией возникла серьезная напряженность. Через несколько недель после этого инцидента германская сторона получила неожиданное приглашение посетить Советский Союз.

В следующем месяце делегация, руководимая военно-воздушным атташе в нашей стране полковником Г. Ашенбреннером (H. Aschenbrenner), осмотрела один из крупнейших советских заводов № 1 в Москве, строивший в больших количествах МиГ-3. Потом немецких специалистов повезли на два аэродрома, где на линейке стояли новенькие длинноносые истребители. Офицеры люфтваффе и работники аппарата германского министерства авиапромышленности не до конца поверили, что их ознакомили с истинным оснащением советских ВВС, но самолет произвел на них сильное впечатление. Они хорошо

знали, что дававший им пояснения главный конструктор завода № 1 Артем Микоян был братом наркома торговли и заместителя председателя СНК Анастаса Микояна, поэтому предупреждение, которое он сделал, было процитировано Ашенбреннером дословно в отчете Генеральному штабу люфтваффе: «Мы сейчас показали вам, что мы имеем и чем занимаемся, и тот, кто попробует напасть на нас, будет уничтожен!»

В документе отмечалось значительное изменение в лучшую сторону уровня советской авиапромышленности и тот факт, что характеристики МиГ-3, несомненно, являлись значительным шагом вперед по сравнению с советскими истребителями, известными разведывательному управлению люфтваффе. Реакцией Гитлера на отчет была следующая резолюция: «Хорошо, вы посмотрели, как далеко они продвинулись. Мы должны начинать немедленно!»

Однако оптимизм фюрера не разделяли очень многие, в том числе среди старших офицеров и генералов люфтваффе. Им было хорошо известно, что контрольные цифры по производству боевых самолетов в Германии, установленные директивами ОКВ от 13 июля и 28 сентября 1940 г., выполнить не удалось. Так, вместо запланированных 345 Ju88 и 60 Ju87 в месяц люфтваффе в 1940 г. получали ежемесячно соответственно 184 и 52 машины. Причем в конце 1940 г. выпуск продукции даже сократился и не превышал 750-800 самолетов в месяц. Весной 1941 г., когда суммарный выпуск вновь возрос примерно в полтора раза и, казалось, что положение исправлено, специалисты знали, что рост достигнут за счет сверхлимитного расхода дефицитного сырья. В это время шло ускоренное перевооружение истребительной авиации новыми Bf109F, а моторостроители пытались срочно довести моторы DB601E и Jumo211J, на которые возлагали большие надежды...

Известно, что Геринг, которого трудно упрекнуть в каком-либо «фрондерстве» по отношению к фюреру, весной 1941 г. неоднократно высказывал серьезное беспокойство. Так, в ответ на заявление Гитлера: «Уже через шесть недель (после вторжения в СССР. – Прим. авт.) вы сможете возобновить воздушную войну против Англии», Геринг ответил: «Мой фюрер, люфтваффе находятся в одной упряжке с вермахтом и не имели ни малейшей передышки в ходе войны. Перед ее началом я говорил Вам, что мы вступаем в бой с хорошо подготовленными авиагруппами, но теперь их силы значительно истощены. Я не до конца уверен, что нам удастся сокрушить Россию за шесть недель...»

Не меньшая тревога звучала в докладах многих советских руководителей. В одном из сообщений НКВД в ЦК ВКП(б) и СНК СССР говорилось о продолжавшихся многочисленных случаях нарушения нашей государственной границы. Как отмечал нарком внутренних дел Л.П. Берия, только в течение мая и 10 дней июня границу Советского Союза нарушил 91 германский самолет. 12 июня 1941 г. он подчеркивал:

«Нарушения границы СССР германскими самолетами не носят случайного характера, что подтверждается направлением и глубиной полетов над нашей территорией. В ряде случаев немецкие самолеты пролетали над нашей территорией до 100 км и больше и особенно в направлении районов, где возводятся оборонительные сооружения, и над пунктами расположения крупных гарнизонов Красной Армии»

Тем временем перебазирование авиационных соединений люфтваффе на Восток продолжалось. В конце мая – начале июня передовые роты аэродромного обслуживания на поездах через Бреслау, Варшаву, Кенигсберг, другие города проследовали на Восток. Некоторые выгружались в хорошо обжитых районах, другие, например, принадлежащие эскадре KG51, – в относительно малолюдной местности на юге Польши. У населенного пункта Лежани неподалеку от Кросно (Западная Галиция) быстро строили бараки, взлетно-посадочную полосу, рыли окопы и оборудовали позиции зенитной артиллерии.

«Никто из персонала тогда не знал, что происходит, – написано в журнале боевых действий эскадры KG51, – но недостатка в самых разнообразных слухах не было. Люди высказывали свои предположения. Будучи расквартированы в самых примитивных условиях, они смогли неплохо устроиться. Домашняя птица и яйца стоили дешево, и ежедневно в каждом бараке что-то жарили... Дни, заполненные подготовкой к прибытию самолетов,

проходили быстро. Как и планировалось, 20 июня начали прилетать «юнкеры», при этом у одного из бомбардировщиков не вышла стойка шасси. Самолет сел «на пузо», некоторое время торчал в конце взлетно-посадочной полосы, пока его не оттащили. Днем 21 июня на машины стали подвешивать бомбы. Командиры объяснили: готовятся учения»

Одиночные самолеты и звенья различных эскадр, избегая пролета вблизи крупных населенных пунктов и городов, заправляясь при необходимости на отдаленных аэродромах, занимали отведенные им места дислокации. Последними перебазировались части и соединения 8-го авиакорпуса. Одновременно учебные самолеты летных школ перелетали на Запад. Вечером 21 июня многие истребители рассредоточились по полевым площадкам вблизи советско-германской границы. Состояние полной боевой готовности командование люфтваффе объявило в 22 ч. К решающему столкновению все было готово...

В табл. 2.1 показан баланс сил накануне схватки. Если разночтений в цифрах по ВВС Красной Армии особых нет, то немецкие источники по-разному оценивают «силы вторжения». Последние то учитывают, то не учитывают резервы, учебные группы и т.д. Мы возьмем за основу цифры О. Грёлера

Таблица 2.1. Соотношение сил накануне войны

Самолеты Немецкие Советские

Всего Всего Фронтовая ДБА ВВС ВМФ

Бомбардировщики 945 3888 2212 1339 337 *1

Пикировщики и штурмовики 340 *2 317 317 – –

Одномоторные истребители 1036 4989 4226 – 763

Двухмоторные истребители 93 *3 – – – –

Разведчики 120 *4 655 310 – 345

Других типов *5 252 68 68 – –

Войсковая авиация 674 *6 – – – –

Итого 3470 9917 7133 1339 1445

Примечания:

*1 В том числе 120 торпедоносцев ДБ-3 и ДБ-3Ф.

*2 Не учтены 60 штурмовиков из II(Sch)/LG2.

*3 Самолеты эскадры SKG210 отнесены к бомбардировщикам, а не к двухмоторным истребителям; правильнее было бы отнять 83 из первой строки и прибавить к четвертой.

*4 Учтены только дальние разведчики в составе воздушных флотов.

*5 У немцев транспортные, а у советских ВВС – корректировочные самолеты в некоторых эскадрильях.

*6 В том числе 484 разведчика.

В таблице не учтена советская истребительная авиация ПВО. Но даже без этого немцы уступали в количестве самолетов примерно втрое, а по истребителям и бомбардировщикам – еще значительно. Для корректного сравнения к силам люфтваффе следовало бы прибавить ВВС Румынии, а из советской группировки вычесть ВВС Ленинградского ВО, а также находившиеся вдали от границы соединения ДБА и многие части ВВС ВМФ. С учетом этого немцы и их союзники уступали нам более чем вдвое, но на направлении главных ударов их войск советское численное превосходство в авиации было небольшим. Если бы Гитлер и его генералы знали, что их разведка значительно недооценила русских, которые в общей сложности располагали 226 различными авиаполками и 19583 военными самолетами, то они бы, несомненно, сильно призадумались. Но зато немецкое командование было осведомлено, что в его распоряжении имеется немногим более 2000 боеспособных самолетов в составе «авиаэскадр флотов вторжения», т.е. при протяженности советско-германской границы в 2000 миль на один исправный самолет приходилась примерно одна миля фронта. Наличных немецких сил явно не хватало. Единственная надежда была на то, что неожиданными

ударами удастся уничтожить большую часть краснозвездных самолетов на земле. Отличная работа немецкой разведки, указавшей размещение советских аэродромов, дала люфтваффе реальные шансы...

На Прибалтийском направлении

Мероприятия, проведенные советским командованием в Прибалтийском особом военном округе (ПриБОВО), опровергают тезис о полной внезапности вражеского нападения. Примерно за 10 дней до начала войны войска округа были подняты по тревоге, проведены учения с выводом в лагеря, в ходе которых проверены боеготовность объединений и соединений, взаимодействие родов войск, умение командиров управлять ими. Отрабатывались вопросы прикрытия госграницы, противовоздушной обороны, защиты войск от ударов авиации противника и др. Вскрывая обнаруженные недостатки, Военный совет округа в приказе № 0052 от 15 июня подчеркивал, что «именно сегодня, как никогда, мы должны быть в полной боеготовности. Этому многие командиры не понимают. Но это надо всем твердо и ясно понять, ибо в любую минуту мы должны быть готовы к выполнению любой боевой задачи»

В тот же день командующий округом генерал-полковник Ф.И. Кузнецов подписал директиву о порядке оповещения войск в случае нарушения границы крупными силами противника, а 18 июня он приказал обеспечить защиту от возможного нападения неприятеля с воздуха, потребовал за сутки привести в полную готовность противовоздушную оборону округа, обеспечить прикрытие крупных железнодорожных мостов от ударов пикирующих бомбардировщиков, организовать круглосуточное дежурство на всех постах ВНОС, снабдив их непрерывной связью, подготовить к бою зенитную артиллерию и прожекторные установки. Особое внимание уделялось организации надежной и бесперебойной связи, включая создание единой радиосети для пограничников, стрелковых соединений, авиационных дивизий и службы ВНОС.

Как известно, приказ наркома обороны о маскировке приграничных аэродромов был издан 19 июня, а приказ о маскировке самолетов, взлетных полос и аэродромных построек – на следующий день (оба документа приведены в приложении). В дислоцированные вблизи границы войска большинства округов эти документы попали буквально накануне войны. В Прибалтике же наше командование раньше осознало, что обстановка обострилась до предела. Здесь за неделю до вторжения неприятеля прозвучали призывы к усилению бдительности и требование замаскировать наиболее уязвимые объекты, включая аэродромы и расположенную на них материальную часть, от наблюдения с воздуха. В приказе от 15 июня Военный совет ПриБОВО указал: «Самолеты на аэродромах рассредоточить и замаскировать в лесах, кустарниках, не допуская построения в линию, но сохраняя при этом полную готовность к вылету»

Согласно утвержденному плану, прикрытие границы в Прибалтике обеспечивали 8-я армия генерал-майора П.П. Собенникова и 11-я армия генерал-лейтенанта В.И. Морозова, а также части усиления. ВВС ПриБОВО состояли из пяти авиадивизий: 4-й сад комбрига А.Н. Соколова, 6-й сад полковника И.Л. Федорова, 7-й сад полковника П.М. Петрова, 57-й сад полковника К.А. Катичева и 8-й сад полковника В.А. Гущина. Каждая из дивизий, кроме последней, располагала от 170 до 245 машинами; соединение полковника Гущина имело 316 самолетов. Всего ВВС округа насчитывали, по разным данным, 1200-1210 боевых самолетов, а в одном из документов приводилась наибольшая цифра: 1366 самолетов но с учетом 136 машин корпусной авиации, куда входили Р-5, Р-З, СССР, Р-10, а также несколько мобилизованных машин «Анбо-41» и «Гладиатор-І», ранее входивших в состав литовских ВВС.

Округ заметно отставал от других приграничных округов в получении и освоении новой авиационной материальной части. Обращает на себя внимание тот факт, что наиболее распространенными были бомбардировщики СБ (439 единиц) и истребители И-153 (даже не

И-16!), которых имелось 364. Лишь два авиаполка (15-й и 31-й иап) не только получили, но и овладели истребителями Микояна и Гуревича. Однако здесь имелись машины первых серий, у которых не успели устранить многие производственные и конструктивные дефекты, что сильно задержало весной процесс переучивания технического состава и вызвало немало нареканий у летчиков. Так, в 31-м иап поставка новых истребителей завершилась 19 февраля 1941 г. (всего имелось 31 МиГ-1 и 32 МиГ-3). Как отмечалось в отчете, «к 22 июня на них выпущено и оттренировано 58 летчиков (включая комполка майора П.А. Путивко. – Прим. авт.). Еще 20 летчиков были подготовлены к самостоятельным полетам на МиГ-3, но не успели до войны вылететь самостоятельно (они вступили в бой на 18 оставшихся И-16. – Прим. авт.) Несколько бомбардировщиков Пе-2 находились в стадии освоения 50-м и 54-м бап, а штурмовики Ил-2 в 61-м шап даже не собрали, и они оставались в ящиках; посланные на завод в Воронеж командиры обратно в часть до 22 июня вернуться не успели.

В составленном уже в годы войны отчете штаба объединения указано на наличие к началу боевых действий в ВВС ПрибОВО 877 самолетов (529 истребителей, 288 бомбардировщиков, 60 штурмовиков И-153 и И-15 бис), причем учитывались только исправные самолеты на аэродромах базирования Их дислокация была не слишком продумана, не предусматривала вывод из-под удара самолетов, расположенных на расстоянии 50-100 км от границы. Всего округ располагал 70 аэродромами, из которых постоянных (стационарных) – 21, оперативных – 49. На 23 аэродромах строились бетонные полосы, но к началу военных действий ни на одном из них работы закончены не были. Часть аэродромов, сданных в эксплуатацию строительными батальонами 15-20 июня, представляли собой голое поле с рядом временных построек полевого типа. Каких-либо убежищ для летного и технического состава соорудить не успели. К тому же некоторые базовые аэродромы, например каунасский, были построены для литовцев германскими специалистами до прихода сюда Красной Армии, а другие немецкие воздушные разведчики тщательно изучили за 1,5-2 месяца до начала войны.

Командовал ВВС ПрибОВО генерал-майор А.П. Ионов, стоявший у истоков русской военной авиации, отмеченный за храбрость на полях Первой мировой войны тремя Георгиевскими крестами, многими другими орденами и медалями. 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 1937 г. командира 107-й авиабригады комбрига Ионова назначили председателем комиссии по изучению и предупреждению аварийности в ВВС РККА, а затем он более года возглавлял боевую подготовку личного состава.

В конце 1930-х годов будущий командующий работал в системе военно-учебных заведений ВВС РККА. Согласно постановлению Совета народных комиссаров Союза ССР от 4 июня 1940 г. комдиву А.П. Ионову было присвоено звание «генерал-майор авиации», и вскоре его назначили зам. командующего ВВС Ленинградского военного округа. К сожалению, в это время командиров и командующих очень часто «перебрасывали с одного участка работы на другой», что негативно сказалось на выполнении ими служебных обязанностей. В начале декабря 1940 г. Ионова направили в Ригу на должность зам. командующего ВВС ПрибОВО. 10 мая следующего года он сменил в должности командующего авиацией этого округа дважды Героя Советского Союза генерал-лейтенанта В.П. Кравченко. Мало кто тогда знал, что спустя несколько дней на представленную руководством НКВД справку нарком обороны наложил резолюцию, позволявшую «осуществить дальнейшую разработку А.П. Ионова», что впоследствии имело для Алексея Павловича самые трагические последствия.

Однако вновь вернемся в Прибалтику. Указания советского авиационного руководства в последние мирные дни касались вопросов подготовки штабов (прошли учения, отрабатывающие связь по радио штабов авиадивизий с переведенным из Риги в Паневежис

штабом ВВС округа, который возглавлял комбриг С.С. Крупин), взаимодействия истребителей с бомбардировщиками, перестройки органов авиационного тыла. В ночь на 21 июня и в следующую ночь многие бомбардировочные полки выполняли тренировочные полеты с учебным бомбометанием. Тем временем у противника было все готово для вторжения в воздушное пространство Советской Прибалтики.

Время удара по приграничным аэродромам русских ВВС было определено одно и то же для всего фронта: 3 ч 15 мин по средневропейскому времени (или 4 ч 15 мин по московскому времени). Те немецкие авиационные части, которые базировались дальше на запад, выделяли по несколько наиболее подготовленных экипажей, и они стартовали еще в темноте, а из Восточной Пруссии с аэродромов Хайлигенбайль, Йесау, Юргенфельде и других самолеты взлетали, когда уже рассвело. В плане согласованного удара по советским авиабазам было сделано одно исключение: тяжелые истребители Bf110 из 5-го отряда ZG26, возглавляемые капитаном Т. Россивалем (Т. Rossiwall), уже в 2 ч 50 мин пересекли границу и через 5 мин сбросили бомбы на аэродром Алитус. Из немецкого отчета следовало, что эта атака не дала особого эффекта, но вызвала беспорядок и суматоху. Действительно, на аэродроме Алитус базировались лишь несколько истребителей 15-го и 31-го полков 8-й смешанной авиадивизии ПриОВО, но это был первый удар по советским ВВС.

К полудню 22 июня с трехмоторных Ju52 106-й авиагруппы особого назначения (KGrzbV106) в районах Алитус, Россиены, юго-западнее Вильнюса, других местах были выброшены на советской территории небольшие парашютные десанты, которые нарушали связь, создавали панику и неразбериху. Одновременно вражеские самолеты атаковали девять аэродромов округа, а к вечеру – до 11. Налеты осуществлялись эшелонированно, преимущественно мелкими подразделениями самолетов в течение всего дня. Многие передовые аэродромы подвергались бомбежке и штурмовке 6-7 раз. Вот как описывают эти события немецкие авиаторы.

Обер-лейтенант М. фон Коссарт (М. von Cossart) из эскадры KG1 «Гинденбург» отмечал, что при первой атаке советских машин Ju88 бомбили совершенно незамаскированные самолеты, стоявшие, как на параде, на краю аэродрома Либавы (Лиепая). Соппротивление оказал, якобы, единственный зенитный пулемет, установленный около взлетной полосы, но он не причинил никакого вреда. По утверждению фон Коссарта, немецкие радисты перехватили передачу открытым текстом: «Нечем прикрыть с воздуха. Наш истребительный полк (речь идет о 148-м иап. – Прим. авт.) погиб под бомбами»

В журнале боевых действий 27-й советской армии первый налет неприятеля описан следующим образом: «В 4 ч утра 7 самолетов противника бомбили аэродром в Либаве. 4 <наших> самолета уничтожены на земле, ранены 3 красноармейца. Один самолет противника сделал вынужденную посадку в лесу поблизости, а 6 ушли обратно»

Вероятно, одного «юнкерса» немцы недосчитались, хотя в германских документах не зафиксировано потерь эскадры KG1 над аэродромами 6-й сад Либавы и Митава (Елгава), которую также ожесточенно бомбило соединение. На митавском аэродроме немецкие летчики кроме нескольких зенитных пулеметов обнаружили одинокий зенитный прожектор. Отчасти объяснение эффективным действиям германских экипажей наши командиры нашли в начале июля. Тогда в сбитом «юнкерсе» была найдена подробная карта с обозначенным маршрутом вторжения в воздушное пространство Советского Союза утром 22 июня. Его прокладывали с большим количеством ломаных линий для обхода основных группировок зенитной артиллерии Северо-Западной зоны ПВО, и он составлял 918 км, хотя расстояние, разделяющее аэродромы Повундена и Митавы, примерно равнялось 300 км

Несомненно, тщательная разведка, прежде всего авиационная, способствовала общему успеху германских налетов. Военком советского соединения, чьи части базировались в Митаве и Либаве, известный политработник А.Г. Рытов впоследствии вспоминал:

«И.Л. Федоров (командир 6-й авиадивизии. – Прим. авт.) был прямым человеком и говорил со мной всегда откровенно.

– Немецкие самолеты все чаще нарушают государственную границу, ведут воздушную

разведку... Открывать огонь по нарушителям запрещено. Единственное, что нам разрешается – подавать крылышкам и сигналы: пожалуйста, приземлитесь, господа фашистские летчики. Но ведь ни один экипаж еще не подчинился этим вежливым командам...

Все ждали: вот-вот поступит распоряжение о том, какие необходимо принять меры в сложившейся ситуации. Но вышестоящие штабы молчали. И только накануне 22 июня получаем наконец указание рассредоточить самолеты по полевым аэродромам и тщательно замаскировать их (как следовало из документов, подобный приказ был получен частями за трое суток до начала войны. – Прим. авт.). Но было уже слишком поздно... На рассвете Иван Логинович разговаривал по телефону с командиром 148-го истребительного полка майором Зайцевым. Я понял, что там произошло что-то серьезное. Он сказал:

– Аэродром и порт в Либаве подверглись бомбежке. Сожжено несколько самолетов.

– Когда это произошло?

– В 3 ч 57 мин (следовательно, не все немецкие самолеты атаковали в 4 ч 15 мин. – Прим. авт.). И еще... Зайцев доложил, что немцы выбросили десант...

В штаб вошел офицер оперативного отдела с только что полученной радиограммой. Мы буквально впились в нее глазами, однако нового в ней ничего не было: на провокации не поддаваться, одиночные немецкие самолеты не сбивать.

Прилетев в Либаву, я застал невеселую картину. Аэродром рябил воронками, некоторые самолеты еще продолжали тлеть. Над ангарами стлался дым, пламя дожирало и остатки склада горюче-смазочных материалов.

Раздался сигнал воздушной тревоги, и истребители пошли на взлет.

– Сколько же будем играть в кошки-мышки? – спросил Зайцев, когда мы вылезли из щели. – Смотрите, что они, гады, наделали, – обвел он рукой дымящееся поле аэродрома. – Нас бомбят, мы кровью умываемся, а их не тронь.

– Потерпи, Зайцев, приказа нет, – уговаривал я командира полка, хотя у самого все кипело внутри от негодования. «Юнкерсы» начали сбрасывать фугасные и зажигательные бомбы. Нет, это не провокация, а самая настоящая война! Прав Федоров, бить фашистов надо, беспощадно бить!

Вернувшись в штаб, я доложил обстановку и услышал в ответ:

– Вот директива Наркома обороны. Приказано приступить к активным боевым действиям. (Приказ Народного Комиссара Обороны № 02, вышедший в 7 ч 15 мин 22 июня 1941 г., ставил общие задачи перед ВВС Красной Армии. В этом документе сообщалось, что в то воскресное утро в 4 ч утра немецкая авиация без всякого повода совершила налеты на наши аэродромы и города вдоль западной границы и подвергла их бомбардировке. Одновременно в разных местах германские войска открыли артиллерийский огонь по нашей территории и вторглись в пределы нашей страны. Приказ, в частности, требовал:

«2. Разведывательной и боевой авиации установить места сосредоточения авиации противника и группировку его наземных войск. Мощными ударами бомбардировочной и штурмовой авиации уничтожить авиацию на аэродромах противника и разбомбить основные группировки его наземных войск. Удары авиации наносить на глубину германской территории до 100-150 км. Разбомбить Кенигсберг и Мемель. На территорию Финляндии и Румынии до особых приказаний налетов не делать». – Прим. авт.).

В 10 ч 02 мин наши красноезвездные бомбовозы взяли курс на запад. Уже после войны мы как-то встретились с Федоровым и вспомнили первый день лихолетья.

– Как жаль, что мы не знали тогда о расположении в Восточной Пруссии, в районе Растенбурга, ставки Гитлера «Волчье логово». Можно было разбить его в пух и прах...

В конце дня я узнал от батальонного комиссара Головачева, что с началом боевых действий 148-й иап сражался мужественно и организованно. Некоторые летчики провели по шесть и более воздушных боев. Счет сбитых вражеских самолетов открыл капитан Титаев. Фашистский бомбардировщик, подожженный им, упал неподалеку от Либавского аэродрома и взорвался. Порадовал майор Могилевский (командир 40-го бап. – Прим. авт.):

– Налет на Кенигсберг, Тоураген и Мемель закончился успешно, – сообщил он по телефону. – Был мощный зенитный огонь, но бомбы сброшены точно на объекты. Потерь не имеем.

Это был первый удар наших бомбардировщиков по военным объектам в тылу противника. На этом примере мы поняли, что измышления гитлеровской пропаганды, будто советская авиация полностью парализована и не способна к сопротивлению, не стоят выеденного яйца»

Вернемся снова к отчету фон Коссарта. Командир 7-го отряда эскадры KG1 добавляет, что его летчики атаковали аэродром Либавы еще дважды: «Хотя большое количество истребителей стояло на поле, ни первый, ни третий налеты не встретили противодействия. Если первый удар был, видимо, внезапным, то третий разрушил взлетную полосу и повредил самолеты. При второй атаке самолеты И-16 (на аэродроме базировались преимущественно И-153. – Прим. авт.) были приведены в боевую готовность только при приближении немецких бомбардировщиков. Русские взлетали и вступали в бой, но в их действиях не угадывался какой-либо строй, не было даже пар или звеньев. Каждый атаковал в одиночку, стрелял примерно с 500 м и, оканчивая стрельбу, переходил в пикирование»

На руку нацистским летчикам был следующий факт: несмотря на нависшую угрозу начала войны и необходимость в связи с этим обеспечения повышенной боевой готовности, генерал А.П. Ионов приказал многим частям ВВС ПриОВО не прекращать учебно-тренировочный процесс; последние полеты завершились лишь к рассвету 22 июня. Поэтому большинство бомбардировочных полков подверглись ударам на аэродромах, когда производился послеполетный осмотр авиационной техники и дозаправка ее топливом, а летный состав отдыхал после ночных полетов

Поднятые в воздух по тревоге после первого налета люфтваффе авиационные части задач не получили, находились в течение 40-50 мин в зонах ожидания, а после посадки на свои аэродромы попали под повторные удары авиации противника. То, что штаб ВВС округа не смог сориентироваться в обстановке, не принял каких-либо мер, привело к продолжительному нахождению авиачастей на обнаруженных противником аэродромах и дало возможность люфтваффе практически безнаказанно уничтожить их в местах стоянок.

Первые часы войны выявили ненадежность связи: сеть постоянных проводов была разрушена неприятельскими бомбардировщиками или диверсантами. Поскольку авиадивизии не имели отдельной роты связи и обеспечивались техническими средствами авиабазы, то на последнюю возлагались большие надежды. Однако связисты авиабазы, как и армейские связисты полков связи, не смогли обеспечить бесперебойные прием и передачу донесений из штабов и с аэродромов. Практическое управление частями по радио отработать не успели. Положение усугублялось еще и тем, что до трети боеготовых экипажей ВВС округа к утру 22 июня находились вне своих авиационных частей. Они выполняли задачи по перегонке самолетов, а также переучивались на новую авиационную технику за пределами своих соединений.

Несколько налетов на базы Шауляя (здесь повреждения оказались наиболее сильными), Паневежиса, Ионишкиса, занятые частями 7-й сад, предприняли экипажи KG76, причем первый налет выполнялся большой группой, насчитывающей 45 «юнкеров». Впоследствии действовали мелкие подразделения немецких самолетов. Одиночные бомбардировщики становились в круг, делая по два-три захода и сбрасывая в каждом не более трех бомб. Затем они выполняли достаточно крутые виражи, давая возможность стрелкам обстреливать из пулеметов материальную часть и личный состав соединения полковника П.М. Петрова.

Но наиболее мощные удары пришлось по аэродромам 8-й сад. Как следует из немецких источников, примерно в 3 ч 15 мин первые подразделения «мессершмиттов» из штабного отряда и группы II/JG54, а также «юнкеров» из I/KG77 атаковали Каунасский аэроузел. Обер-лейтенант О. Кац (O. Kath) из штабного отряда JG54 писал, что во время этого налета по советским ВВС в его задачу входило истребление взлетающих с аэродрома Ковно (Каунас) самолетов. В то время как бомбардировщики уничтожали стоящие рядами СБ и

ДБ-3, заходя вдоль строя, истребители сопровождения Bf109 принимали участие в штурмовке вместе с Ju88. Те немногие советские самолеты, которые смогли взлететь, были поражены до того, как набрали высоту

Отметим, что, по нашим данным, на аэродроме Каунас, занятом 8-й сад, по штатам имелся лишь один двухмоторный СБ (из звена управления дивизии), а остальные машины были одномоторными; вероятно, бомбардировщики Туполева и Ильюшина принадлежали частям, вылетавшим накануне ночью. Тем временем немцы продолжили свои разрушительные действия: в 3 ч 25 мин группа III/JG54 штурмовала аэродром 61-го шап Кейданы (в 35 км севернее Каунаса), а при приближении спустя несколько минут летчиков I/JG54 к Каунасу обер-лейтенант А. Кинцингер (A. Kinzinger) перехватил и сбил два связанных Р-5 (определил их как ДИ-6). Этот летчик, одержавший за 22 июня четыре победы, оказался наиболее удачливым в Прибалтике: к вечеру на его счету значилось 11 результативных боев. В то же время германские источники признают, что несколько коротких стычек «мессершмиттов» с летчиками 8-й сад в утренние часы не принесли побед никому из противников.

К сожалению, сохранилось мало советских документов этого периода войны, прежде всего оперсводок и разведсводок, а также приказов штабов. По докладу начальника штаба 8-й сад полковника Глухова, накануне войны полки находились в разной степени боеготовности. Например, 236-й иап представлял только командир майор П. Антонец, а 240-й иап формировал капитан Калашников, и в него успел прибыть молодой летный состав. 22 июня обе части выполнили 22 вылета из примерно 400, совершенных всем соединением. (К сожалению, большинство вылетов были связаны с патрулированием истребителей в районе своих аэродромов.) С наибольшей нагрузкой действовал 15-й иап, считавшийся в соединении лучшим, который поднял в воздух 202 самолета

Этот полк начал боевые действия с аэродромов Каунас, Поцунай, Венчай. Одни летчики, во главе с командиром майором В.Л. Бобриком, уже получили боевой опыт в ходе «зимней войны», другие приняли «крещение» 22 июня; они провели первые результативные бои и понесли потери. Как теперь известно, на счет полка было занесено 9 побед <3 Ju86 (не участвовали во вторжении), 5 He111 (на данном направлении не действовали) и 1 Bf109>. В схватках отличились ст. лейтенант П.Т. Тарасов, лейтенанты И.И. Шульц и А.А. Дмитриев, а также погибшие в воздухе комэски: капитан И.А. Долженко (в седьмом вылете) и ст. лейтенант Н.В. Бояршинов (в шестом вылете)

Далеко не все донесения наших летчиков о победах подтверждаются неприятелем, гораздо чаще немецкие самолеты с повреждениями возвращались на свои аэродромы. Так, один из советских истребителей нового типа перехватил FW189 из отряда 4(H)/31 и преследовал до Тильзита, а другой в том же районе обстрелял Bf110 из 4(F)/33, но в обоих случаях сбить неприятеля не смогли. Все же три-четыре машины немцам пришлось списать в результате неудачных вынужденных посадок, но единственным сбитым в этом районе самолетом люфтваффе, насколько известно, был Ju88A № 883432 из I/KG77, который упал с экипажем в районе Кейданы. С тревогой восприняло германское командование сообщение о том, что из вылета в сторону Каунаса не вернулся коммодор 77-й бомбардировочной эскадры полковник Г. Райтель (H. Raithel).

Впоследствии стало известно, что летчик обер-лейтенант Г. Бюхс (H. Buechs) постарался как можно дальше увести на запад от нашего аэродрома подбитый самолет. Вынужденная посадка в лесном районе около Брайтенштайна завершилась неудачно – машина превратилась в груды металлолома. При этом все члены экипажа, включая находившегося на месте штурмана полковника Г. Райтеля, получили тяжелые травмы или ранения, и их пришлось отправить в госпиталь

Из сказанного выше может сложиться впечатление, что ВВС ПриОВО, переименованные после начала войны в ВВС Северо-Западного фронта (СЗФ), вели борьбу только против 1-го воздушного флота генерал-полковника А. Келлера (A. Keller). В немецком объединении накануне вторжения имелось 675 самолетов разных типов включая

машины войсковой авиации, а 1-й авиакорпус генерала Г. Фёрстера (H. Foerster), где были собраны все бомбардировочные (кроме группы KGr806) и истребительные части и соединения, насчитывал 412 самолетов (341 исправный). Но вывод, будто советская авиационная группировка по самолетам основных типов, особенно исправным, более чем вдвое превосходила вражескую, является ошибочным.

Дело в том, что с первых часов войны в атаках аэродромов ПриБОВО приняли участие экипажи 8-го авиакорпуса 2-го воздушного флота, которые сами занимали аэродромы на так называемом «Сувалковском выступе». Особенно мощный удар по району Алитус нанесла ранним утром группа, состоящая из 13 Bf109 (с бомбами) из III/JG27, 42 Ju87 и 4 Bf110 (все из StG2). В результате налета серьезно пострадали аэродромные постройки, железнодорожные станции Алитус и Ораны, артиллерийские склады, оборонительные позиции у берегов Немана, линии связи... Можно отметить, что германские пикировщики в первые дни войны редко атаковали наши аэродромы; большинство налетов они осуществляли с включенными сиренами на сосредоточение войск и техники.

Разграничительная линия групп армий «Север» и «Центр» (и взаимодействующих с ними флотов) проходила через важный узел дорог г. Мариямполь, в 20 км южнее Каунаса, и через Молетай, то есть значительно севернее, чем находился стык Западного и Прибалтийского округов. Однако неоднократно части и подразделения 8-го авиакорпуса бомбили важные объекты в операционной зоне 1-го воздушного флота: Вилкавишкис, Кармелаву, станцию Гайжуняй, штабы в Кейданах и, конечно, Каунас, который пострадал наиболее сильно.

Если снова обратиться к германским документам, то можно сделать заключение: весьма активно действовала по этим и другим целям группа II/JG52, возглавляемая капитаном Э. Войтке (E. Voitke). Имея к 22 июня 37 исправных машин, часть выполнила за сутки 93 вылета (многие с контейнерами, заполненными 2-кг осколочными бомбами) и одержала 16 побед в воздухе, не считая нескольких самолетов, уничтоженных на земле. Отличились не только опытные летчики, но также обер-лейтенанты З. Зимш (S. Simsch) и Р. Реш (R. Resch), обер-ефрейтор В. Семелка (W. Semelka), которые в день вторжения открыли боевой счет, а впоследствии стали известными асами, кавалерами «Рыцарских Крестов». Среди успехов группы значились 10 И-15, в действительности оказавшихся «чайками» и «бисами» из 42-го иап 57-й сад. Собственные потери немцев – два «мессершмитта» и один летчик, выбывший из строя из-за ранения.

Также по вильнюсскому аэроузлу наносили бомбо-штурмовые удары подразделения из III/JG53 (на Bf109F), III/KG2, III/KG3 (оба на Do17Z) и др. Один из экипажей «дорнье» отмечал, что и здесь их встретил только несогласованный огонь зенитных пулеметов. В результате практически вся 57-я авиадивизия потеряла боеспособность. Исключение составил лишь 49-й иап, находившийся на аэродроме Даугавпилс (Двинск). Полк лишился в первый день одного летчика – мл. лейтенант Г.С. Бачурин из-за отказа мотора И-15бис упал с самолетом в реку и утонул.

Из пяти авиадивизий ВВС ПриБОВО (СЗФ) только 4-я сад не понесла потерь на аэродромах с началом вторжения. Но во второй половине дня германские истребители перехватили группу СБ из 35-го бап этой дивизии, поднимающуюся в воздух для удара по мотомеханизированным войскам противника, – она недосчиталась пяти машин. Пострадали и другие части, вооруженные «скоростными бомбардировщиками», которые явно не соответствовали своему названию в начале 1940-х гг., легко загорались при попадании снарядов и пуль. Так, 31-й бап, вылетевший с аэродрома Митава, и 40-й бап – с аэродрома Виндава, потеряли, по германским отчетам (данные советской стороны обнаружить не удалось), примерно в 6 ч по средневропейскому времени за считанные минуты 9 и 6 СБ соответственно. В бою с одним из бомбардировщиков 40-го бап севернее Россиня от метко выпущенной ответной очереди стрелка получил смертельное ранение командир II/JG53 капитан Г. Бретнютц (H. Bretnutz).

Обращает на себя внимание время воздушного боя. По официальным советским

данным, наши бомбардировщики в Прибалтике приступили к действиям после 10-11 ч утра, когда начали наносить удары по танкам, моторизованным колоннам в районе Тильзит, Таураге, Полукне и переправам через Неман Из того же источника следовало, что за сутки авиаторы ВВС СЗФ выполнили 2000 самолето-вылетов, т.е. больше, чем на любом другом фронте. Вот только их эффективность нельзя признать достаточной.

В оперативной сводке штаба Северо-Западного фронта, направленной начальнику Генерального штаба Красной Армии 22 июня в 22 ч, нашли отражение основные события. Отмечалось, что Либаву противник бомбардировал 13 раз, при этом «зенитная артиллерия не задерживает самолеты противника». В заключение документа начальник штаба СЗФ генерал-лейтенант П.С. Кленов писал: «Авиация противника бомбила в течение дня узлы связи, населенные пункты, склады, аэродромы, причинила серьезные повреждения Шауляю и Каунасу. ВВС, выполняя задачи, вели бои с авиацией противника и бомбили скопления танков и танковые колонны в районе Тильзит и на алитусском направлении. Потери: 56 самолетов уничтожены; 32 повреждено на аэродромах. Сбито 19 самолетов противника истребителями и 8 сбито зенитной артиллерией»

В последующем оказалось, что данные о потерях противника преувеличены, авиация округа, по далеко не полным данным, лишилась 98 самолетов, причем 60 машин считались уничтоженными, а остальные – серьезно поврежденными Например, известно, что только под Каунасом погибло (уничтожено, сожжено, разрушено) 34 самолета (19 МиГ-3, 6 И-16, 1 И-153, 4 И-15бис, 3 УТИ-4 и 1 У-2) (По немецким донесениям, здесь им удалось уничтожить более 100 советских машин, причем 70 из них занесли на счет лейтенанта В. Штадерманна (W. Stademann) из II/KG77)

Стремительное наступление противника, особенно на вильнюсском и каунасском направлениях, вынудило уже вечером 22 июня начать отводить авиачасти вглубь страны. Так, в 17 ч командир 8-й авиадивизии полковник В.А. Гущин получил приказ эвакуировать самолеты и личный состав из Каунаса в район Маркистова. В формируемом около Россиены 240-м иап летчиков не хватало, и исполнявшему должность командира капитану Андрееву пришлось сжечь 6 И-15бис и 1 У-2

В других полках, наоборот, почти не осталось исправных самолетов, и по дорогам двинулись колонны лётно-технического состава. В этих условиях было трудно точно учесть потери. Тем не менее 29 июня командование 8-й сад произвело «ревизию» самолетов новых типов. Например, по 15-му иап были представлены следующие данные: из 61 МиГ-3 в строю осталось только 6 машин. Выяснилось, что 5 «мигов» погибли в бою, 10 передали в другие части, 2 разбито в катастрофах, а остальные или уничтожил авианалетами неприятель, или их пришлось взорвать самим ввиду невозможности эвакуации. А на аэродроме Поцукай, поспешно отступив, бросили 13 исправных МиГ-3

Не будет ошибкой утверждать, что обстановка неразберихи, отсутствие твердого руководства принесли больше ущерба, чем непосредственно бомбардировки и обстрелы немецкими самолетами. Так, из 381 СБ, имевшегося в семи авиаполках округа, было потеряно от действий неприятельской авиации и огня с земли в первый день войны 17 машин и на следующий день – 20-25 СБ, а количество бомбардировщиков в строю сократилось с 397 до 216 на 24 июня, или на 181 машину

По немецким данным, большинство советских бомбардировщиков были сбиты во второй половине дня 22 июня. «Мессершмитты» перехватывали не только эскадрильи СБ, но также эскадрильи ДБ-3 из 3-го авиакорпуса ГК, который поднял свои самолеты в воздух после 15 ч 40 мин по московскому времени для удара по мотомеханизированным войскам 3-й танковой группы. Одного «ильюшина» при возвращении около 18 ч успешно атаковал северо-западнее Марьямпольа коммодор JG54 майор Х. Траутлофт (H. Trautloft). По воспоминаниям немецкого аса, русский летчик не думал о спасении, а энергично маневрировал, чтобы предоставить стрелку возможность вести меткий огонь; Траутлофт дотянул подбитую машину до своего аэродрома Тракенен, где и приземлился.

Тем временем подробный, обстоятельный анализ действий советской авиации и причин

неудач при отражении вторгшегося неприятеля сделал начальник управления политической пропаганды Северо-Западного фронта бригадный комиссар Рябчий в политдонесении в Москву 23 июня:

«Личный состав ВВС отдает все силы на выполнение боевых заданий. Несмотря на частые воздушные бомбардировки противником наших аэродромов и большие потери от бомбежки, летно-технический состав не прекращал работы по подготовке материальной части, а личный состав авиабаз – по восстановлению аэродромов. Есть случаи, когда техсостав под огнем воздушных атак спасал самолеты, выводя их из-под удара.

Наши летчики бесстрашно вступают в бой с врагом. Летчик 61-го авиаполка Андрейченко, командир 31-го авиаполка Путивко в одиночку вели бой с 6-7 самолетами противника.

Вместе с тем, следует отметить, что среди летно-технического состава есть много разговоров о том, что самолеты противника превосходят по скорости наши СБ, И-16, И-153, самолетов же новых конструкций мало. К тому же они еще недостаточно освоены летным составом. Летчики, вылетевшие на новых типах истребителей, овладели до войны только техникой пилотирования, полетов на стрельбу не производили. Естественно, что они в первых воздушных боях на этих машинах не могли полностью использовать их преимуществ.

Переучивание летного состава на новые машины во фронтовых условиях невозможно. Целесообразно дальнейшее переучивание летного состава фронта организовать на аэродромах, удаленных от фронта на большое расстояние.

Как показали боевые вылеты, истребитель МиГ-3 имеет следующие недостатки: его мотор после 3 часов полета требует замены свечей, а при эксплуатации на пыльном аэродроме засоряются соты радиатора и мотор перегревается.

Наши аэродромы слабо прикрыты зенитными средствами обороны, а наличие зенитных пулеметов не обеспечивает надлежащей защиты. Имеющиеся зенитные батареи стреляют плохо.

Отсутствие походных мастерских не позволяет быстро ремонтировать даже легко поврежденные самолеты. Поэтому при перебазировании много самолетов было просто оставлено на аэродромах или уничтожено своим же летно-техническим составом.

Напрашивается потребность в создании на время войны при ВВС фронта отрядов по эвакуации самолетов, которые после ремонта могут войти в строй.

Ощущается острый недостаток кислорода для высотных полетов (трудно объяснить, почему в документе акцентируется внимание на трудностях при выполнении высотных полетов, поскольку немецкие самолеты действовали в Прибалтике на малых и средних высотах. – Прим. авт.). Запаса кислорода для войны создать нельзя было из-за недостатка баллонов и наличия только трех зарядных станций на 24 авиаполка. Также недостаточны запасы свечей для моторов МиГ-3. Перед началом военных действий их имелось только 700 штук, что явно недостаточно для бесперебойного использования данных самолетов. В связи с большими потерями матчасти и уменьшением самолето-моторесурсов необходимо пополнение самолетного парка»

Неудачи в действиях авиации, несомненно, сказались на наземной обстановке. Командующий Северо-Западным фронтом генерал-полковник Ф.И. Кузнецов, командующие 8-й и 11-й армиями, а также их штабы вследствие систематического нарушения связи диверсантами и в результате бомбежек не могли правильно оценить обстановку, своевременно доложить ее Генеральному штабу, быстро принять необходимое решение и организовать управление подчиненными соединениями. Выдвигающиеся резервы обычно использовались для нанесения поспешных контрударов. Войска вводились в сражение с ходу, не имея достаточного количества боеприпасов (их не успевали подвезти), без поддержки артиллерией и авиации. Люфтваффе обнаруживали колонны наших войск на подходе к полю боя и наносили по ним мощные удары. Это не позволяло существенно замедлить продвижение танковых группировок врага.

В полосе 8-й армии генерал Кузнецов уже вечером первого дня стал готовить фронтовой контрудар двумя механизированными корпусами и для координации действий направил в войска начальника автобронетанкового управления фронта полковника П.П. Полубоярова. Разобравшись на месте с обстановкой, он послал в штаб записку, где просил: «С утра прикрыть оба корпуса истребительной авиацией; Шестопалова (командир 12-го мехкорпуса. – Прим. авт.) сопровождать сильной авиацией с 11 ч, а Куркина (командир 3-го мехкорпуса) – с 12 ч...» Невозможность выполнения этой просьбы, недостаток зенитных снарядов (полностью отсутствовали 85-мм боеприпасы) предопределили неудачи на участке армии Собенникова.

Еще хуже складывалась обстановка в полосе 11-й армии: по ней пришелся основной удар 3-й германской танковой группы, поддержанной главными силами 8-го авиакорпуса. Гитлеровское командование поставило задачу в первый же день продвинуться к Неману, форсировать реку и создать плацдармы для последующего наступления на Вильнюс, Минск. Противник понимал, что если ему не удастся захватить мосты через Неман неповрежденными, то наступление будет приостановлено, поскольку ширина полноводной реки здесь достигает 100-150 м. Поэтому немецкие пикирующие бомбардировщики и истребители практически непрерывно обстреливали и бомбили наши войска в этом районе. Особо пострадала 5-я танковая дивизия, которая, хотя и сражалась героически, от массированных ударов с воздуха потеряла боеспособность.

В результате растерянности многих бойцов и командиров, отсутствия централизованного управления советскими войсками оба моста у Алитуса и один из двух у Меркине противник захватил, что явилось для нас большой потерей и предопределило ход боевых действий на данном направлении в ближайшие дни. Из воспоминаний командира 3-й танковой группы генерала Г. Гота напрашивается вывод о непринятии командованием СЗФ своевременных ответных мер. Гот писал: «Против танкового корпуса (речь идет о 39-м тк. – Прим. авт.), наступавшего на северном фланге, действовал один литовский корпус, многие командиры и комиссары которого были русскими. До сего времени корпус оборонялся упорно. Предполагалось, что он попытается удержать левый берег Немана. Действий <русских> танков и авиации не отмечалось. Воздушная разведка, проводившаяся при ясной погоде, никаких передвижений противника восточнее Немана не обнаружила...»

Все вышесказанное, значительные боевые и небоевые потери в самолетах, а также постоянные указания наземных инстанций на отсутствие прикрытия и поддержки со стороны собственной авиации негативно сказалось на служебном положении ряда авиационных командиров СЗФ, многих из которых вскоре отстранили от должностей. 25 июня было снято руководство ВВС СЗФ: командующего генерала А.П. Ионова, его заместителя по политчасти полкового комиссара И.В. Машина, начальника штаба комбрига С.С. Крупина отправили в распоряжение управления кадров ВВС. Еще через несколько дней Ионов и командир 8-й сад полковник В.А. Гуцин были арестованы. Если Василия Андреевича вскоре реабилитировали (в конце войны он командовал 298-й над), то командующий из заключения не вернулся. Его обвинили в некомпетентном руководстве, вредительстве и связи с врагами народа, 13 февраля 1942 г. приговорили к высшей мере наказания и расстреляли через 10 дней. Реабилитировали Алексея Петровича посмертно в 1955 г.

На направлении главного удара

Самые драматические события развернулись утром 22 июня 1941 г. на центральном участке советско-германской границы. На протяжении 470 км от Гродно до Бреста включительно ее прикрывали войска Западного особого военного округа (ЗапОВО), которыми командовал генерал армии Д.Г. Павлов. Как и войскам других приграничных округов, им ставилась задача «оборонять государственную границу от внезапного вторжения вооруженных сил противника на территорию СССР. Прорвавшиеся через госграницу части противника окружать и уничтожать»

После вступления Красной Армии на территорию Западной Белоруссии граница с генерал-губернаторством (так немцы называли захваченную Польшу) приняла весьма невыгодную для нас конфигурацию, поскольку неприятель охватывал главную группировку ЗапОВО с флангов. Дислокация наших войск в значительной степени определялась не оперативными соображениями, а наличием казарм и иных помещений, пригодных для размещения частей и соединений, в том числе и авиационных. Командир одной из авиадивизий ВВС ЗапОВО генерал-майор Г.Н. Захаров на совещании в Кремле, состоявшемся в конце 1940 г., следующим образом объяснял И.В. Сталину одну из важных причин низкой боеготовности соединения: «Летчики вынуждены были селиться в окрестных деревнях, разбросанных вокруг аэродрома в радиусе пяти-шести км. Надежной связи с ними нет. В нормативы, отведенные для приведения дивизии в боевую готовность, уложиться невозможно. Летчики прибывают на аэродром с большим опозданием, а зимой бегут через лес на лыжах, в машины садятся потные, разгоряченные, многие, конечно, простужаются. Часто возникает ситуация, при которой машины готовы к полету, а летчиков нет. Изменить это положение командование дивизии не может...»

Это мнение совпало с мнением вождя. Вскоре нарком обороны маршал С.К. Тимошенко подписал приказ № 036, изменявший порядок прохождения службы младшим и средним начальствующим составом в ВВС, который до сих пор большинство ветеранов вспоминает недобрым словом. Тимошенко признал ошибочным приказ своего предшественника маршала К.Е. Ворошилова от августа 1938 г., по которому по завершении школ и летных училищ ВВС курсанты получали звания среднего начальствующего состава. Тимошенко подчеркивал: «Молодые пилоты и авиамеханики, только что окончившие летно-технические школы и не имеющие еще опыта и знаний, требуемых от командира, хотя и занимают должности рядовых пилотов и авиамехаников... Получая при окончании школ звание мл. лейтенанта и мл. воентехника, лейтенанта и воентехника 2 ранга, пилоты и авиамеханики приобретают все права среднего начсостава, в том числе право жить вне казармы, на отдельной квартире и иметь при себе семью. Практика показала, что внеказарменное размещение летно-технического состава наносит величайший вред боевой подготовке и боеспособности всей нашей авиации...»

Приказ отменял добровольный принцип комплектования летных школ, устанавливал срок действительной службы в авиации 4 года и переводил всех, кроме командиров частей и подразделений, а также штурманов частей на казарменное положение. Выпускники военно-авиационных школ и училищ отныне получали воинское звание «сержант». Поскольку в округе формировалось большое количество новых частей и соединений, то сержанты и ст. сержанты составляли их основу. Давно созданные части, прежде всего входившие в состав дислоцированных непосредственно у границ соединений, имели преимущественно кадровый состав.

Рассмотрим расположение войск, прикрывавших госграницу накануне войны. Согласно разработанному плану, каждая из трех армий с приданной ей смешанной авиадивизией (сад) оборонялась в полосе шириной примерно 150 км. На правом фланге округа участок границы № 1, называемый Гродненским, прикрывали войска 3-й армии генерал-лейтенанта В.И. Кузнецова, в состав которой входила 11-я смешанная авиадивизия полковника П.И. Ганичева. Дивизия базировалась в районе Гродно, Лида. Она имела два хорошо подготовленных и сколоченных истребительных авиаполка на И-15бис, И-153, И-16 и один бомбардировочный авиаполк, проходивший переучивание с СБ на Пе-2.

Участок № 2, Белостокский, занимавший центральное положение, прикрывала 10-я армия генерал-майора К.Д. Голубева. Основу ВВС армии составляла наиболее мощная в округе 9-я смешанная авиадивизия Героя Советского Союза генерал-майора С.А. Черных. В этом соединении было четыре истребительных авиаполка, перевооружавшихся на новые современные самолеты МиГ-3.

Штаб авиадивизии и бомбардировочный авиаполк, так же как и штаб армии, находились в Белостоке. Там же на аэродроме стояли самолеты И-16 124-го иап, а МиГ-3

базировались на полевых аэродромах неподалеку от границы. Количество самолетов в частях и аэродромы базирования приведены в табл. 2.2

Таблица 2.2. Авиаполки 9-й сад

Аэродром Части Удаление от гос. границы Количество самолетов

Тарново 129-й иап 12 км 57 МиГ-3, 52 И-153

Долубово 126-й иап 22 км 50 МиГ-3, 23 И-16

Себурчин 41-й иап 50 км 56 МиГ-3, 52 И-153

Высоко-Мазовецк 124-й иап 40 км 70 МиГ-3, 29 И-16

Борисовщина 13-й сбп 70 км 22 Ар-2, 29 СБ

Из таблицы можно сделать следующие выводы. Во-первых, четыре полка дивизии перевооружались на новейшие истребители. Соединение имело 233 МиГ-3, что составляло почти пятую часть машин этого типа, полученных ВВС Красной Армии от промышленности в период с 1 января по 22 июня 1941 г. Во-вторых, видно, что на самом близко расположенном к государственной границе аэродроме Тарново (южнее г. Замбров) было сосредоточено на поляне размером 1400 x 1100 м без ангаров и специально оборудованной взлетно-посадочной полосы более сотни самолетов, из них свыше половины – «миги». Немногим лучше обстояло дело и на других аэродромах. В то же время в соседних 10-й и 11-й смешанных авиационных дивизиях, где новой авиационной техники почти не имелось, базирование было менее скученным, но все же достаточно напряженным, поскольку на аэродромах имелось по 50-70 самолетов.

В условиях нараставшей с каждым днем угрозы нападения на Советский Союз со стороны Германии требовалось принять самые срочные меры по рассредоточению базирования и маскировке самолетов на аэродромах. Однако командиры соединений, командующие войсками округов, а также руководство ВВС Красной Армии явно недооценивали важности этих мер. Например, приказом НКО № 0367 от 27 декабря 1940 г. требовалось к 1 июля 1941 г. закончить маскировку всех аэродромов, расположенных в 500-км приграничной зоне. Положения этого приказа выполнялись крайне медленно, и работа по маскировке аэродромов в округе к началу войны была далека до завершения

Казалось бы, зачем располагать самолеты на стоянке в одну линию, а не рассредоточить их по краям летного поля? Ответ можно найти в желании командиров частей при учебных проверках и построениях продемонстрировать вышестоящему командованию быстрый сбор экипажей по тревоге, показать стройные ряды летно-технического состава и боевых машин. Кроме того, при недостатке специальной аэродромной техники, в частности бензозаправщиков и автостартеров, было трудно быстро подготовить хаотично расположенные самолеты к вылету.

Плохо обстояло дело с освоением новой техники. К июню 1941 г. на новых МиГ-3 вылетали самостоятельно 140 летчиков. Считались освоившими новые истребители 61 пилот и 57 находились в стадии переучивания. Но отработать боевое применение не успел практически никто. Сами самолеты, несмотря на все предпринимаемые меры, были еще «сырыми», имели множество производственных и конструктивных дефектов. Так, при отстреле в воздухе вооружения «мигов» 2 июня на одном из самолетов 124-го иап после четырех коротких очередей оторвало лопасть, а затем и весь винт. Причиной аварии оказались дефекты синхронизаторов. О случаях, подобных данному, докладывалось лично командующему ВВС Красной Армии генералу П.Ф. Жигареву, и они очень тревожили командование

Многие летчики с недоверием относились к новым самолетам. Поэтому наряду с «мигами» в авиаполках 9-й авиадивизии оставались 127 устаревших истребителей. Не напрасно инженерно-технический состав всеми силами поддерживал в боеготовом состоянии эту материальную часть: именно на них летчикам вскоре пришлось вылетать по боевой тревоге.

Наконец, на левом фланге округа государственную границу на участке № 3 (Брестском) прикрывала 4-я армия генерал-майора А.А. Коробкова с приданной ей 10-й смешанной авиадивизией полковника Н.Г. Белова. Это авиационное соединение (начальник штаба полковник С.И. Федульев), которое по результатам предвоенных учений и проверок считалось наиболее боеспособным, состояло из двух истребительных (на самолетах И-16 и И-153), одного штурмового и одного бомбардировочного авиаполков. В два последних успели поступить примерно по десятку Ил-2 и Пе-2, но освоение этих машин только начиналось, и основными типами машин были И-15бис и СБ.

Штабы 4-й армии, ее ВВС и 10-й сад находились в Кобрине, а авиационные части базировались в Бресте, Кобрине и Пинске. К сожалению, как и в 9-й авиадивизии, излишне скученно располагались самолеты вблизи самой границы. Так, на полевом аэродроме Малые Зводы на удалении всего 20 км от государственной границы базировалось 70 штурмовиков И-15бис и И-153. Кроме 9, 10 и 11-й сад, штабу ВВС ЗапОВО подчинялась «фронтовая группа»: 43-я иад, 12-я и 13-я бад, 3-й ак ДД (42-я и 52-я дбад) и два вновь формируемых соединения (59-я иад и 60-я сад), которые были сосредоточены преимущественно восточнее линии Полоцк – Бобруйск. Всего ВВС округа насчитывали 1789 самолетов, без учета учебных, связных и машин корректировочной авиации. Предполагалось, что 59-я и 60-я авиадивизии вместе с 43-й иад войдут в подчинение 13-й армии и будут вместе с наземными войсками участвовать в прикрытии участка № 4 – Бельского.

До вступления Красной Армии аэродромная сеть в Западной Белоруссии была развита очень слабо. Имевшиеся взлетно-посадочные полосы не удовлетворяли современным требованиям, а аэродромные постройки не обеспечивали полного размещения личного состава частей. Интенсивное строительство новых и реконструкция уже имевшихся аэродромов начались только в 1941 г. По воспоминаниям начальника штаба 4-й армии полковника Л.М. Сандалова, на каждом из объектов работало по 2-4 тыс. человек. В результате удалось создать сеть, насчитывающую 231 аэродром, включая 48 с бетонными взлетно-посадочными полосами; их эксплуатацией ведали 10 авиарайонов. Однако между железнодорожными линиями Вильно, Лида, Барановичи, Лунинец и Витебск, Орша, Жлобин имелось очень мало площадок, пригодных для базирования самолетов. Запасы горючего и бомб были созданы только на 30 аэродромах, преимущественно расположенных вблизи от границы.

По плану обороны государственной границы, который был уточнен в июне 1941 г., в случае нападения неприятеля перед войсками округа ставилась задача прикрыть мобилизацию, сосредоточение и развертывание главных сил ЗапОВО, не допустить вторжения наземных и воздушных сил противника. Предполагалось, что после недолгого периода оборонительных действий войска округа совместно с выдвинутыми из глубины резервами перейдут в решительное наступление и разгромят врага. При этом на части ВВС округа были возложены следующие задачи:

«а) последовательными ударами боевой авиации по установленным базам и аэродромам противника, а также боевыми действиями в воздухе уничтожать авиацию противника и с первых же дней завоевать господство в воздухе;

б) истребительной авиацией в тесном взаимодействии со всей системой ПВО округа прочно прикрыть от мобилизации и сосредоточения войск округа, нормальную работу железных дорог и не допустить пролета авиации противника через территорию округа в глубинные районы округа и страны;

в) во взаимодействии с наземными войсками уничтожить наступающего противника, не допустить прорыва крупных его мотомехсил через фронт обороны округа;

г) мощными систематическими ударами по крупным железнодорожным мостам и узлам Кенигсберг, Мариенбург, Алленштайн, Торн, Камин, Лодзь, Варшава, а также по группировкам войск нарушить и задержать сосредоточение войск противника;

д) действиями боевой и разведывательной авиации своевременно определить характер сосредоточения и группировку войск противника»

В документе делается вывод, что одновременно обе важнейшие задачи (борьбу за господство в воздухе и срыв сосредоточения войск противника) с помощью наличных сил решить не удастся без привлечения авиации Главного командования или дополнительно 12-15 бомбардировочных полков из состава других округов. Также требовалось перевооружить корпусную авиацию с сильно изношенных самолетов Р-З на СБ, широко привлекать для выполнения разведывательных задач бомбардировочную и истребительную авиацию, передать полки на Су-2 в состав ВВС армий, а 12-ю и 13-ю бад пополнить бомбардировщиками новых типов (Пе-2 и Ар-2).

Согласно этому плану, противовоздушная оборона строилась на принципе тесного взаимодействия всех средств ПВО (зенитно-артиллерийских и зенитно-пулеметных частей, частей ВНОС округа) с истребительной авиацией. Всего на территории округа было развернуто четыре (еще один создать не успели) бригадных района и две отдельные бригады ПВО. Накануне войны для прикрытия войск ЗапОВО имелось около 300 зенитных орудий, которые располагались преимущественно вблизи штабов, военных городков, казарм... Недоставало малокалиберных орудий, а для 85-мм пушек практически не имелось снарядов. Непосредственное руководство всеми силами и средствами возлагалось на командующего Западной зоной ПВО генерал-майора С.С. Сазонова, который по совместительству являлся заместителем генерала армии Д.Г. Павлова по противовоздушной обороне.

Во второй половине июня наблюдательные посты ВНОС передавали на главный пост не только о систематических пересечениях немецкими самолетами государственной границы с разведывательными целями. Как докладывали командующему Западной зоной ПВО, они неоднократно умышленно приземлялись в Кобрине, Пинске, Белостоке и на других крупных авиабазах. Аналогичные донесения получал от летчиков командующий ВВС округа.

Генералы И.И. Копец и С.С. Сазонов не получили от своего начальника генерала Д.Г. Павлова разрешения применять к нарушителям оружие. Согласно действовавшему распоряжению, летчики-истребители должны были эволюциями своих самолетов принуждать незваных гостей к посадке, но их усилия обычно не приводили ни к каким результатам. Когда обстановка на границе накалилась до предела, генерал армии Павлов неоднократно обращался к наркому обороны маршалу С.К. Тимошенко и начальнику Генерального штаба генералу армии Г.К. Жукову за разрешением на мероприятия по приведению войск в полную боеготовность, но неизменно следовал ответ: «Не поддаваться на провокации!»

За четыре-пять дней до начала войны генерал И.И. Копец приказал генералу Г.Н. Захарову пролететь вдоль всей западной границы с севера на юг, от Гродно до Бреста. «Я вылетел на У-2 вместе со штурманом 43-й иад майором Румянцевым, – вспоминал Георгий Нефедович. – Приграничные районы западнее границы были забиты войсками. В деревнях, на хуторах, в рощах стояли плохо замаскированные, а то и совсем не замаскированные танки, бронемашины, орудия. По дорогам шныряли мотоциклы, легковые – судя по всему, штабные – автомобили. Где-то в глубине огромной территории зарождалось движение, которое здесь, у самой нашей границы, притормаживалось, упираясь в нее, как в невидимую преграду, и готовое вот-вот перехлестнуть через нее. Количество войск, зафиксированное нами на глазок, вприглядку, не оставляло мне никаких иных вариантов для размышлений, кроме одного-единственного: близится война»

С выводами доклада согласился генерал И.И. Копец, а затем генерал Д.Г. Павлов и его заместитель генерал И.В. Болдин. Иван Васильевич вспоминал, что последнее нарушение границы немецкие самолеты предприняли в 18 ч 20 июня, пролетев несколько километров вглубь нашей территории. Однако никто из генералов ничего не смог изменить за оставшееся время. Заранее запланированное в ЗапОВО командно-штабное учение должно было завершиться в воскресенье. По проводным средствам связи и частично по радио из штаба ВВС округа посылались учебно-боевые распоряжения, поступали донесения из авиаполков и авиадивизий. В первые минуты нового дня 22 июня в штаб округа поступила долгожданная директива за подписью маршала С.К. Тимошенко и генерала армии Г.К.

Жукова следующего содержания:

«1. В течение 22-23.6.41 г. возможно внезапное нападение немцев на фронтах ЛВО, ПриБОВО, ЗапОВО, КОВО, ОдВО. Нападение может начаться с провокационных действий.

2. Задача наших войск – не поддаваться ни на какие провокационные действия, могущие вызвать крупные осложнения. Одновременно войскам... округов быть в полной боевой готовности встретить возможный удар немцев или их союзников.

3. Приказываю:

а) в течение ночи на 22.6.41 г. скрытно занять огневые точки укрепленных районов на государственной границе;

б) перед рассветом 22.6.41 г. рассредоточить по полевым аэродромам всю авиацию, в том числе и войсковую, тщательно ее замаскировав;

в) все части привести в боевую готовность. Войска держать рассредоточенно и замаскированно;

г) противовоздушную оборону привести в боевую готовность без дополнительного подъема приписного состава. Подготовить все мероприятия по затемнению городов и объектов;

д) никаких других мероприятий без особого распоряжения не проводить»

До войны оставалось менее четырех часов. За это время удалось передать процитированный выше приказ лишь командованию 10-й смешанной авиадивизии, а остальные соединения никаких распоряжений не получили, поскольку еще поздним вечером 21 июня с ними прекратилась телефонно-телеграфная связь. Позднее стало известно, что сброшенные на парашютах с самолетов или иным путем пересекавшие сухопутную границу диверсионные группы гитлеровцев, переодетые в красноармейскую форму, во многих местах перерезали провода и нарушили линии связи, проложенные к аэродромам армейской авиации, постам ВНОС, к штабам частей, соединений. Это лишило управления полки и дивизии ВВС Западного округа накануне войны.

Согласно плану «Барбаросса» против ЗапОВО развернулась группа немецких армий «Центр» генерал-фельдмаршала Ф. фон Бока, которую поддерживал 2-й воздушный флот генерал-фельдмаршала А. Кессельринга (A. Kesselring). По данным историка У. Бальке, ударную силу флота составляли 299 двухмоторных бомбардировщиков (из них 132 Do17Z, 86 He111H и 81 Ju88A) и 293 самолета (преимущественно типа Ju87B/R) в трех эскадрах пикировщиков. В штурмовой группе имелось 38 Bf109E и 22 Hs123. Прикрытие, борьбу за господство в воздухе надлежало осуществлять 362 одномоторным (большая часть новейших Bf109F, остальные Bf109E, без учета учебно-боевых подразделений) и 160 двухмоторным Bf110C/D/E

В оперативный состав флота входили также дальние разведчики, транспортные самолеты – еще 161 самолет, а также 32 самолета других типов. Таким образом, во 2-м и 8-м авиакорпусах, которыми командовали генералы Б. Лёрцер (B. Loerzer) и В. фон Рихтгофен (W. von Richthofen), соответственно, и непосредственно в подчинении генерала А. Кессельринга насчитывалось 1367 боевых машин. Кроме этого, в составе 2-го воздушного флота имелся 261 самолет, предназначенный для взаимодействия с сухопутными войсками – итого 1628 машин. Поскольку 8-й авиакорпус действовал на стыке Прибалтийского и Западного округов, частично сосредоточил свои усилия вне центрального направления, то можно сказать, что к началу войны численное преимущество было у ВВС ЗапОВО.

Немецкая авиация превосходила советскую в качестве боевых машин. Но не это было главным. Первостепенное значение имело то обстоятельство, что люфтваффе накопили опыт в ходе военных действий против Польши, Бельгии, Франции, Англии и в других кампаниях, в которых их авиационные части были слетанны, тактика боевых действий отработана и проверена непосредственно в боях.

О том, как проходили последние часы перед вторжением по другую сторону границы, можно узнать из работы немецкого историка Пауля Карелла (под таким псевдонимом опубликовал работу бывший начальник отдела печати гитлеровского МИДа Пауль Шмидт):

«...Смеркалось. В штабе генерала Гудериана шла напряженная работа. Завтра перед рассветом – вторжение. Штаб 2-й танковой группы расположился в деревне Вольска Добринска в 15 км от Буга, по которому проходит граница...

Офицеры штаба в своих палатках и автобусах склонились над картами. Никаких переговоров по радио, строжайшее радиомолчание. Телефонные разговоры – только при крайней необходимости. Они и не нужны, потому что нет ни одного нерешенного вопроса. Даже самый трудный из них – как обеспечить взаимодействие с авиацией 2-го воздушного флота при нанесении первого удара – получил удовлетворительное разрешение.

Дело в том, что командующего 2-м флотом генерал-фельдмаршала А. Кессельринга, как и начальника Генерального штаба люфтваффе генерал-полковника Г. Ешоннека (H. Jeschonnek) беспокоила большая численность советских ВВС. Они поставили задачу нанести внезапный и сокрушительный удар по советским аэродромам. (Немецкий историк Греффрат приводит цитату из выступления генерала Ешоннека: «Те результаты, которых можно добиться, действуя в первые два дня войны против неприятельских сухопутных войск, не идут ни в какое сравнение с ущербом, который способна нанести вражеская авиация, если она останется полностью боеспособной». – Прим. авт..)

С трудом в немецких штабах решалась проблема: в какой момент утром 22 июня должны стартовать бомбардировщики? Время начала артиллерийской подготовки и наступления пехоты – 3 ч 15 мин – мало устраивало авиацию: на центральном участке еще темно, и поднимать в воздух весь воздушный флот нецелесообразно. Но если ожидать полного рассвета, то тех 30-40 минут, которые пройдут после начала артиллерийской подготовки, окажется советскому командованию вполне достаточно, чтобы вывести из-под удара свою авиацию. Тогда прилетевшие немецкие бомбардировщики увидят лишь пустые аэродромы. Конечно, в составе 2-го воздушного флота имелись опытные в ночных полетах экипажи. Однако перелетать границу до 3 ч 15 мин, чтобы выйти на цель ровно в это время, означало лишить внезапности сухопутные войска. Где выход?

После многочисленных обсуждений к нему пришли командир 8-го авиакорпуса генерал Рихтгофен и признанный лидер истребительной авиации, командир 51-й истребительной эскадры подполковник Мёльдерс (Moelders): «Мы подкроемся к аэродромам на большой высоте, как воздушные разведчики». Было решено, что каждый бомбардировщик наберет максимальную высоту над занятой германскими войсками территорией, а затем в темноте над болотистыми и лесными участками, с приглушенными моторами пересечет границу. Точный расчет должен был обеспечить появление бомбардировщиков над советскими аэродромами ровно в 3 ч 15 мин, одновременно с первыми залпами артиллерии.

В штабе Кессельринга сейчас еще раз оценили работу «разведывательной группы ОКЛ» подполковника Т. Ровеля (T. Rowehl). Ведь это она, «команда Ровеля», начиная с зимы 1941 г. фотографировала с больших высот западные районы СССР от Прибалтики до Черного моря и обнаружила множество приграничных аэродромов. Беспрецедентное по наглости вторжение в воздушное пространство Советского Союза было запланировано ОКВ (вермахтом) исходя из расчета на безнаказанность.

Фюрер, лично поставивший задачу Ровелю, знал: советское правительство, опасаясь спровоцировать войну, не отдаст приказа сбивать германские самолеты. А дипломатические каналы дадут имперскому министру иностранных дел фон Риббентропу возможность для любых маневров...

На столе в штабном автобусе Кессельринга теперь лежали карты, на которых были нанесены данные о советских приграничных аэродромах. Командующий последний раз уточнял информацию со своими подчиненными генералами и офицерами. Окончательное решение гласило: против каждого советского аэродрома направить три бомбардировщика с экипажами, имеющими опыт ночных полетов. В тревожной тишине был зачитан приказ фюрера: «К солдатам Восточного фронта...»

Немецкая военная машина пришла в движение. С рассветом перешли в наступление более 30 дивизий, германские самолеты обрушились на аэродромы, города Белосток, Гродно,

Лиду, Брест, Слоним и др. Из штабов приграничных армий в Минск стали поступать тревожные сообщения, одно хуже другого. О событиях первого часа войны вспоминал зам. командующего войсками округа генерал-лейтенант И.В. Болдин, которому пришлось докладывать обстановку позвонившему в штаб округа наркому обороны маршалу С.К. Тимошенко (командующий генерал армии Д.Г. Павлов вышел из кабинета): «Внимательно выслушав меня, маршал говорит:

– Товарищ Болдин, учтите, никаких действий против немцев без нашего ведома не начинать.

– Как же так, – кричу в трубку, – наши войска вынуждены отступать, горят города, гибнут люди...

– Иосиф Виссарионович считает, что это, возможно, провокационные действия некоторых германских генералов.

Я очень взволнован. Мне буквально трудно подобрать слова, которыми можно было бы передать то положение, в котором мы оказались. Разговор с маршалом Тимошенко продолжился:

– Приказываю самолетами вести разведку не далее 60 км, – говорит нарком.

– Товарищ маршал, нам надо действовать. Каждая минута дорога. Это не провокация. Немцы начали войну!

Настаиваю на немедленном применении механизированных, стрелковых частей и артиллерии, особенно зенитной. В противном случае дело обернется плохо. Но нарком, выслушав меня, повторил прежний приказ»

При ударах по аэродромам ВВС Западного округа немецкая авиация основные усилия сосредоточила на уничтожении самолетов 9-й сад, где имелась наиболее качественная авиационная техника. Дивизия, базировавшаяся на Белостокском выступе, находилась в самом невыгодном положении, поскольку располагалась в непосредственной близости от аэродромов, занятых 8-м германским авиакорпусом, и от сосредоточения артиллерийских батарей противника.

Мощные удары 2-го воздушного флота и залпы артиллерийских орудий разорвали мирную тишину раннего утра над Себурчином, Высоке-Мазовецком, Тарново, Долубово. Как потом оказалось, далеко не все удары были смертельными. После первого налета немало боевых машин уцелело. Однако командир дивизии генерал С.А. Черных растерялся и не принял никаких мер по выводу материальной части из-под удара. И новейшие самолеты были добиты почти без помех во втором и последующих ударах. Всего дивизия лишилась 347 самолетов из 409 имевшихся

Сергей Александрович Черных был храбрым летчиком-истребителем. Командуя звеном добровольцев в Испании, он одержал три победы. Считается, что ему первому среди советских летчиков удалось в воздушном бою сбить новейший «мессершмитт» (Bf109В) за что в последний день 1936 г. он, лейтенант 61-й истребительной авиаэскадрильи, был удостоен звания Героя Советского Союза. В это время кавалеров «Золотой Звезды» можно было буквально пересчитать по пальцам.

Вернувшись на Родину, Черных быстро продвинулся по служебной лестнице. Закончив перед войной академию Генерального штаба, он летом 1940 г. стал одним из первых «авиационных генералов». Судя по результатам предвоенных инспекций, 9-я смешанная авиадивизия была в числе лучших. А дальше судьба оказалась безжалостной: первый случай растерянности стал последним. Генерала обвинили в преступном бездействии, арестовали органы НКВД, судили и вскоре расстреляли.

В частях 9-й авиадивизии имелось немало хорошо подготовленных летчиков и командиров. Большинство из них уже в июле 1941 г., после скорого переформирования полков, снова вступят в схватку с нацистами. И хотя первый бой оказался полностью проигран, ряд подразделений и отдельных летчиков в первый день войны смогли, оказать врагу достойное сопротивление.

Так, по приказу командира 124-го иап майора И.П. Полунина еще до появления

неприятеля в воздух поднялись его заместитель капитан Н.А. Круглов и мл. лейтенант Д.В. Кокорев. Последний, завидев значительно выше себя двухкилевую машину, которая была определена как Do215, немедленно устремился в преследование. Считается, что у «мига» отказало вооружение, это и вынудило летчика идти на таран. По воспоминаниям ветеранов, пулеметы с истребителя были сняты, что делало машину безоружной. Так или иначе, но Дмитрий Васильевич приблизился к врагу и, несмотря на ответные очереди стрелка, примерно в 4 ч 20 мин сбил неприятельский самолет, оказавшийся двухмоторным «мессершмиттом», таранным ударом. Его обломки упали северо-восточнее Высоке-Мазовецка, а поврежденный МиГ-3 приземлился неподалеку в поле, после чего Кокореву оказали первую помощь.

Вероятно, это был один из первых уничтоженных неприятельских самолетов не только в Белоруссии, но и на всем советско-германском фронте. В дальнейшем успех был уже на стороне немцев. Они совершили на аэродром 124-го иап около 70 самолето-налетов, чередуя атаки подразделений Bf110 и He111. Особенно результативно действовал командир отряда 1/KG53 обер-лейтенант А. Кемпе (А. Кетре), создавший в Высоке-Мазовецке несколько очагов пожаров. Всего противнику удалось подбить и уничтожить 30 наших машин.

Командир 129-го иап капитан Ю.М. Беркаль, услышав артиллерийскую канонаду, тут же (на свой страх и риск) объявил боевую тревогу. Уже в 4 ч 05 мин три эскадрильи были в воздухе и в завязавшемся бою заявили об уничтожении трех немецких самолетов. По одному He111 записали на свой счет пилоты А. Соколов, А. Кузнецов, В. Николаев (однако противник эти потери не признал). Когда горячее было на исходе и советские истребители заходили на посадку, то четвертая (резервная) эскадрилья успешно прикрыла своих товарищей. Однако к 10 ч утра в результате бомбардировок и штурмовок аэродрома Тарново сгорело 27 МиГ-3, 11 И-153 и 6 учебных машин. Оставшиеся самолеты перебазировались на аэродром Добженевка-Курьяны, а затем в Кватеры.

Известно, что за два первых дня войны полк произвел 125 боевых вылетов с общим налетом 121 ч. Забегая вперед, хотелось бы отметить, что 129-й истребительный авиаполк, вполне организованно вступивший в войну, столь же стойко и отважно действовал и впоследствии. Приказом наркома обороны он среди первых 6 декабря 1941 г. получил почетное право именоваться гвардейским успешно сражался до Дня Победы. Но и этот полк потерял много своих истребителей во второй половине дня 22 июня.

Основная роль в уничтожении советской авиации на аэродромах Белостокского выступа принадлежала соединению тяжелых истребителей. Сбросив бомбы с небольшой высоты, Bf110 затем несколькими заходами штурмовали стоянки советских машин. Приведем выдержку из военного дневника I группы эскадры скоростных бомбардировщиков <I/SGK210 командовал капитан В. Штрикер (W. Strieker)> за 22.06.1941 г.:

«Сегодня сделали сотню боевых вылетов. Майор В. Шторп (W. Storp) (коммодор соединения. – Прим. авт.) после очередного вылета устроил на земле скандал, так как его сигналы к сбору больше не принимались во внимание, и летчики вели свою собственную войну. Некоторые экипажи совершили в этот день по шесть боевых вылетов. В совокупности эскадра совершила 13 налетов на 14 аэродромов, уничтожила 344 самолета на земле и сбила восемь самолетов в воздухе»

Командир 11-й смешанной авиадивизии полковник П.И. Ганичев уже около 3 ч утра получил тревожные сигналы из штаба 122-го иап: там отчетливо слышали шум танковых моторов. Незамедлительно объявив тревогу, Ганичев на своем И-16 вылетел в сторону Гродно.

122-й иап по приказу зам. командира капитана В.М. Уханева успел поднять в воздух до появления неприятельских бомбардировщиков 53 «ишака». Лишь 15 самолетов, в основном неисправных, не смогли взлететь и были подожжены в течение нескольких минут. Советские летчики заявили о сбитии четырех Do17 (здесь действовали части из KG2 и SGK210). Гитлеровцам на этот раз не удалось уничтожить все главные объекты атаки.

Приземлившись и объективно оценив обстановку, полковник Ганичев приказал 122-му

иап перебазироваться на аэродром Лида, где находился командный пункт дивизии. Такое решение было верным, но вскоре и к этой авиабазе прорвались немецкие бомбардировщики. На аэродром посыпались вражеские бомбы. Много самолетов загорелось, а один из осколков смертельно ранил П.И. Ганичева, который даже не захотел спуститься в убежище. В следующем налете был ранен вступивший в командование 11-й сад подполковник Л.Н. Юзеев. Вечером соединением уже руководил подполковник Гордиенко, ранее возглавлявший 127-й иап, штаб которого оставался в Лиде. В табл. 2.3 показаны все налеты, произведенные люфтваффе по этой авиабазе

Таблица 2.3. Атаки немецкой авиации аэродрома Лида 22 июня 1941 г.

Время атаки	Количество	и тип самолетов	Часть, подразделение
-------------	------------	-----------------	----------------------

5 ч	Нет данных	Нет данных	
-----	------------	------------	--

14 ч 50 мин	15	Ju88A I/KG3	
-------------	----	-------------	--

17 ч 45 мин	7	Bf110 I/ZG26	
-------------	---	--------------	--

20 ч 25 мин	2	Do17Z 7/KG3	
-------------	---	-------------	--

Примечание. К вечеру 22 июня 122-й иап лишился 69 И-16, примерно половины из которых – на аэродроме Лида.

Не меньше пострадал 16-й бап той же дивизии, где бомбоштурмовые налеты неприятеля уничтожили 23 СБ и 37 Пе-2. Беда советских летчиков в начале войны состояла в том, что они не имели возможности для осуществления аэродромного маневра. Тыловые аэродромы, на которые можно было бы отвести авиацию из-под удара, не успели достроить. Так, почти одновременным ударам небольших смешанных групп немецких самолетов подверглись все шесть аэродромов 11-й сад. Над ними до вечера не затихали бои. Летчики 122-го и 127-го истребительных полков заявили об уничтожении 17 Bf109, 11 Bf110 и 7 Ju88.

В 10-й смешанной авиадивизии два полка полностью потеряли всю материальную часть. 74-й шап подвергся не только авиационным налетам, но и артиллерийскому обстрелу, поскольку находился всего в 14 км от госграницы. Четыре «биса» немецкие истребители сбили на взлете. Часть понесла потери в материальной части и личном составе; среди пропавших без вести был ее командир дважды орденосец майор Б.М. Васильев. Ворвавшиеся на полевой аэродром немецкие танкисты обнаружили восемь сгоревших или слегка поврежденных самолетов Ил-2, которые еще не были известны германскому командованию.

На аэродром 39-го скоростного бомбардировочного полка немцы осуществили четыре атаки, в результате чего полк потерял 43 СБ и 5 Пе-2. После первого налета 18 СБ сумели взлететь и в 7 ч утра атаковали немецкие танковые и моторизованные части, переправлявшиеся через Буг. Было зафиксировано, по крайней мере, одно прямое попадание в переправу. Этот относительный успех обошелся очень дорого. Немцы пишут, что на обратном пути были сбиты все 18 бомбардировщиков, участвовавших в налете.

В ходе еще одного из ответных налетов советские бомбардировщики атаковали аэродром Бяла Подляска, куда только что приземлились пикировщики из эскадры StG77. На летном поле разорвалось пять тяжелых авиабомб, после чего немецкие экипажи обнаружили в небе шесть двухмоторных самолетов с красными звездами. Тут же к ним приблизились несколько «мессершмиттов».

«Первый с ходу открыл огонь, – записал в дневнике командир отряда 6/StG77 капитан Г. Пабст (H. Pabst). – Тонкие полоски трасс протянулись между двумя машинами. Огромная птица неуклюже заваливается набок, на солнце засверкал ее серебристый фюзеляж, после чего она вертикально устремила к земле, сопровождая падение усиливающимся, безумным воем двигателей.

Вверх поднялся огромный столб огня – русским пришел конец! Вскоре второй бомбардировщик вспыхивает ярким пламенем и, ударяясь о землю, взрывается. В воздух

взметнулись обломки лопастей. Следующая подожженная машина будто наталкивается на невидимое препятствие и переваливается через нос. Потом погибает еще один бомбардировщик, и еще один. Последний СБ группы падает прямо на деревню около аэродрома, после чего там целый час бушует пожар. У горизонта поднялись шесть столбов дыма – сбиты все шесть бомбардировщиков!»

Вероятно, советские самолеты сбило звено из III/JG51, причем их командир капитан Р. Леппла (R. Lerpla) одержал две победы. В документах этой эскадры отмечалось, что к вечеру летчики соединения сбили 57 советских бомбардировщиков и 12 истребителей а в отчете генерал-квартирмейстера люфтваффе указано об уничтожении в воздухе 93 советских машин, из которых 67 составляли хорошо известные немцам еще по Испании СБ При этом на четыре победы увеличили личные счета подполковник В. Мёльдерс, обер-лейтенанты К. – Г. Нордман (К. – G. Nordmann) и Г. Краффт (H. Krafft), обер-фельдфебель Г. Хёфемайер (H. Hoefemeier). Последний участвовал в перехвате группы СБ из 130-го бап, когда около 11 ч удалось поджечь юго-восточнее Седлеца 15 бомбардировщиков. В журнале боевых действий JG51 можно прочесть:

«Упрямство русских пилотов вошло в поговорку, они не уклонялись от огня зенитной артиллерии и не делали никаких защитных маневров, когда на них пикировали немецкие истребители. Их потери были огромными. Часто не удавалось уцелеть ни одному самолету из группы, участвовавшей в налете. Но они прилетали все снова и снова. Следует ли этим восхищаться как презрением к смерти или качать головой из-за бессмысленности их жертвы? Это поведение – один из наибольших секретов русской души»

Как следовало из отчета ВВС Западного фронта (округ был преобразован во фронт с началом боевых действий), 13-я авиадивизия потеряла в течение дня в воздушных боях и от обстрела с земли 64 бомбардировщика (преимущественно типа СБ), из которых только три машины дотянули до расположения своих войск Теперь известно, что прикрытие 2-й и 3-й германских танковых групп осуществляли с первых часов боевых действий части 1-го зенитного корпуса люфтваффе генерала фон Акстхайма (von Axthelm) и они открыли мощный огонь.

Немало сбитых огнем зениток и немецких истребителей советских самолетов принадлежало 3-му авиакорпусу. Так, в 96-м дальнебомбардировочном полку из 70 самолетов ДБ-3Ф, совершивших первый боевой вылет, не вернулись 22 машины. Один ДБ-3Ф взорвался при взлете на собственной бомбе ФАБ-1000 из-за ошибки в пилотировании. Большинство самолетов возвратились с различными повреждениями. На аэродроме не хватало санитарных машин для перевозки раненых

Истребители 10-й сад серьезно пострадали на аэродромах и не смогли надежно прикрыть свои бомбардировщики. 123-й иап до войны считался хорошо организованной и тактически сколоченной частью. Его командир майор Б.Н. Сурин был волевым человеком. Он первым освоил новый Як-1 и 22 июня несколько раз поднимался в воздух. В последнем, третьем вылете Сурин получил тяжелое ранение и разбился (по германским источникам, командирский Як-1 был сбит при взлете). Его полк продолжал до вечера самоотверженно защищать Кобрин.

Видимо, наименьшие потери в личном составе понес 33-й иап. Он лишился только лейтенанта С.М. Гудимова. Буквально накануне войны в полк поступил приказ: подготовиться к смене материальной части. А в ночь на 22 июня, примерно в три часа утра, командиру полка майору Н.И. Акулину позвонили, якобы из штаба дивизии, и приказали: осветить аэродром. Командир усомнился в достоверности подобного указания и, как оказалось, не зря: никто такого приказа из штаба не давал. Не прошло и часа, как полк в полном составе вылетел отражать налеты на Брест. Успешно проведя воздушный бой, наши летчики готовились к следующему. В этот момент большинство самолетов стали жертвой «мессершмиттов». По свидетельству комдива-43 генерала Г.Н. Захарова, «штурмующие Bf109 не давали поднять головы, а когда ушли, 20 самолетов оказалось сожжено и выведено из строя» Поздним вечером личный состав полка на автомашинах убыл в город Пинск. Об

атаках противником аэродрома Пружаны, где базировался 33-й иап, дает представление табл. 2.4

Таблица 2.4. Атаки немецкой авиации аэродрома Пружаны 22 июня 1941 г.

Время атаки Количество и тип самолетов Часть, подразделение

6 ч 17 мин 22 He111, 7 Bf109 III/KG53, II/JG51

21 ч 20 мин 25 Bf110 III/SKG210

21 ч 31 мин 17 Bf109 St.,H/JG51

21 ч 38 мин 9 Bf109 4/JG51

Примечания.

1. Согласно документам 33-го иап, первую бомбардировку противник предпринял в 5 ч 55 мин, а при внезапном налете в 8 ч 50 мин 18 Bf109 и 40-минутной штурмовки полк потерял на земле 27 истребителей и 7 учебно-тренировочных машин.

2. По германским данным, наиболее результативным оказался последний налет поздним вечером, в котором немецкое подразделение возглавлял обер-лейтенант Э. Хохаген (E. Hohagen).

Приведенный выше случай был далеко не единственным, когда одномоторные «мессершмитты» успешно применялись в роли штурмовиков. Всего 51-я истребительная эскадра уничтожила на земле в этот день 129 советских самолетов. Некоторые истребительные части больше самолетов уничтожили на земле, чем в воздухе. Так, группа II/JG51 сожгла на стоянках 63 машины, а в боях только 28. Немцы отмечают, что наиболее результативными оказались налеты на аэродром Пинск; якобы один только командир 3/KG3 обер-лейтенант Э. – В. Ириг (E. – W. Ihrig) уничтожил за тот воскресный день 60 советских бомбардировщиков.

Однако не следует недооценивать эффективность бомбоштурмовых ударов люфтваффе. В результате действий самолетов разных типов 10-я смешанная дивизия потеряла 180 самолетов из 231, а 11-я – 127 из 199 машин. Уже ко второму дню войны указанные соединения вместе с 9-й дивизией оказались небоеспособны и их пришлось вывести на переформирование, а 9-ю сад решили вовсе расформировать.

Всего 22 июня авиационные части и соединения ВВС Западного фронта произвели 1896 самолето-вылетов. Фактически, с учетом первых потерь, это соответствовало двум вылетам на каждый самолет. Обстановка же требовала 3-4 вылетов на исправный самолет. Еще хуже, что большинство вылетевших самолетов часто под огнем неприятеля лишь патрулировали в районе своих аэродромов, а выработав горючее, приземлялись и вновь подвергались бомбежкам и штурмовкам. Добиться эффективной работы не удалось не только из-за непрекращающихся весь день налетов вражеской авиации, но и по причине потери управления авиачастями со стороны штаба ВВС фронта.

По приказу № 1 командующий ВВС Западного фронта (документ датирован 9 ч 30 мин 22.06.1941 г.) генерал-майор И.И. Копец привлек для удара по вторгшемуся противнику авиацию не массированно, а рассредоточенно, передав 9-ю, 10-ю и 11-ю смешанные авиадивизии в оперативное подчинение командующим общевойсковыми армиям. Это решение было грубой ошибкой, так как фактически главные силы авиации округа оказались вне его управления. Части не имели указаний о порядке выхода из-под удара, а диверсионными действиями противника вся проводная связь штаба ВВС округа со штабами авиадивизий и полков была нарушена. Фактически каждое соединение было предоставлено само себе, часто командиры не имели информации о происходящем на соседних аэродромах.

Ближе к вечеру поступило сообщение: известна судьба только 69 из 871 экипажа, которые встретили врага на границе в то роковое утро в составе 9, 10 и 11-й сад В штабе ВВС округа не знали, что было с остальными и где они находились. Генерал И.И. Копец осознал свою ошибку. 34-летний командующий был храбрым летчиком-истребителем,

однако приобрести необходимый опыт командования столь крупным авиационным объединением он не успел.

Службу в ВВС И.И. Копец начинал, как и многие другие. Окончив курсы военных летчиков, он семь лет находился в разных строевых авиачастях. Затем добровольцем-интернационалистом участвовал в боях в Испании, командуя истребительной эскадрильей. За личную храбрость был удостоен звания Героя Советского Союза и по возвращении из Испании в 1938 г. сразу же был назначен на пост заместителя командующего ВВС Ленинградского военного округа. Возглавляя ВВС 8-й армии, Копец участвовал в «зимней войне». Вскоре после нее он принял командование ВВС Западного особого военного округа, где было почти две тысячи самолетов!

Став командующим, генерал Копец не засиживался в штабе, а часто садился в кабину истребителя. Он стремился лично контролировать ход переучивания летного состава на новую материальную часть. Но в округе в значительной степени оказались упущены вопросы, связанные с организацией управления авиацией. Усугубила положение болезнь начальника штаба ВВС округа полковника С.А. Худякова – он находился в госпитале в Москве. Его заместитель по тылу полковник П.М. Тараненко недостаточно знал авиасоединения, не имел опыта оперативной работы, но исполнял обязанности начальника штаба в роковое утро

С середины дня 22 июня генерал И.И. Копец активно использовал бомбардировочную авиацию 12-й и 13-й бад, а также 3-й дальнебомбардировочный корпус. Практически все вылеты происходили без прикрытия своими истребителями. В ряде случаев экипажам удавалось прорваться к целям. Так, группа из 207-го авиаполка подполковника Г.В. Титова добилась прямых попаданий с высоты 1000 м в механизированные колонны. В некоторых местах взрывами бомб были повреждены переправы, что привело к задержке выдвижения немецких войск. О психологическом эффекте налетов свидетельствует запись в дневнике унтер-офицера из 2-й танковой группы генерала Г. Гудериана: «...22.06.41 г. Около 20 неприятельских бомбардировщиков атакуют нас. Падают бомба за бомбой, мы прячемся за танки. Мы продвинулись на несколько сот метров, и опять со всех сторон раздаются взрывы. Наших истребителей не видно. Война с русскими будет тяжелой...»

Но цена, которую пришлось заплатить советским экипажам за тактические успехи, оказалась непомерно высока. Официальная статистика первого дня для ВВС Западного фронта выглядела так: 528 самолетов погибли на 26 аэродромах, 133 были сбиты вражескими истребителями и 18 – зенитками, а 53 не вернулись с боевого задания. Кроме того, в катастрофе разбился 1 самолет, 2 потерпели аварию и 3 совершили вынужденные посадки. Итого потери составили 738 самолетов или почти половину самолетов ВВС фронта. Узнав об этом, командующий И.И. Копец облетел на истребителе многие аэродромы и, обнаружив хаос и разрушения, после приземления застрелился...

В командование ВВС Западного фронта вступил генерал-майор А.И. Таюрский. Вернувшийся в конце июня из госпиталя и приступивший к исполнению обязанностей начальника штаба ВВС фронта полковник С.А. Худяков составил сводку потерь самолетов с 4 ч утра 22 июня до 12 ч 23 июня. Из этого документа следовало, что полностью лишились материальной части 41, 122, 126, 129-й иап, 13, 16, 39-й бап, 74-й шап. «Отражая налеты воздушного противника, истребители 123, 33, 127-го и частично 124-го полков неоднократно подвергались атакам противника с воздуха во время посадки и дозарядки самолетов, в результате... в этих полках остались одиночные самолеты, которые к 14 ч 23.6.1941 г. перелетели на аэродромы второй линии, откуда приняли участие в боевых действиях», – констатировал Худяков

По донесениям участвовавших в бою советских пилотов, им удалось уничтожить 143 вражеских самолета, в том числе 32 Bf109 и 15 Bf110. Вероятно, наиболее успешно действовали летчики 127-го иап лейтенант С.Я. Жуковский, ст. политрук А.А. Артемов (оба совершили по 9 боевых вылетов), лейтенант И.И. Дроздов, а также 123-го иап капитан МП. Можаяев, лейтенанты И.И. Калабушкин и Г.Н. Жидов. По официальным немецким данным,

они потеряли в полосе группы армий «Центр» всего 12 самолетов. (Подсчеты автора по сводкам генерал-квартирмейстера люфтваффе показывают, что 2-й воздушный флот недосчитался не менее 30 самолетов.)

Обстановка в воздухе сильно сказывалась на положении наземных войск. Поспешно выдвигавшиеся к границе красноармейские части не могли взять с собой достаточного количества запасов, а систематические бомбежки ощутимо затрудняли снабжение. Как только советские войска организовывали сопротивление или начинали теснить врага, немцы немедленно призывали на помощь свою авиацию, которая наносила удары. Значительная роль при этом отводилась пикировщикам Ju87, которые почти не участвовали в разгроме аэродромов, но нанесли большой ущерб наземным войскам. Если немецкие двухмоторные бомбардировщики и тяжелые истребители действовали мелкими группами, а подчас и в одиночку, то «штуки» применялись массированно, сбрасывали бомбы, как правило, с крутого пикирования. Их часто прикрывали Bf110 из состава ZG26.

Во многом решающие события происходили на правом фланге советской 3-й армии. На стыке между Прибалтийским и Западным фронтами наносила главный удар 3-я немецкая танковая группа, усиленная пехотными соединениями 9-й армии. Этот участок не был оборудован в инженерном отношении. Командующий 3-й армией генерал В.И. Кузнецов, пытаясь закрыть брешь, выдвигал из глубины обороны резервы, которые прикрывались с воздуха истребительными полками 11-й смешанной дивизии.

Советские штабы объясняли перевес противника в воздухе неполной исправностью материальной части и неукомплектованностью личным составом. С учетом соединений 3-го авиакорпуса ДБА в боях на Западном фронте могли участвовать 1086 экипажей. Из германских документов следовало, что 2-й воздушный флот несколько уступал к началу войны ВВС ЗапОВО и по этому показателю. Но немецкие авиаторы не задерживались на земле, действовали с большим напряжением и, главное, эффектом; это позволяло им постоянно создавать численный перевес на направлениях главных ударов.

8-й авиакорпус генерала Рихтгофена буквально свирепствовал в воздухе. Немцы беспрестанно бомбили Гродно. В первый день войны ни один город не подвергался столь сильным ударам с воздуха, как этот приграничный город в Белоруссии. Германские летчики бомбили и прилегающий район. К 13 ч на реке Неман остался только один неповрежденный мост (немцы собирались воспользоваться для своих целей мостами значительно севернее Гродно). Были разрушены также и многочисленные узлы связи, причем настолько сильно, что восстанавливать управление войсками пришлось через специальных делегатов. Штаб армии не имел связи ни со штабом фронта, ни с соседями.

В неблагоприятном положении оказались и войска 4-й армии. В первые же часы войны большие потери от немецкой авиации понесли 42-я и 6-я стрелковые, и особенно 22-я и 30-я дивизии. Вот лишь одно из боевых донесений командующего армией генерала Коробкова (отправлено в штаб фронта в 11 ч 55 мин):

«Противник превосходит в воздухе, наши авиаполки имеют большие (30-40% личного состава) потери. Штаб армии, штаб 28-го корпуса также бомбили... Прошу задержать продвижение противника с брестского направления авиацией»

Поскольку связь со штабом 10-й армии прервалась в первые минуты войны, то сюда из Минска вылетел зам. командующего войсками фронта генерал И.В. Болдин для выяснения обстановки и оказания помощи командованию объединения. Снова обратимся к воспоминаниям Ивана Васильевича:

«Около 15 ч к вылету готовы два СБ. В один садился я, мой адъютант лейтенант Е.С. Крицын, в другой – капитан Горячев из отдела боевой подготовки и офицер оперативного управления штаба, фамилию которого я, к сожалению, забыл.

Берем курс на Белосток. Пролетая над Барановичами, видим, что станция в огне. Горят поезда, склады. Впереди слева от нас на горизонте большие пожары. В воздухе непрерывно снуют вражеские бомбардировщики. Наш летчик сворачивает в сторону от железной дороги и ведет самолет на самой малой высоте. Огибая населенные пункты, мы приближаемся к

Белостоку. Чем дальше, тем хуже. Все больше и больше в воздухе неприятельской авиации. Продолжать полет невозможно... Впереди показался небольшой аэродром с горящими самолетами у металлического ангара. Принимаю решение и знаками показываю летчику – идти на посадку. В это время нас нагнал «мессершмитт» и, выпустив несколько пулеметных очередей, исчез. К счастью, все обошлось благополучно.

Не успели мы после посадки отойти 200 м от самолета, как в небе послышался шум моторов. Показалась девятка «юнкерсов», они снижаются над аэродромом и сбрасывают бомбы. Взрывы сотрясают землю, горят машины. Огнем охвачены и самолеты, на которых мы только что прилетели...»

Генерал преодолел от аэродрома 35 км на полуторке, после чего благополучно оказался на командном пункте 10-й армии. При этом он неоднократно наблюдал горящие склады с бензином и зерном, расположенные вдоль дороги. Спасаясь от бомбардировки, население покидало город.

Уже к концу дня 22 июня ударные группировки нацистов начали охватывать оба фланга Западного фронта, центр которого был расположен в районе Белостока. Тогда же обозначились контуры огромного «мешка», где вскоре оказались основные силы фронта.

Немецкое командование было удовлетворено действиями своей авиации. Начальник генерального штаба сухопутных войск генерал Гальдер 22 июня 1941 г. записал в дневнике:

«13.30 – из оперативного отдела доложили:

а. Командование ВВС сообщило, что люфтваффе уничтожили 800 самолетов противника (в том числе 2-й воздушный флот – 300 самолетов)... Немецкие потери до сих пор составили 10 самолетов...»

К вечеру в дневнике появилась запись:

«Командование ВВС сообщило, что за сегодняшний день уничтожено 850 самолетов противника, в том числе целые эскадрильи бомбардировщиков, которые, поднявшись в воздух без прикрытия, были атакованы нашими истребителями и сбиты»

Увы, эти данные были недалеко от истины. Подробнее анализ обстановки дан в донесении командования 9-й армии штабу группы армий «Центр», представленном 22 июня в 20 ч 30 мин:

«Обстановка в воздухе.

Сильных налетов не было. Наша авиация во всех отношениях превосходит русскую. Оперативная и тактическая воздушная разведка нигде не встречала существенных препятствий (из предыдущего донесения 4-й армии следовало, что она потеряла всего один самолет-разведчик).

Пока еще нельзя с уверенностью сказать, будут ли русские до конца сражаться вблизи границы или же отойдут, чтобы принять бой на тыловых позициях. В любом случае ясно, что в тактическом отношении они застигнуты врасплох. Против факта готовящегося планомерного отхода говорит содержание многочисленных перехваченных радиogramм, показания пленных, неуверенные действия авиации и то, что пока все мосты попали в наши руки невредимыми»

На Юго-Западном направлении

К началу войны самолетный парк ВВС Киевского особого военного округа (КОВО) был самым многочисленным – он насчитывал 2003 боевых самолета, из которых 1759 исправных. В состав истребительной авиации ВВС округа входило 17 авиаполков с общим количеством 1166 самолетов, в том числе 159 МиГ-3 (МиГ-1) и 64 Як-1. Так же, как и в ВВС Западного ОВО, новые истребители поступали в строевые части в разобранном виде по мере выпуска их промышленностью. Они первоначально направлялись в 15-ю смешанную авиадивизию, а затем в 64-ю истребительную авиадивизию, и их в значительной степени укомплектовали. Наиболее подготовленные летчики трех авиаполков (23, 28, 149-го иап) отрабатывали технику пилотирования. Из-за большого количества конструктивных и

производственных дефектов, позднего поступления в части «миги» были освоены недостаточно, подобно тому как это наблюдалось в других округах. Это же можно сказать про истребители Як-1, которыми полностью укомплектовали 20-й иап. Оставшиеся еще на вооружении И-16 и И-153 морально устарели, но летчики прекрасно их изучили.

Основу бомбардировочной авиации составляли 11 ближнебомбардировочных авиаполков. В них насчитывалось 468 самолетов, из которых 214 типа СБ и 114 Су-2. Остальными, в порядке численного убывания, были Пе-2, Як-2 (Як-4) и Ар-2. В составе округа имелась дальнебомбардировочная авиадивизия; два полка располагали 119 ДБ-3ф. Штурмовая авиация включала два полка на И-153 и (преимущественно) И-15бис.

В непосредственном подчинении командующего ВВС округа (вскоре преобразованного в Юго-Западный фронт) генерала Е.С. Птухина находились 315-й и 316-й разведывательные полки, насчитывающие 53 самолета. Кроме уже созданных частей, в стадии формирования находились еще 12 авиаполков. На основе справки о боевом и численном составах ВВС КОВО можно сделать одно важное заключение: семь авиадивизий (14, 15, 16 и 63-я сад, 44-я и 64-я иад, 62-я бад) с 1360 самолетами входили в состав армейской авиации, а четыре дивизии (17-я сад, 18-я дбад, 19-я бад, 36-я иад) и два разведывательных полка (643 машины) – в ВВС фронта.

Обращает на себя внимание тот факт, что трем приграничным армиям (5, 6 и 12-й) КОВО придавались по две авиадивизии, а 26-ю армию поддерживала одна дивизия. Кроме боевой авиации в составе округа имелось 268 самолетов учебно-тренировочной и корректировочной авиации. 11 отдельных корпусных эскадрилий оснащались устаревшими самолетами (ССС, Р-5, Р-З и т.п.), а 7 связных и санитарных эскадрилий использовали преимущественно У-2 (С-2), хотя встречались бывшие польские машины PVS-26 и RVD-8. Отметим, что всего в составе авиации КОВО имелись боевые и учебные самолеты 48 (!) различных типов

Уровень боевой подготовки авиачастей округа был неодинаковым. В давно созданных полках экипажи обладали хорошими навыками выполнения задач на старых самолетах. Во вновь сформированных авиаполках служили преимущественно недостаточно обученные пилоты. Из 2355 летчиков и 1307 летнабов округа 1865 экипажей считались слетанными и готовыми к боевым действиям днем в простых метеоусловиях. Полеты ночью освоили 361 летчик (примерно каждый пятый), и немногим больше могли летать в сложных погодных условиях и на высотах более 6000 м

Аэродромная сеть округа состояла в основном из грунтовых аэродромов без твердого покрытия, которые после ливневых дождей выходили из строя. Когда весной в широких масштабах приступили к реконструкции основных аэродромов, то завершить эту работу к началу войны не успели и, более того, многие аэродромы оказались приведены в ограниченно пригодное для полетов состояние. Запасных аэродромов не хватало. Самолеты повсеместно располагались скученно, без прикрытия зенитной артиллерией.

Командующий ВВС генерал Е.С. Птухин и начальник штаба генерал Н.А. Ласкин весной 1941 г. большое внимание уделяли маскировке материальной части. Задолго до начала войны они потребовали оборудовать укрытия для самолетов, но средств и материалов постоянно не хватало. Выполняя приказ наркома обороны от 19 июня 1941 г. о рассредоточении самолетов и маскировке, многие части ВВС округа ограничились тем, что поэскадрильно расставили машины на границах стационарных и лагерных аэродромов. По воспоминаниям генерала Н.С. Скрипко (в то время командира 3-го акДД), командующий лично совершил облет оперативных аэродромов накануне вторжения, проверяя их маскировку и боевую готовность частей

Его усилия дали определенные результаты. Так, в изданной в начале мая 1941 г. штабом 4-го воздушного флота «Памятке о юго-западной части Советской России» общее число самолетов КОВО определено в 2,5 раза меньшим, причем наиболее сильно было занижено число советских истребителей. Однако основные аэродромы германская разведка выявила очень точно, отметив наличие крупных авиабаз с построенными ангарами,

бетонными полосами, подъездными железнодорожными путями, расположенными рядом крупными складами горючего.

Здесь надо иметь в виду, что перед началом войны у немцев увеличился приток разведывательной информации. По воспоминаниям ветеранов, с апреля, а особенно с мая 1941 г. они настолько обнаглели, что самолеты перелетали нашу государственную границу с подвешенными бомбами. Однако разрешения их сбивать не было. В районе Ровно наши истребители посадили фашистский разведчик Ju88. Он был немедленно взорван экипажем. При осмотре осколков удалось обнаружить три фотоаппарата и часть незасвеченной пленки, по которой установили, что разведчик снимал советскую аэродромную сеть в направлении Дубно – Шепетовка – Киев. О происшествии доложили в Генеральный штаб

На Украине, как и в Белоруссии, война в воздухе началась также с внезапного нападения люфтваффе на наши аэродромы. С 4 до 5 ч утра около 300 самолетов 5-го авиакорпуса генерала Р. фон Грайма (R. von Greim), входившего в 4-й воздушный флот генерала А. Лера (A. Loehr), напали на 24 аэродрома, в основном в Западной Украине. Авиакорпус располагал 365 самолетами (327 боеготовых), а всего немцы сосредоточили против Киевского округа немногим более 600 самолетов

Боевая тревога в некоторых советских авиачастях была объявлена до начала налета, что позволило в ряде случаев вывести самолеты из-под удара. Так, например, из двух базировавшихся на аэродроме Куровице авиаполков (164-й иап и 66-й шап) первый успел поднять все исправные самолеты и встретил врага на подходе к аэродрому. Экипажи второго прибыли на летное поле с опозданием, так как решили, что и в воскресенье им не дадут отдохнуть – объявлена обычная учебная тревога. Первый же удар привел к выводу из строя 34 самолетов, или более половины состава полка. Не растерялись под бомбами лишь отдельные летчики, среди них мл. лейтенант П.Н. Рубцов, сбивший на глазах у всех Ju88, – он горящим упал в районе аэродрома. Умело отражали налеты немецкой авиации на свой аэродром авиаторы 92-го иап из 16-й авиадивизии. Командир полка майор С.С. Ячменев, будучи ранен в обе ноги, отказался ехать в госпиталь, продолжив руководить боевыми действиями части

О вступлении в войну 64-й авиадивизии, которая одной из первых подверглась мощным ударам на аэродромах, можно прочесть в политдонесении штаба КОВО: «Авиачасти 12-й армии сбили 19 самолетов противника. 2 самолета сбито зенитной артиллерией (расчетами младших командиров Ковалева и Малахова в районе Станислава). 4 немецких летчика взяты в плен бойцами этих расчетов. Всего по 12-й армии взято в плен 12 немецких летчиков»

Но далеко не все части действовали столь успешно. Серьезным упущением Птухина было отсутствие конкретных указаний о выводе соединений из-под удара. Даже удачно отразив первый удар противника, большинство авиаполков ВВС Киевского округа остались на тех же аэродромах, что и накануне. Это позволило противнику эффективно действовать по этим аэродромам в следующих налетах. Всего в первый день войны ВВС КОВО, по неполным данным, на земле потеряли 277 самолетов

Один из внезапных налетов на советский аэродром остался в воспоминаниях командира 87-го иап майора И.С. Сульдина:

«22 июня около 4 ч 30 мин из штаба авиадивизии в полк поступила телеграмма следующего содержания: «По имеющимся данным, немецкая авиация бомбит приграничные города Перемышль, Рава-Русская и другие. Полк привести в боевую готовность». Летчики, инженеры, техники, младшие авиаспециалисты заняли свои места у истребителей, в соответствии с боевым расписанием...

Казалось, боеготовность полная. Но была допущена серьезная промашка, за которую основательно поплатились многие. Примерно в 4 ч 50 мин с восточной стороны аэродрома показался плохо видимый в лучах восходящего солнца двухмоторный бомбардировщик. Все сочли, что для проверки готовности полка прилетел командир авиадивизии. Но то был немецкий бомбардировщик Ju88. На бреющем полете он атаковал выстроенные в линию

самолеты. Увидев зловещие кресты на бомбардировщике, находившиеся на аэродроме командиры и бойцы открыли по нему огонь из винтовок. Но было уже поздно. Немецкий самолет сбросил прицельно мелкие осколочные бомбы, обстрелял из пулеметов личный состав: из 10 выстроенных самолетов 7 сгорели, были убиты два находившихся в кабинах летчика и ранены два младших авиаспециалиста. Пострадал и личный состав 4-й эскадрильи, построенный возле своего КП...»

Сейчас трудно установить, кто из немецких асов бомбил аэродром Бугач, где базировался 87-й иап, но воспоминания Сульдина дают представление о том, как, используя хитрость и внезапность, наносили удары экипажи люфтваффе.

В эскадрах KG51 «Эдельвейс» и KG54 «Мертвая голова» считали, что уничтожено примерно по сотне советских самолетов. Отдельные экипажи, действуя чуть ли не в одиночку, добивались заметных результатов. Например, при награждении 19 сентября 1941 г. командира авиагруппы I/KG54 капитана Р. Линке (R. Linke) «Рыцарским Крестом», среди прочего отмечалось, что он сжег на земле свыше 240 вражеских самолетов, в основном в начале вторжения. Думается, что успехи Линке все же сильно преувеличены.

Одной из особенностей действий вражеской авиации в первый день войны на юго-западном направлении явилось нанесение ударов по расположенным глубоко в тылу важным объектам и административно-политическим центрам. Как правило, наши истребители и зенитчики вели с прорвавшимися самолетами напряженные воздушные бои. Именно в них немецкие летчики понесли наибольшие потери. Командование 4-го воздушного флота поплатилось за недооценку численности и боеготовности советских истребителей.

По данным начальника оперативного отдела штаба КОВО полковника И.Х. Баграмяна, летчики сбили 46 фашистских самолетов, в том числе ст. политрук К.С. Сердюцкий уничтожил два. Капитан С.П. Жуков из 86-го бап в единоборстве с тремя вражескими истребителями подбил один из них, но и сам был подожжен. Он выбросился с парашютом, с трудом добрался до своего аэродрома, и едва ему успели перебинтовать раны, снова вылетел на боевое задание.

На сухопутном фронте немецкие войска левого крыла группы армий «Юг» (командующий генерал-фельдмаршал Г. Рунштедт) достигли значительно меньших успехов, чем на центральном направлении. К концу дня стрелковые соединения 5-й, 6-й, 26-й и 12-й армий под общим руководством генерал-полковника М.П. Кирпоноса упорно оборонялись. Механизированные войска Юго-Западного фронта были в первый день использованы для уничтожения небольших воздушных десантов, сброшенных в оперативном тылу фронта. Такое решение нельзя считать правильным, поскольку оно не позволило сразу организовать мощные контрудары по прорвавшемуся на отдельных участках противнику. Но даже возможностей стрелковых дивизий было достаточно, чтобы вести упорную оборону. Хуже складывалась обстановка в воздухе: захватив инициативу, вражеская авиация непрерывно бомбила и штурмовала наши войска. В то же время немецкая пехота почти не подвергалась ударам со стороны ВВС Красной Армии.

Ввиду нарушения централизованного управления ВВС ЮЗФ, наша авиация приступила к поддержке своих наземных войск только во второй половине дня 22 июня. Первыми вылетели для ударов по колоннам и скоплениям немецких танков в районах Устилуг, Грубешув, Сокаль бомбардировщики 62-й бад под прикрытием истребителей 14-й сад (обе из ВВС 5-й армии). Им оказывали противодействие не только германские истребители эскадры JG3, но также главные силы 2-го зенитного корпуса генерала О. Десслоха (O. Dessloch), которые прикрывали 1-ю танковую группу генерала Э. Клейста.

Весь первый день войны штаб ВВС фронта практически не руководил действиями советской авиации. Он находился в процессе перебазирования из Киева в Тарнополь. В столице Украины оставалась небольшая оперативная группа во главе с генералом Мальцевым. В то же время в Тарнополе КП оперативной связи со всеми аэродромами округа не имел. В результате попытка приблизить штаб округа к району боевых действий привела к

нарушению управления

Хотелось бы сказать несколько добрых слов о командующем ВВС Киевского округа генерал-лейтенанте Е.С. Птухине. Несмотря на молодые годы, он был одним из ветеранов советской авиации, начав службу мотористом в авиагруппе в 1918 г., воевал с Деникиным и поляками. В 1924 г. Евгений Саввич закончил военную авиационную школу и стал летчиком-истребителем. Ровесник века, уроженец курортного города Ялты много учился и последовательно прошел путь от рядового бойца до командующего ВВС Ленинградского округа (март 1938 г.). С началом войны с Финляндией комкор Птухин назначается командующим ВВС Северо-Западного фронта. По мнению наркома обороны маршала С.К. Тимошенко, других высших военных руководителей страны, он с поставленными задачами справился успешно, умело руководил авиацией при прорыве линии Маннергейма. После публикации Указа Президиума Верховного совета СССР, согласно которому Птухин 21 марта 1940 г. был удостоен звания Героя Советского Союза, его грудь украшали все высшие награды страны, существовавшие в предвоенные годы.

В мае того же года он назначается командующим ВВС Киевского особого военного округа. Следует отметить, что командующий крупнейшим авиационным объединением не перепрыгивал «через ступеньки вверх в военной карьере», несколько лет командуя звеном, эскадрилей и истребительной авиабригадой. В аттестации, проведенной в ноябре 1940 г., указывалось, что он «...старый (и это говорилось о 40-летнем генерале! – Прим. авт.), опытный командир, участник гражданской войны, войны с белофиннами, за образцовые действия против которых присвоено звание Героя Советского Союза. Специальная подготовка хорошая. Организовать и провести операцию военно-воздушных сил, как это показано на деле, может неплохо. Проявляет большую заботу о подготовке театра военных действий в авиационном отношении»

Утверждая характеристику Е.С. Птухина, Г.К. Жуков, в то время командующий войсками КОВО, отметил дисциплинированность и требовательность своего подчиненного. Думается, далеко не просто было получить столь лестную характеристику от скупого на похвалу Георгия Константиновича. Возглавив вскоре Генеральный штаб, Жуков предложил кандидатуру Птухина, которого знал и ценил, на пост начальника Главного управления ПВО. Как мы теперь знаем, сообщение о вызове в Москву к Сталину для утверждения и последующего назначения на новую должность застало генерал-лейтенанта врасплох: он не хотел менять характер службы. Но Жуков никаких возражений слушать не захотел, смог добиться согласия, и с середины февраля 1941 г. Евгений Саввич начал готовить, в соответствии с полученными указаниями, реорганизацию системы ПВО Советского Союза.

Предстояло провести огромный объем работы. Однако Птухин в полной мере не смог сосредоточиться на всех проблемах. Он по-прежнему тяготился должностью руководителя ПВО страны, настойчиво просил начальника Генерального штаба и наркома обороны о возвращении в привычные Военно-воздушные силы. Вскоре такая просьба была удовлетворена. 21 марта 1941 г. генерал Птухин подготовил обстоятельную справку о состоянии противовоздушной обороны, после чего сдал дела генерал-полковнику Г.М. Штерну и вернулся на должность командующего ВВС КОВО.

Перед самой войной Е.С. Птухин большое внимание уделял устройству укрытий для самолетов на аэродромах, лично проверял маскировку и рассредоточение материальной части. Им также предпринимались меры по ускорению строительства новых посадочных площадок и реконструкции старых на территории округа. По сравнению с ЗапОВО в Киевском округе самолеты располагались не столь скученно, имевшиеся аэродромные узлы позволяли при необходимости осуществлять аэродромный маневр.

Однако судьба сурово обошлась с Птухиным. Вслед за генералами Я.В. Смушкевичем и П.В. Рычаговым он был снят с должности 20 июня 1941 г. «за высокий уровень аварийности в авиадивизиях округа». Но Евгений Саввич не узнал о приказе Главного Военного совета ВВС: по распоряжению Жукова он вместе с фронтовым управлением округа на специальном поезде перебазировался из Киева в Тарнополь. Здесь планировалось к 22

июня расположить новый командный пункт. Немецкая авиация нанесла удары по нашим штабным колоннам на рассвете; к этому времени организовать связь с Москвой и дивизиями округа еще не успели. В результате передовые авиационные соединения оказались предоставлены сами себе.

24 июня он был повторно освобожден от служебных обязанностей с еще более суровой формулировкой. 3 июля Евгений Саввич был арестован и отправлен в Бутырскую тюрьму. Следователей НКВД не смутили серьезные противоречия в «выбитых» показаниях. Например, Птухин признал, что в 1935 г. его завербовал «заговорщик» И.П. Уборевич, а после этого он храбро воевал с врагами в Испании и на Северо-Западном фронте. Зимой 1942 г. жизнь генерала оборвалась: 23 февраля его расстреляли в Саратове. Из документов и воспоминаний следовало, что генерал Птухин был знающим свое дело, энергичным и деятельным командующим.

23 июня 1941 г. был отстранен от должности, отправлен в Москву и 12 июля арестован начальник штаба фронта (округа) генерал-майор Н.А. Ласкин. От него требовали признать участие в «контрреволюционном заговоре» 1937-1938 гг. Находясь в тюрьме, Ласкин обратился к хорошо знавшему его по прошлой службе Н.С. Хрущеву с письмом, в котором решительно опровергал все обвинения и напоминал, что за боевые подвиги в гражданской войне в числе самых первых был награжден орденом Красного Знамени, четыре раза ему вручал ценные подарки нарком К.Е. Ворошилов. В частично опубликованном в настоящее время личном деле генерала есть такие строки: «В то время как большинство летчиков перелетало на сторону белых, тов. Ласкин беспрдельно честно выполнял все поставленные перед ним боевые задачи». Однако из заключения генерал не вернулся...

Наименее успешными были действия немецко-фашистской, а точнее, немецко-румынской авиации на самом южном участке образовавшегося фронта – на территории Одесского военного округа (ОДВО). Противник нанес здесь удар только по шести аэродромам. Ему удалось уничтожить и вывести из строя (по предварительным данным) только 23 самолета, или 3% боевого состава ВВС округа на 22 июня 1941 г. При этом наши экипажи считали уничтоженными 20 неприятельских самолетов.

Объяснялось это тем, что авиационные части округа были заблаговременно приведены в боевую готовность и рассредоточены. Большинство налетов авиации противника на аэродромы постоянного базирования успешно отражались, а выведенная из-под удара на оперативные аэродромы основная часть авиации округа воздушной разведкой противника продолжительное время не была вскрыта. Кроме того, 4-й авиакорпус <командир генерал К. Пфлюгбайль (K. Pflugbeil)> был наиболее слабым по численности среди других авиакорпусов, в нем насчитывалось 240 самолетов, а с учетом армейской авиации и румынских ВВС на самом южном фланге действовали примерно 620-630 машин). Основные удары наносились силами эскадр KG27 майора Г. Ульбрихта (G. Ulbricht) и JG77 майора Б. Волденги (B. Woldengd).

ВВС ОДВО насчитывали в начале июня 1941 г. 962 боевых самолета (798 исправных). Они входили в состав 20-й сад (базировалась в районе Кишинева), 21-й сад (около Одессы), 45-й сад (район Кировограда), а также отдельных частей (146-го иап, 317-го рап и 160-го резервного ап). Наиболее мощной являлась 20-я авиадивизия Героя Советского Союза генерал-майора А.С. Осипенко, располагавшая к указанному времени 325 самолетами; в 4-й и 55-й иап поставили 122 МиГ-3. В отчете отмечалось, что 44 летчика обеих частей успели овладеть новыми истребителями. Из 827 экипажей только две эскадрильи (21 летчик и командир) 131-го иап 45-й сад были готовы к действиям ночью и в сложных метеоусловиях. В стадии переучивания на новую технику находились еще 209 экипажей ВВС округа, осваивающих МиГ-3, Пе-2 и Су-2.

Командование штаба Одесского военного округа накануне войны проверяло мобилизационную готовность соединений 9-й армии. Около 23 ч 21 июня был отдан приказ поднять по тревоге и вывести из населенных пунктов штабы и войска. Одновременно командующему ВВС округа генералу Ф.Г. Мичугину предложили к рассвету 22 июня

перебазировать авиацию с постоянных на оперативные аэродромы Штабу округа из Тирасполя удалось установить устойчивую связь с большинством частей. Это способствовало успешному отражению атак неприятеля.

Так, командиру 4-го иап майору В.Н. Орлову удалось, несмотря на 10 налетов, не потерять ни одного самолета на земле, а самому лично сбить над Кишиневом румынский «Бленхейм» из 3-й разведывательной эскадрильи; самолет упал севернее нашего аэродрома, а три члена экипажа, включая командира подразделения капитана Василевску (Vacilevsku), погибли.

Среди наиболее результативных наших полков начала войны был 67-й иап, базировавшийся на аэродромах Болград и Болгарийка. Интересно отметить, что полк вел интенсивную учебу перед войной. После массовых случаев заклинивания втулок главных шатунов моторов М-63 на И-16 именно в этом полку проверялась эффективность мер по устранению дефектов. За зиму 1940-1941 гг. 67-й иап имел 29 летных происшествий, в том числе 9 аварий. 15 апреля 1941 г. прежний командир «испанец» майор С.Г. Ильин, удостоенный двух орденов Красного Знамени, был отстранен от должности и его сменил заместитель майор В.А. Рудаков, но многие часы тренировок не пропали даром.

Налет в 5 ч 30 мин по московскому времени смешанной немецко-румынской группы, состоящей из 76-й бомбардировочной эскадрильи (на PZL37 «Лось») и II/JG77 (на Bf109E), завершился неудачно. Ведомые капитаном В. Даниелеску (V. Danieleescu), они пытались на высоте 500 м прорваться к аэродромам в Бессарабии. Вылетевшие на перехват советские истребители дежурного звена 67-го иап не позволили противнику прицельно отбомбиться, при этом ст. лейтенант Я.И. Рогозин сбил одного из «Лосей» (в наших отчетах его определили как «Савойя»). В истории полка указывалось, что несколько ранее уничтожили по одному неприятельскому разведчику ст. лейтенант А.П. Новицкий и мл. лейтенант Н.М. Ермак, которые вылетали с аэродрома засады. Болгарийка практически не пострадала (два И-16 имели пулевые пробоины), а на аэродроме Яловень в результате налета было повреждено 8 учебных и связных машин.

К вечеру 67-й иап отразил еще два налета на свой аэродром. В штабных документах 21-й сад говорится первоначально о 7, а затем о 15 сбитых неприятельских самолетах, преимущественно бомбардировщиках с румынскими опознавательными знаками; 6 членов экипажей было захвачено в плен. Полк потерял одного летчика – героически погиб ст. лейтенант А.И. Мокляк.

Наиболее результативно действовала 4-я эскадрилья капитана П.П. Савенко. «Успех нашей части в первый день войны мог бы быть значительней, – вспоминал военком части ст. политрук К.Н. Мягков, – но боевой порыв летчиков сдерживали ограничения в распоряжениях и приказах: «...уничтожить противника в районе своего базирования, через границу не перелетать... действовать только над своей территорией...»

В оперативной сводке № 2, датированной 22 ч 22 июня, начальник штаба полка майор Д. Борисов отметил, что 67-й иап совершил 117 боевых вылетов, сбил «16 бомбардировщиков и 2 истребителя противника, из которых на 13 самолетов установлено место падения; наши потери составили 6 самолетов, в том числе два истребителя разбиты при вынужденных посадках. Погиб ст. лейтенант Мокляк, получили ранения в бою капитан Никифоров и при вынужденной посадке вне аэродрома мл. лейтенант Солганов (его состояние было очень тяжелым, однако летчик выжил. – Прим. авт.), а истребитель лейтенанта Леонтьева при взлете попал в воронку от разорвавшейся бомбы и скапотировал... К новым боям были готовы 54 самолета (преимущественно И-16 типов 24 и 28. – Прим. авт.) и 52 летчика»

На основе допросов пленных штаб 21-й авиадивизии заключил, что в Бессарабии против нас действует 2-я румынская бомбардировочная флотилия (Flotilia Bombardament), в которой имелось по две эскадрильи самолетов SM79B итальянского производства и французских машин Potez 63B (их у нас в начале войны часто путали с германскими Ju87 или Bf110). Все четыре эскадрильи флотилии вылетали с румынского аэродрома Бузеу, где

имелись два крупных ангара и два бензохранилища. Если верить показаниям пленных, противовоздушная оборона аэродрома была достаточно слабой и состояла всего из двух зенитных пулеметов

Заслуживают внимания инициативные и смелые действия летчиков 55-го иап (командир майор В.П. Иванов), которые уже в 5 ч 15 мин отразили налет группы из 20 He111 и 18 Bf109 на аэродром Бельцы. Благодаря своевременному оповещению постов ВНОС о приближении противника дежурная эскадрилья в составе 8 МиГ-3 немедленно взлетела и помешала врагу прицельно бомбить. Немецким пилотам удалось лишь повредить три самолета и поджечь небольшой склад с горючим

Однако и в Одесском округе не все было благополучно. Например, командир 20-й авиадивизии (куда входили 4-й и 55-й иап) генерал А.С. Осипенко указал на целый ряд недостатков в работе вверенных ему частей:

«1. Несмотря на достаточный запас времени с момента объявления тревоги до налета противника, части все же не смогли уйти из под удара с наименьшими потерями <45-й бап, г. Бельцы (полк потерял на земле три СБ и два Пе-2. – Прим. авт.)> и нанести ущерб противнику. Неприятель ушел безнаказанно, а мы понесли большие потери на земле из-за преступной халатности и неорганизованности.

2. Рассредоточение материальной части было неудовлетворительным во всех полках. Самолеты скучены; вместе на одном поле стоят исправные и неисправные самолеты.

3. Маскировки, можно считать, нет, особо плохо в 55-м иап.

4. КП полков не обеспечивают четкого и быстрого управления эскадрильями (нет дублирования средств связи), слабо знают сигналы...

5. Летчикам неудовлетворительно ставят задачи – не знают, куда и зачем летят, какую задачу поставили эскадрилье, и в результате неполная отдача в работе. Много потерь ориентировки, особенно в 55-м иап...»

Потери оказались значительно большими, чем было указано в первоначальной сводке (23 самолета). По немецким же, явно преувеличенным данным, только самолеты 4-го авиакорпуса сбили 16 русских самолетов и еще 142 уничтожили на земле Критическое изучение всех материалов дает основание полагать, что авиация ОдВО лишилась (уничтоженными и поврежденными) 45-50 боевых самолетов.

К счастью для летчиков ОдВО, большинство их противников были румынами. Не столь искушенные, как их немецкие коллеги, они не имели боевого опыта и не сумели в максимальной степени использовать недостатки советской авиации начального периода войны. Сказалась и устарелость материальной части Румынского Королевского воздушного флота. Например, много истребителей представляли собой тихоходные машины PZL P-11 и PZL P-24 польского производства и выпущенные по лицензии в Румынии. По своим лётно-техническим данным они были близки к И-15бис. Неудивительно, что первую официальную победу румын в воздухе в ходе Второй мировой войны сумел одержать лейтенант Т. Моску (Т. Moscu) из 5-й истребительной группы (Grupul 5 Vânătoare), где имелись сравнительно современные машины. Пилотируя немецкий He112В, он рано утром сбил И-16. По нашим данным, лейтенант Грилюк из 67-го иап сумел покинуть горящий истребитель на парашюте

Организация боевых действий ВВС Черноморского флота (командующий ВВС генерал-майор В.А. Русаков, начальник штаба полковник В.Н. Калмыков) также оказалась неплохой. В 1 ч 3 мин 22 июня 1941 г. в адрес Военного совета Черноморского флота поступила срочная телеграмма наркома ВМФ: «Оперативная готовность № 1 немедленно... Кузнецов» Примерно к 3 ч ночи разнородные силы флота перешли в оперативную готовность. К этому моменту от постов ВНОС к оперативному дежурному штаба флота капитану 3 ранга Н.Т. Рыбалко стали поступать донесения о шуме моторов самолетов, идущих курсом на Севастополь. Такие же доклады получил и штаб противовоздушной обороны. Своих самолетов в воздухе не было, и начальник штаба флота контрадмирал И.Д. Елисеев приказал зенитной артиллерии главной базы и стоящим на рейде кораблям открыть

огонь. Над базой вспыхнули лучи прожекторов, и сразу же послышались первые орудийные залпы. Вскоре после появления вражеских самолетов почти одновременно раздалось два мощных взрыва: один в районе Приморского бульвара, а другой в центральной части города. Командующий флотом доложил наркому ВМФ, что Севастополь бомбят. Как выяснилось позднее, с самолетов сбрасывались не бомбы, а мины на парашютах

Штаб 4-го воздушного флота поручил 6-му отряду KG4, возглавляемому капитаном Х. Ланге (H. Lange), ночной постановкой неконтактных мин закупорить корабли в бухтах главной базы, а затем уничтожить их ударами бомбардировочной авиации. Вот запись в дневнике 4-го авиакорпуса от 22 июня:

«II группа 4-й бомбардировочной эскадры 4-го авиакорпуса еще в темноте силами 9 He111 атаковала Севастополь. В гавани находился линкор «Парижская коммуна»...»

Налет оказался не слишком успешным. «Хейнкели», взлетев с аэродрома Цицистрия (Zilistrea), надеялись внезапно появиться со стороны моря, но были встречены дружным огнем зенитчиков, которые доложили об уничтожении двух самолетов. На самом деле немецкая авиация потерь не понесла, но зенитчики помешали точно выполнить минные постановки. Нескольким летчикам-истребителям еще ночью удалось подняться в небо, и среди них вылетели будущие прославленные асы-черноморцы: капитан И.С. Любимов и ст. лейтенант И.И. Сапрыкин

После отражения первого налета авиации противника штаб флота получил донесение от командования Дунайской флотилии о том, что в 4 ч 14 мин с румынского берега, из районов Галац, Исакача артиллерийские батареи открыли огонь по городу и порту Рени. Почти одновременно был произведен массированный огневой налет с полуострова Сатул-Ноу на главную базу флотилии Измаил и находившиеся там корабли. Береговая артиллерия и корабли Дунайской военной флотилии открыли ответный огонь по вражеским батареям и вскоре заставили их замолчать.

Но на советской стороне не знали, что это – война или провокация. На рассвете дежурное звено 96-й отдельной эскадрильи (капитана А.И. Коробицина) на И-15бис было поднято для патрулирования. Воздушный бой с румынскими бомбардировщиками развернулся во второй половине дня. Первым одержал победу лейтенант М.С. Максимов – его противник рухнул в Дунай. Всего советские летчики доложили о пяти сбитых румынских бомбардировщиках и не потеряли ни одного своего самолета

Как теперь известно, румынская авиация недосчиталась при вторжении в воздушное пространство Советского Союза 11 самолетов: четырех «Бленхеймов», двух PZL37 («Лось»), двух SM79B, по одному Potez 63B, IAR37 и IAR39, что сделало день 22 июня 1941 г. одним из наиболее тяжелых в ее истории. Вероятно, пять из них были сбиты летчиками 67-го иап. Можно добавить, что не только наша авиация, но и выдвигавшиеся к границе войска практически не пострадали от налетов, а штаб ВВС округа в Тирасполе сохранил управление вверенными ему соединениями и частями.

Напрашивается заключение, что действия советской авиации на южном фланге огромного фронта были наиболее успешными. Генерал Ф.Г. Мичугин был единственным из четырех встретивших войну на границе командующих ВВС военных округов, кто благополучно пережил это тяжелое время. Отрадив первые налеты, наши авиаторы получили приказ на следующий день разбомбить переправы через Прут в районе Хуши, Яссы и уничтожить самолеты противника на аэродромах Бузеу, Тыргу, Брашов и др. Уже вечером первого дня войны штаб ВВС Черноморского флота начал готовить ответный удар по главной базе румынского флота Констанце.

Итоги первого дня войны

Во многих советских книгах и документах обычно оцениваются потери ВВС Красной Армии за 22 июня 1941 г. в 1200 самолетов, причем указывается, что большинство из них было уничтожено на земле. При этом очень часто подчеркивается фактор внезапности. Так,

бывший работник штаба ВВС М.Н. Кожевников среди главных причин назвал то обстоятельство, что телеграмма НКО, в которой командующие военными округами предупреждались о времени возможного нападения фашистской Германии, отдавались распоряжения о приведении в боевую готовность войск и о рассредоточении авиации на полевые аэродромы, была передана в приграничные округа лишь за 4 ч до вторжения

Конечно, фактор внезапности сыграл свою роль. Часть летчиков и командиров в то воскресное утро отдыхали, другие находились вне своих частей. В то же время среди советских летчиков, особенно воевавших в Испании, многие понимали, что войны не избежать, и ожидали нападения Германии. Для всех них неожиданным оказался характер воздушной войны, которую нам навязали люфтваффе с первых часов. В чем он проявлялся?

Прежде всего немцы оказались очень настойчивы в достижении целей. Так, в 10-й сад первый удар застал врасплох только 74-й шап майора Б.М. Васильева. Остальные полки успели рассредоточить материальную часть. 123-й иап основные потери понес при пятом налете, а 33-й иап – при четвертом. В последнем случае девятка Bf109 сумела обмануть бдительность постов ВНОС, подкравшись на предельно малой высоте, и 40-минутной штурмовкой сожгла 21 И-16 и 5 И-153. Полк потерял боеспособность

Тактика немецкой авиации состояла в чередовании налетов на аэродромы истребителей и бомбардировщиков мелкими и средними группами в зависимости от советского противодействия. А поскольку на многих аэродромах вообще не было каких-либо средств ПВО, а другие имели по одному-два зенитных пулемета, отсутствовали элементарные укрытия для летного и технического состава, самолеты повсеместно располагались скученно и не маскировались, то люфтваффе действовали очень эффективно и практически безнаказанно. Как уже отмечалось, аэродром 122-го иап около Лиды подвергался четырем налетам немецких бомбардировщиков (в одном случае действовали истребители-бомбардировщики) без всякого прикрытия истребителями Воздушные победы, о которых заявили в этот день летчики полка, вызывают большие сомнения.

Весьма существенным фактором, повлиявшим на резкое снижение боеспособности ВВС, явилась потеря управления на большинстве направлений в звене ВВС округа (армии) – авиационные соединения, части. Особенно плохо обстояло дело на Западном фронте, где штаб ВВС фронта в течение первых трех (!) дней войны фактически бездействовал. Многие командиры авиаполков ставили своим подчиненным задачи на ведение боевых действий без согласования с вышестоящим штабом

Общего плана вывода частей из-под удара не существовало. В этих условиях далеко не все командиры принимали решения, соответствующие сложившейся обстановке, пытались маневрировать силами в тот роковой день. Но и их ожидала неудача, поскольку выяснилось: противник хорошо осведомлен о расположении наших базовых и запасных аэродромов, а также полевых площадок вблизи границы. Поэтому те части, которые смогли перебазироваться 22 июня, пострадали не меньше остальных.

Мы уже отмечали, что на многих советских аэродромах (прежде всего в Западном ОВО) на расстоянии 12-50 км от государственной границы находилось примерно по 100 самолетов, что было вызвано переучиванием летного состава на новую материальную часть. Даже в тех случаях, когда авиаполк имел штатный состав 62 самолета, размещение всей этой техники на одной площадке делало базирование весьма напряженным. Добавим к сказанному, что запоздалые и не всегда достаточные меры по маскировке аэродромов не позволили обезопасить наши расставленные линейками машины от нападения с воздуха. Отсутствие же надежных средств управления частями на расстоянии (радио) и навыков их использования не позволяло полку располагаться на нескольких аэродромах.

Снова процитируем роман Шпанова, о котором говорилось в начале главы. «Предполагалось, что бои будут вестись на большой высоте: кислородные брикеты закладывались в крыльевые кассеты... Политработники обходили машины и заглядывали в полевые аптечки: заготовлены ли препараты против обмороживания? Проверяли, надето ли теплое белье? Заливали в термосы шоколад и какао. Не потерял ли в спешке кто-либо

перчатки, исправны ли кислородные маски?»

Мало кто из авиационных специалистов сомневался, что основные схватки развернутся вблизи практических потолков высоты самолетов. Летчиков учили: кто смог оказаться выше неприятеля – тот господствует в бою. В реальной жизни немецкая авиация действовала на малых, а иногда – предельно малых высотах. В этих условиях советские летчики-истребители, прежде всего пилотировавшие новые МиГ-3 и Як-1, зачастую не могли совладать с машинами. В немецких отчетах указывалось, что нередко летчики И-18 (так противник поначалу называл МиГ-3), ведя бой на малой высоте, не справлялись с пилотированием, срывались в штопор и разбивались. Безусловно, основная тяжесть воздушных боев легла на плечи ветеранов: И-16, И-153, И-15бис. Во многих случаях неосвоенные «миги» и «пешки» оказались бесполезным балластом.

Лишь отдельные командиры сумели организовать использование в бою новых машин. Кроме уже упомянутых комполков П.И. Путивко, В.Н. Орлова, В.П. Иванова, надо отметить помощника командира 28-го иап капитана И.В. Крупенина (командир полка подполковник Черкесов отсутствовал 22 июня) и полковника А.И. Сидоренко, возглавлявшего 23-й иап. С большой вероятностью один из подчиненных последнего лейтенант Г.Н. Монастырский сбил недалеко от Львова фельдфебеля Г. Фрайтага (H. Freitag) из II/JG3, который до 2 июля скрывался в одной из хат, дожидаясь прихода своих войск.

Уже первые стычки показали, что в групповых боях безусловное превосходство было у немецких летчиков. Многие советские пилоты были отличными пилотажниками, метко стреляли по конусам и бесстрашно бросались в схватку. Но они уступали немцам в умении взаимодействовать в бою, слетанности пар, четверок, групп. Не только командный, но и рядовой состав люфтваффе успел накопить большой боевой опыт в небе Польши, Франции, Англии; выучка, полученная в боях, намного отличалась от той, что приобретается на полигонах. Например, в эскадре JG51 к июню 1941 г. асами были не только коммодор и командиры групп, но и младшие офицеры, такие, как лейтенант Г. Бэр (H. Bar), одержавший 17 побед, а также обер-лейтенант Х. Грассер (H. Crasser) и лейтенанты Б. Галлович (B. Gallowitsch), Г. Хуппертц (H. Huppertz), Г. Сегатц (H. Segatz), Э. Фляйг (E. Fleig).

Неожиданно для советского командования 22 июня 1941 г. противник впервые применил в широких масштабах мелкие осколочные бомбы. По мнению руководства люфтваффе, эффект мог быть достигнут лишь при массированном использовании новых огнеприпасов. Поэтому к началу лета немецкие тыловые службы подготовили запасы из 2298500 2-килограммовых SD-2 и 1152950 SD-10, весящих около 10 кг в то время как ранее они использовались лишь в единичных случаях.

В бомбоотсеках многих двухмоторных бомбардировщиков установили кассеты, куда загружали 360 SD-2 или 60-70 SD-10. Другим вариантом использования мелких бомб были контейнеры AB-250, которые подвешивались под крыльями Ju87, Bf109, Bf110 и других самолетов, не имеющих внутренних бомбоотсеков. Контейнер AB-250 вмещал 96 SD-2 или 17 SD-10 и раскрывался, не долетая до земли. Бомбы взрывались как при срабатывании ударного механизма, так и без него, разрываясь на высоте до полуметра от земли. Без использования кассет оптимальная высота бомбометания составляла около 500 м, а с контейнерами – несколько больше. Крохотные осколки от каждой бомбы рассеивались в радиусе до 12 м. В обоих случаях (при использовании и SD-2, и SD-10) на земле образовывалось подобие ковровых дорожек, которые наверняка поражали стоящие самолеты, автотранспорт, не спрятавшиеся в укрытиях войска. По образному выражению Г. Новарры, «целый ливень этих сатанинских яиц прошел над русскими аэродромами». Но он же отметил, что бомбы SD-2 и особенно SD10 взрывались при малейших вибрациях, а из-за недоработок конструкции их защемляло в решетках кассет. После того как без воздействия противника взорвались в воздухе один Ju88A и один Do17Z, а в других случаях выпавшие при посадке бомбы «минировали» собственное летное поле, командующий воздушным флотом генерал-фельдмаршал А. Кессельринг ограничил в дальнейшем использование мелких осколочных бомб контейнерами на наружной подвеске.

Инженер-генерал Э. Марквард (E. Marquard), руководивший разработкой авиабомб в Техническом управлении германского Министерства авиации, впоследствии высказался в адрес «сатанинских яиц» следующим образом: «Несмотря на успехи применения в первые дни русской кампании, SD-2 так и остались «бабочками-однодневками». Советские средства ПВО вскоре показали себя весьма действенными в борьбе с низколетящими бомбардировщиками, заставив наши самолеты забираться выше и выше. Это и решило судьбу SD-2 – никаких новых специальных приспособлений для их использования не было разработано

Начавшаяся война показала, что советское руководство, в том числе командование ВВС Красной Армии, не способно управлять войсками в экстренных ситуациях. Изучая приказы первого дня, приходится признать, что они в большинстве отдавались без учета реальной обстановки или явно запаздывали. Так, из штаба ВВС Западного округа в полдень в штаб 10-й сад поступила шифротелеграмма: «Перебазирование в Пинск утверждаю. Больше инициативы, маневрируйте аэродромами. А. Таюрский» К моменту расшифровки телеграммы больше половины самолетов дивизии уже оказались потерянными.

Нельзя сбрасывать со счетов психологический фактор. Обратимся к воспоминаниям командующего Северным флотом адмирала А.Г. Головки. После безнаказанного пролета 17 июня 1941 г. немецкого самолета-разведчика адмирал записал в дневнике: «Побывав на батареях, я задавал командирам один и тот же вопрос: почему не стреляли, несмотря на инструкции открывать огонь? Получил один и тот же ответ: не открывали из-за боязни что-либо напутать. То есть инструкции инструкциями, а сознание большинства из нас продолжало механически подчиняться общей нацеленности последних лет: не поддаваться на провокацию, не давать повода к инцидентам, могущим вызвать мало-мальский конфликт и послужить формальным предлогом для развязывания войны»

Теперь хорошо известно, что с октября 1939 г. до 22 июня 1941 г. более 500 раз немецкие самолеты вторгались в наше воздушное пространство, в том числе 152 раза – в 1941 г. Советские посты ВНОС сообщали о пролетах разведчиков над территорией приграничных округов, командиры наносили маршруты движения незваных гостей на специальные карты, докладывали в Генеральный штаб. Но инструкция запрещала зенитной артиллерии открывать огонь на поражение, а истребителям сбивать нарушителей воздушного пространства. Требовалось «предложить им приземлиться на один из советских аэродромов», но немецкие самолеты, естественно, уклонялись от перехватов и свободно уходили на свою территорию.

Все это сильно дезорганизовывало силы ПВО. Неудивительно, что сознание многих летчиков, зенитчиков (как командиров, так и рядовых) тем трагическим воскресным утром не перестроилось на военный лад. Например, 374-й отдельный зенитный дивизион, прикрывавший город Ковель и считавшийся среди наиболее боеспособных в Белоруссии, долгое время огня не открывал, даже когда немецкие самолеты штурмовали позиции батарей. Затем орудия дивизиона неожиданно для немцев «ожили» и начали стрелять на поражение. По одним данным, всю ответственность взял на себя командир подразделения капитан Ф.С. Демин, по другим – представители инспектирующей комиссии

Соединения дальнебомбардировочной авиации не пострадали от налетов на аэродромы. Распоряжение командования ВВС о приведении частей авиакорпусов в боевую готовность было передано в 6 ч 44 мин. И что же? «На всех аэродромах начались митинги, – записано в официальной хронике АДД. – Летчики, штурманы, техники, младшие авиаспециалисты клялись сражаться с врагом до полного его разгрома, заверяли Родину, партию, народ...» Только около 10 ч генералом П.Ф. Жигаревым была поставлена задача 3-му авиакорпусу ДД по уничтожению скоплений вражеских войск в районе Сувалок, и лишь в 13 ч 40 мин первые бомбардировщики начали взлет. Таким образом, более семи часов первой половины дня оказались упущены.

Осталось подвести итоги дня. На основании советских сводок, полученных из приграничных районов, штаб ВВС Красной Армии сделал вывод, что, по крайней мере, 1136

самолетов (в том числе 10 из состава ВВС Черноморского флота) погибли в первый день войны Отсюда возникло хорошо теперь известное число – 1200 потерянных самолетов. В немецких отчетах утверждается, что 322 советских самолета сбито в воздухе и 1489 уничтожены на земле Видимо, последняя цифра получена путем подсчета обнаруженных трофейных самолетов на аэродромах и посадочных площадках. Подробное изучение захваченных немцами машин, опубликованные фотоснимки показали, что далеко не все советские истребители, бомбардировщики, штурмовики получили серьезные повреждения в результате воздушных налетов. Часто самолеты были взорваны и сожжены не немецкими бомбами, а своими же экипажами при отходе из-за невозможности эвакуировать материальную часть в хаосе отступления. Еще обиднее то, что оказались брошены десятки абсолютно исправных самолетов, как это произошло на аэродроме под Луцком Этот случай расследовал начальник Особого отдела Красной Армии В. С. Абакумов.

Для оценки убыли материальной части советских ВВС сравним наличие самолетов на 22 июня 1941 г. и два дня спустя. Оказывается, что на Северо-Западном направлении количество боевых машин сократилось на 973, на Западном направлении – на 1497 и на Юго-Западном – на 1452 единицы Итого 3922 самолета. Из этого подсчета напрашивается вывод, что за первый военный день потери составили не менее 2000 самолетов. Вот это неожиданность: в соответствии с приведенными расчетами ВВС Красной Армии недосчитались даже больше машин, чем указали немцы?! Видимо, последние обнаружили в лесных и болотистых районах далеко не все самолеты. О случаях передислокации боевых машин с фронта в тыл ничего не известно. (Между прочим, аналогичные данные доложили немецкие штабные офицеры рейхсмаршалу Г. Герингу, когда он приказал перепроверить число уничтоженных 22 июня советских самолетов)

Таким образом, общая убыль самолетов превышает сумму сбитых неприятельскими истребителями и зенитками, уничтоженных на аэродромах, не вернувшихся с боевых заданий, а также вышедших из строя из-за поломок, аварий и катастроф! Например, в 64-й истребительной авиадивизии из имевшихся в 12-м, 149-м и 166-м иап (без учета формирующихся 246-го и 247-го иап) 64 МиГ-3, 175 И-16 и И-153 в боях погибли 5 самолетов и 75 получили на аэродромах повреждения разной степени Еще 3-4 истребителя имели различные поломки, но в строю к 23 июня осталось менее сотни машин. Куда же делись остальные?!

Для объяснения этого парадоксального явления в то время возник термин «неучтенная убыль». Согласно отчету, подготовленному работником штаба ВВС Красной Армии полковником И.Ф. Ивановым, к 31 июля 1941 г. неучтенная убыль составила 5240 самолетов, или более половины общих потерь Особенно много боевых машин оказалось списано по этой графе в первые дни войны; по мере наведения порядка неучтенная убыль значительно сократилась.

По советским архивным данным, в течение первого дня наши летчики совершили до 6000 самолето-вылетов (это, кстати, примерно в два раза больше, чем выполнили люфтваффе) и уничтожили более 200 немецких самолетов Немцы объявили в средствах массовой информации, что за успех им пришлось заплатить гибелью 35 самолетов Само по себе такое число суточных потерь является для люфтваффе весьма значительным, но относиться к цифрам следует критически, поскольку оказалось, что к составлению итоговой сводки за 22 июня «приложило руку» ведомство доктора Геббельса. Летом 1944 г. в советский плен попал лейтенант Х. Штайн из роты пропаганды люфтваффе, показавший, что полученные из авиакорпусов данные обработали необычным образом. Если один из корпусов потерял 35 самолетов, другой – 12, а третий, скажем, 10, то в сводке сообщалось о суммарных потерях 35 самолетов. По мнению идеологов немецкой пропагандистской машины, это не позволило бы «источникам информации» установить истину и должно было подстегнуть командиров в дальнейшем воевать с русскими с меньшими потерями. Штайн сообщил также, что получил указание не считать потерянными пропавшие без вести экипажи: они могли еще вернуться

Воспользуемся материалами Bundesarchiv во Фрайбурге, из которых следует, что немецкие безвозвратные потери (боевые и небоевые) составили 78 самолетов, которые с разбивкой по типам приведены в табл. 2.5 :

Таблица 2.5. Потери люфтваффе на Восточном фронте 22 июня 1941 г.

Тип самолета	Причина гибели
От воздействия противника	Без воздействия противника
Степень разрушения	
100% \geq 60%	< 60%
100% \geq 60%	< 60%
Bf109	14 0 6 4 6 18
Bf110	5 1 4 0 1 5
Ju88	21 0 11 1 1 6
He111	11 0 6 0 0 2
Ju87	2 0 0 0 0 1
Do17	1 0 3 0 0 0
Hs123	0 0 0 0 0 3
Другие	3 3 20 1 3 4
Итого	57 4 50 6 11 39

Примечание. Из таблицы не ясно, учитывались ли потери войсковой авиации. Но, по-видимому, приведенные выше цифры весьма близки к истине.

Комментируя данные архива, немецкий историк И. Приен пишет, что такие потери не являлись наивысшими для люфтваффе. Так, 18 августа 1940 г. они лишились только безвозвратно потерянными из-за противодействия британцев 77 самолетов и 163 человек летного состава, а 15 сентября того же года – 61 и 188 соответственно; первый день агрессии против Советского Союза стоил жизни 133 членам летных экипажей

Хотелось бы отметить, что во время боев над Великобританией у немецких поврежденных самолетов было мало шансов долететь до своих аэродромов, а все сбитые пилоты или погибали, или попадали в плен. За 22 июня 1941 г. только в эскадре JG3 шесть «мессершмиттов», несмотря на повреждения, сумели совершить посадку на своей территории. Аналогичные случаи произошли и в других соединениях.

В ходе войны на Востоке, возможно, были отдельные дни, скажем, в декабре 1942 г. или июле 1944 г., когда люфтваффе теряли в сутки по 50-60 самолетов. Но эти потери приходились в основном на аэродромы и посадочные площадки; вряд ли когда-либо еще 57 немецких самолетов удавалось уничтожить в воздухе за один день. (Данные о сбитых 120 немецких самолетах 23 августа 1942 г. над Сталинградом, 145 машинах 2 июня над Курском, тем более 400 в начале боев над Курской дугой вообще не подтверждаются какими-либо документами.) Так что отдельные советские летчики уже с первых часов сражения показали врагу, что с ними надо считаться. Соотношение потерь в воздушных боях (без учета потерь от зенитной артиллерии) приблизительно равнялось 50 на 250, что соответствовало боевому опыту, уровню летной подготовки и другим факторам, сложившимся к началу войны.

Вернемся снова к немецким архивным данным. Оказывается, они коррелируются со многими нашими оценками. Так, расчеты, произведенные полковником А.Н. Медведем из Военно-воздушной академии им. Н.Е. Жуковского по интерполяционным формулам, показывают, что «теоретически» люфтваффе должны были потерять 67 самолетов уничтоженными и серьезно поврежденными. В первом сообщении сводки Советского Информбюро (она тогда еще называлась сводкой Главного Командования Красной Армии) указывалось, что «нами сбито 65 самолетов противника», а на следующий день вносились уточнения – уничтожено 76 неприятельских машин. Если считать, что примерно 11 румынских самолетов разделили участь 63 сбитых немецких (степень разрушения не менее 60%), то получатся весьма близкие числа.

Попробуем сопоставить немецкие потери по данным противников. Наибольшие расхождения, как уже отмечалось, имели место на Западном фронте. Данные о 143 сбитых здесь самолетах со свастикой не подтверждаются ни журналами боевых действий сражавшихся немецких эскадр, ни допросами пленных, ни какими-либо другими немецкими документами. Поэтому есть основания считать доклады советских соединений об уничтожении десятков вражеских самолетов недостоверными (якобы одна только 9-я смешанная авиадивизия сбила 85 немецких самолетов. При этом дается ссылка на фонд оперативного управления ВВС. Дивизия прекратила свое существование через три дня после начала войны, и каких-либо архивов соединения не сохранилось, поэтому говорить о достоверном учете побед не приходится.) Следует признать, что в этих условиях донесение «об огромном уроне, нанесенном вторгшемуся в наше небо неприятелю» нередко имело задачу сгладить горечь поражения.

Вообще, первоисточников, которые были написаны «по горячим следам», уцелело немного, и тем ценнее они для понимания истории. Приведем лишь один эпизод. В правдивой в целом книге «По целям ближним и дальним» маршал Н.С. Скрипко пишет: «...На войне всякое случалось. Когда к аэродрому, где базировался 16-й скоростной бомбардировочный авиаполк, приблизились фашистские самолеты, командир эскадрильи капитан А.С. Протасов немедленно взлетел на своем бомбардировщике (он пилотировал СБ. – Прим. авт.) и неожиданно для гитлеровцев врезался в головное звено истребителей Bf110. Воспользовавшись замешательством, разбив их строй, капитан Протасов пулеметным огнем сбил один «мессер». А расстреляв все патроны, героический экипаж таранил своей машиной второй самолет гитлеровца и погиб»

Документ дает более суровую и неприукрашенную трактовку немецкого налета: «...В полк из Гродно прибыл представитель штаба ВВС 3-й армии. Он сообщил, что над Гродно идут воздушные бои, и подтвердил прежнее указание: надо ждать боевого приказа. В 6 ч 50 мин командир полка решил поднять в воздух звено самолетов СБ для разведки. Но едва сделав круг над аэродромом, звено буквально врезалось в колонну Vf 110 – они на бреющем полете скрытно подошли к аэродрому. Штурмовики вышли к полю Черлены, где базировался полк, шестью девятками.

Капитан Протасов, летевший на ведущем СБ, врезался в противника и погиб вместе с ним. Сразу же были сбиты ведомые Протасова. Штурмовка продолжалась противником 32 мин. Bf110 засыпали аэродром мелкими бомбами и вели непрерывный обстрел зажигательными пулями. Стоящие на аэродроме самолеты сгорели, взрывались подвешенные под ними бомбы. Вражеские штурмовики действовали безнаказанно, так как никакой противовоздушной обороны не было организовано.

В воздухе погибло 9 человек – звено капитана Протасова (в его экипаж входили штурман ст. лейтенант Ярулин и стрелок-радист сержант Бесарабов. – Прим. авт.), а на земле погибло 6 и ранено 15 человек. Личный состав скрылся за толстыми соснами и в значительной степени сумел спастись от ливня пулеметного огня.

Командир полка майор Скворцов приказал немедленно вооружить личный состав полка винтовками и гранатами и занять оборону аэродрома. Был организован медпункт...»

Вероятно, в результате тарана около 7 ч утра погиб с экипажем Bf110E (№ 3767) из II/SKG210. Спустя три часа был сбит другой двухмоторный «мессершмитт» (№ 4291) той же части и в том же районе, о чем писала газета «Красная Звезда» 9 июля 1941 г.: «С девятью самолетами противника вступил в бой зам. командира эскадрильи по политчасти ст. политрук Андрей Данилов (он пилотировал «чайку». – Прим. авт.). Спустя несколько мгновений два из них были сбиты. Расстреляв все патроны, бесстрашный летчик направил свою машину прямо на вражеский самолет, Андрей Данилов погиб смертью храбрых»

В этом же номере газеты был опубликован Указ Президиума Верховного Совета СССР о награждении А.С. Данилова из 127-го иап посмертно орденом Ленина, а на его родину в деревню Вяжля Саратовской области было отправлено извещение о гибели героя. Но летчик не погиб. С тяжелыми ранениями его подобрала колхозники деревни Черлена и передали

санитарами отходившей саперной части. Затем он оказался в тыловом госпитале и после долгого лечения научился ходить без костылей, а затем вернулся в строй. А.С. Данилов сражался до сентября 1945 г., закончив войну в Забайкалье командиром авиационного полка; на его счету значилось 8 сбитых лично вражеских самолетов и один в паре.

Если к сказанному добавить, что еще один Bf110E № 2333 – разведчик из отряда 2(F)/33 – был сбит таранным ударом мл. лейтенанта Д.В. Кокорева ранним утром (о чем уже говорилось), то получается, что из четырех двухмоторных «мессершмиттов», потерю которых признали немцы в Белоруссии, три погибли после таранов. Это говорило о мужестве и самопожертвовании советских летчиков и в то же время свидетельствовало об их неумении уничтожать неприятеля огнем бортового оружия. Германскому командованию еще предстояло сделать выводы о русской тактике ведения воздушных боев, постараться найти противодействие.

Возникает вопрос: почему автор полагает, что самолеты из II/SKG210 были сбиты авиаторами 11-й сад, если немцы ориентировочно указывают район их гибели около г. Замбрув, т.е. над аэродромами базирования 9-й сад? Наоборот, Bf110 из отряда 2(F)/33 пропал над Гродно, и можно предположить, что его уничтожили летчики 11-й сад, а не 9-й сад, куда входил 124-й иап. Но дело в том, что мл. лейтенант Д.В. Кокорев атаковал именно одиночный неприятельский разведчик, о чем вспоминал, в частности, его однополчанин А.А. Король, ныне полковник запаса. А капитан А.С. Протасов и ст. политрук А.С. Данилов вели бои с большими группами неприятеля, что было характерно для применения «мессершмиттов» в эскадре «скоростных бомбардировщиков» SKG210. Остовы разбившихся севернее Черлены после таранов самолетов этого соединения видели многие советские авиаторы, что не дает оснований усомниться в гибели здесь двух «мессершмиттов».

Отдавая должное летчикам Одесского округа, организованно встретившим войну, следует отметить, что наиболее тяжелые потери противник понес при вторжении в воздушное пространство Киевского ОВО. На этом участке фронта наибольшее количество советских побед подтверждается немецкими документами. Например, после тарана старшего лейтенанта И.И. Иванова около Млынова упал и взорвался He111 из 7-го отряда эскадры KG55 «Гриф», пилотируемый унтер-офицером Х. Вольфайлем (H. Wohlfeil), все пять членов экипажа погибли. Рядом упал еще один «хейнкель» из того же отряда – его сбили летчики 46-го иап. Во втором случае пилоту и штурману удалось спастись с парашютом.

По подсчетам автора, 5-й авиакорпус потерял 35 боевых самолетов и 27 полных экипажей. Ни одному из соединений не удалось избежать жертв. Так, в эскадре KG55 было безвозвратно потеряно 10 He111 (разрушение на 100% по немецкой шкале оценок – самолет взорвался или не вернулся из-за линии фронта). Особо сильно пострадала эскадра KG51 «Эдельвейс». В журнале боевых действий читаем: «После посадки последнего самолета в 20 ч 23 мин во дворце в замке Полянка около Кросно коммодор подполковник Шульц-Хайн (Schulz-Heyn) подвел итоги дня: они оказались неутешительными. 60 человек (15 полных экипажей!) летного персонала погибли или пропали без вести, в III группе 14 машин оказались сбиты или получили повреждения. Таким образом, выбыло из строя 50% имевшихся сил. В других группах положение оказалось немногим лучше. Командир 5-го отряда «старый вояка», умевший с юмором смотреть на превратности войны, обер-лейтенант фон Веншовски (von Wenchowski) погиб. Погибли и многие другие офицеры, а оставшимся было не до шуток. В лихорадочной спешке заделывались пробоины, устраняли следы аварийных посадок и уцелевшие самолеты готовились к следующим боям...»

Но Шульц-Хайн не совсем точен. Г. фон Веншовски был сбит зенитной артиллерией 10 июля 1941 г. около Казатина и попал в плен. На допросе он назвался капитаном. А вот его непосредственного командира капитана М. Штадельмайера (M. Stadelmeier), возглавлявшего II/KG51, 22 июня 1941 г. в последний раз видели живым. Спустя 4 недели (!) вышел к своим войскам командир 4-го отряда обер-лейтенант В. Штеммлер (W. Stemmler). Как уточнил генерал-квартирмейстер люфтваффе в своем отчете, общие безвозвратные потери в KG51 составили 52 авиатора.

Среди других жертв этого дня был командир 8/JG3 обер-лейтенант В. Штанге (W. Stange) (8 побед) и командир II/JG53 капитан Г. Бретнютц (H. Bretnutz). Последний отличился еще в Испании, где одержал две победы. За новые успехи Бретнютц получил «Рыцарский Крест» в октябре 1940 г. (большая редкость в то время). В бою с группой СБ из 40-го бап капитан сбил один из них (32-я победа с начала войны), но ответным огнем стрелка мотор его самолета был поврежден, а сам летчик получил ранение. Бретнютц смог приземлиться в поле около Немана и был доставлен в госпиталь, однако от полученных ран через несколько дней умер.

По поводу гибели командира 27-й истребительной эскадры майора В. Шельмана (W. Schellmann), сбившего 7 республиканских самолетов в августе 1938 г. над Эбро, существуют разные версии. Был ли он сбит в результате обстрела с земли или столкнулся с обломками им же сбитого советского истребителя – установить трудно. Известно, что обратно он не вернулся. Наиболее подробно пишут о Шельмане немецкие историки Г. Ринг и В. Гирбиг. По их данным, коммодор JG27 столкнулся с уже падающей «Ратой» (И-16) и был вынужден покинуть истребитель с парашютом. Такой вывод был сделан после того, как немецкие пехотинцы обнаружили около Гродно спланировавший Bf109 с отметками на руле поворота о 13 победах и рядом обломки советского истребителя. А по тому, что у одного крестьянина нашли «Рыцарский Крест» и «Золотой испанский крест с Бриллиантами» – награды Шельмана – Ринг и Гирбиг делают вывод о захвате аса войсками НКВД (в тексте – ГПУ). Стало им известно и о неудачной попытке к бегству. Но ведь могло быть по-другому: по советским данным, неподалеку от Гродно в районе Каменок ст. лейтенант П.А. Кузьмин из 127-го иап таранил немецкий «мессершмитт» и сам погиб (Правда, таран был выполнен не на И-16, а на И-153, но немцы вполне могли ошибиться при определении типа советского истребителя по его обломкам.)

Штадельмайер, Бретнютц, Шельман открыли длинный список потерь командного состава люфтваффе в России. Достаточно сказать, что среди четырех командиров авиагрупп самой сильной эскадры – JG51 – вскоре двое пали в бою. Среди начавших воевать на Востоке командиров, пожалуй, только капитан Д. Храбак (D. Hrabak), возглавлявший 22 июня 1941 г. группу II/JG54, остался в строю и весной 1945 г. командовал 54-й истребительной эскадрой в Прибалтике.

Встретившие войну у границы советские командиры тоже далеко не все праздновали День Победы в действующей армии. Удалось проследить за судьбой некоторых, служивших в июне 1941 г. на Украине. Про одного из них – командира 20-го иап Совинформбюро сообщало: «Летчик-орденоносец капитан Гейбо, выручая товарища, вступил в бой с двумя фашистскими самолетами, прикрыл выход товарища из боя и заставил противника отступить. Во главе небольшой группы истребителей он атаковал 18 немецких бомбардировщиков и обратил их в бегство». Пройдя по долгим дорогам войны, полковник И.И. Гейбо закончил ее на 2-м Украинском фронте, командуя 6-й гвардейской Сегедской Донской иад. Бок о бок с ним в Венгрии в 1945 г. сражались гвардейские корпуса, возглавляемые генералами И.Д. Подгорным и В.В. Степичевым. В июне 1941 г. они возглавляли, соответственно, 46-й иап в Млынове и 136-й бап в Бердичеве. Их коллегами по Киевскому округу перед войной были Герой Советского Союза П.Т. Коробков и А.П. Осадчий, удостоенный этого высокого звания уже после Победы. Оба длительное время успешно командовали авиадивизиями. На этой оптимистичной ноте хотелось бы закончить рассказ о самом трагичном дне в истории советской авиации.

Глава 3. Первая воздушная операция советских ВВС в Великой Отечественной войне

Из предыдущей главы видно, какое опустошение на наших аэродромах вызвали внезапные налеты люфтваффе, сколь заметное влияние они затем оказали на общий ход

боевых действий на фронте. Спустя почти полвека после этих событий появилась версия, будто гитлеровская Германия вовсе не нападала на СССР 22 июня 1941 г., а лишь нанесла превентивный удар по изготовившемуся к агрессии соседу. Именно так трактует события бывший советский разведчик-перебежчик В.Б. Резун (литературный псевдоним – Виктор Суворов), чьи работы получили неожиданно широкий резонанс в постсоветской России. Его «Ледокол», «День-М» и «Последняя республика» вышли столь огромными тиражами, о каких профессиональные историки могут только мечтать. Более того, эти книги были переведены на многие иностранные языки и широко рекламировались в Великобритании, Франции, Германии, Польше и других странах. Бывший офицер Главного разведывательного управления Советской Армии претендует ни много, ни мало на создание новой концепции начала Второй мировой войны. Мол, промедли Гитлер на 3-4 недели, ход истории был бы другим.

«6 июля 1941 г. в 3 ч 30 мин по московскому времени десятки тысяч советских орудий разорвали в клочья тишину, возвестив миру о начале великого освободительного похода Красной Армии. Артиллерия Красной Армии по количеству и качеству превосходила артиллерию всего остального мира. У советских границ были сосредоточены титанические резервы боеприпасов... – фантазирует Резун. – Германские аэродромы расположены крайне неудачно – у самой границы, у германских летчиков нет времени поднять свои самолеты в воздух. На германских аэродромах собрано огромное количество самолетов. Они стоят крылом к крылу, и пожар на одном распространяется на соседние, как огонь в спичечной коробке.

Над аэродромами черными столбами дым. Эти черные столбы – ориентир для советских самолетов, которые идут волна за волной. С германских аэродромов успели подняться в воздух лишь немногие летчики. Германским летчикам категорически запрещалось открывать огонь по советским самолетам, но некоторые летчики, вопреки запрету командования, вступают в бой, уничтожают советские самолеты, а расстреляв все патроны, идут в последнюю самоубийственную атаку лобовым тараном. Потери советских самолетов огромны, но внезапность остается внезапностью...

Внезапность нападения действует ошеломляюще. Внезапность всегда ведет за собой целую цепь катастроф, каждая из которых тянет за собой другие: уничтожение авиации на аэродромах делает войска уязвимыми с воздуха, и они (не имея траншей и окопов в приграничных районах) вынуждены отходить. Отход означает, что у границ брошены тысячи тонн боеприпасов и топлива, отход означает, что брошены аэродромы, на которых противник немедленно уничтожает оставшиеся самолеты»

Рассказывая на страницах своих книг о предполагаемой советской агрессии, которая оказалась сорванной якобы, только благодаря вовремя предпринятым контрмерам Гитлера, «Суворов» рисует феерическую картину внезапного массированного удара ВВС Красной Армии по «спящим» германским аэродромам. И тогда не краснотелые машины – как это было в действительности, а самолеты с черными крестами на крыльях за несколько часов превратились бы в груды обломков на всем протяжении границы. Сразу завоевав господство в воздухе, советская авиация мощными ударами нанесла бы огромные потери наземным частям вермахта, и Красная Армия, по версии автора «Ледокола», могла беспрепятственно ворваться в Западную Европу.

Никто из оппонентов «Суворова» почему-то до сих пор не обратил внимания на то, что события конца июня 1941 г., произошедшие в районе советско-финской границы, позволяют достаточно определенно ответить на вопрос, а что было бы, если бы Советский Союз действительно нанес упреждающий авиаудар. Ведь через день после начала войны советское руководство приняло решение атаковать аэродромы формально нейтральной Финляндии, нисколько не сомневаясь, что ее ВВС, а также расположенные там самолеты люфтваффе готовы к боевым действиям против нашей страны.

Как известно, вскоре после завершения советско-финской войны началось сближение позиций Финляндии и Германии. Особенно важный этап наступил в конце лета 1940 г. По

мнению российского историка Н.И. Барышникова, «он был судьбоносным для Финляндии, поскольку положил начало вовлечению страны в осуществление Германией подготовки агрессии против Советского Союза» При этом Барышников отмечал важную роль в сближении хороших личных отношений, которые сложились между немецким рейхсмаршалом Г. Герингом и финским главнокомандующим К.Г. Маннергеймом. Постоянные контакты между военными и дипломатами двух стран шли особенно успешно осенью – зимой 1940 г. Когда в Германии заканчивалась работа по составлению плана «Барбаросса», начальник Генерального штаба сухопутных войск Германии генерал Ф. Гальдер встретился с финским посланником П. Талвела, после чего записал в своем рабочем дневнике: «Я просил сведения о сроках приведения финской армии в состояние скрытой боевой готовности для наступления в юго-восточном направлении» Уже из этой записи видно, что немцы имели предварительное согласие на участие Финляндии в агрессии против СССР.

Интенсивные переговоры между двумя странами велись и в последующие месяцы. Важным шагом по вовлечению Финляндии в новую войну стали секретные германо-финские переговоры, состоявшиеся с 25 по 28 мая 1941 г. Германский и финский генеральные штабы окончательно урегулировали и согласовали планы совместных операций, сроки мобилизации и начала наступления на севере. Финским войскам надлежало перейти к активным действиям через 14 дней после германского вторжения

В данной главе нас особенно интересуют вопросы сотрудничества в области военно-воздушных сил. Оно включало перебазирование части немецкой авиации на финские аэродромы для последующих ударов по советской территории, передачу немцам подробных географических карт, выполнение разведывательных полетов финских самолетов над территорией Карельского перешейка и Северного Приладожья в интересах будущей операции, согласование границ операционных зон 1-го и 5-го немецких воздушных флотов с военно-воздушными силами Финляндии и др.

Хотя «большой договор» между Германией и Финляндией о совместных военных действиях против СССР заключен не был, в военных штабах разработали план пропуска немецких войск через финскую территорию, учредили органы координации и связи верховного командования двух стран. Подробностей этих документов руководство нашей страны, разумеется, не знало. Тем не менее Советский Союз имел достоверную информацию о сосредоточении в Финляндии немецких войск и готовности своего северного соседа, пользуясь случаем, «отомстить» за поражение в «зимней войне».

Одним из инициаторов нанесения превентивного удара по финским аэродромам являлся командующий ВВС Ленинградского военного округа генерал-майор (впоследствии Главный маршал авиации) А.А. Новиков. В своих воспоминаниях он подробно описывает первые дни войны и обстановку в Ленинграде в этот период. Новиков подчеркивал: он до конца осознал, что случившееся – не провокация или недоразумение только после допроса первого захваченного в плен экипажа Ju88 из отряда 3/KGr806, сбитого орудиями 194-го зенитного полка ПВО в ночь на 24 июня. По словам Александра Александровича, в лице командира экипажа лейтенанта Э. Саториуса (E. Satorius) он встретил «жестокое и беспощадное врага, физически и духовно подготовленного к большой войне», чье ледяное высокомерие производило сильное впечатление

Генерал А.А. Новиков добился поддержки идеи провести воздушную операцию у командующего округом генерала М.М. Попова и члена Военного совета Н.Н. Клементьева. Они связались с Москвой и убедили Ставку Главного командования, что с финской территории готовятся налеты на Ленинград. Аргумент казался очень весомым. В результате было принято политическое решение на проведение операции. И это несмотря на то что в первые дни войны действовал запрет советским самолетам пересекать границы Румынии и Финляндии. Уже 24 июня вышла директива Ставки за подписью маршала С.К. Тимошенко, которая потребовала от Военного совета вновь созданного Северного фронта: «Начать боевые действия нашей авиации и непрерывными налетами днем и ночью разгромить

авиацию противника и ликвидировать аэродромы в районе южного побережья Финляндии, имея в виду пункты Турку, Малми, Парвоо, Котка, Холола, Тампере, в районах, приграничных с Карельским перешейком, и в районе, Кемиярви, Рованиemi. Операцию провести совместно с ВВС Северного и Балтийского флотов, о чем дать соответствующие указания командованию флотов» Штаб ВВС Красной Армии планировал использовать значительные силы авиации двух фронтов (Северного и Северо-Западного) и двух флотов (Краснознаменного Балтийского и Северного), отдавая основную роль подчиненным Новикова.

В тот же день генералом Поповым и корпусным комиссаром Клементьевым был уточнен и утвержден план боевого использования ВВС Северного фронта В его развитие штабы соединений выпустили боевые приказы. Например, в приказе по 55-й ад, подписанном полковником Ф.Ф. Жеребченко, после констатирующей части («немцы готовят удар по Ленинграду, сосредоточивая наземные войска к нашей границе»), ставилась задача: «С утра 25.6.1941 г. уничтожить авиацию противника на аэродромах Иоэнсу и Йоройнен. Боевое напряжение – три полко-вылета. Состав групп для первого удара: Иоэнсу – 15 самолетов, Йоройнен – 12 самолетов. Бомбить звеньями. Повторный вылет одной девяткой с промежутком через 1,5 ч. Последний удар в 21 ч. Бомбовая зарядка в звене – два самолета – ФАБ-100, один самолет – ЗАБ-50 на все вылеты...»

В других документах определялись задачи каждого из 12 бомбардировочных и 5 истребительных авиаполков, которые предполагалось задействовать в операции. Так, экипажам 72-го бап, базировавшегося на аэродромах Бесовец и Гирвас, надлежало разбомбить цели в уже указанных Иоэнсу, Йоройнене и сфотографировать результаты работы. Согласно плану, в налетах должны были участвовать 37 СБ из этого полка, которым предстояло эшелонировано в течение суток группами от трех до девяти самолетов, без прикрытия истребителями (!) бомбить с высоты 2000-3000 м, произведя не менее четырех ударов по каждому аэродрому. Аналогичные задачи получили и авиаторы других частей.

Планировалось, что сразу после восхода солнца 25 июня по 19 финским аэродромам нанесут удар одновременно 375 бомбардировщиков и 165 истребителей, но фактически ранним утром этого дня вылетело около 300 самолетов Вряд ли за одну ночь можно было подготовить и обеспечить боевые действия нескольких соединений. Вероятно, план (как и ряд других, не реализованных впоследствии) разрабатывался еще в мирное время, и теперь его приняли к исполнению.

Как видно из приведенной схемы в операции участвовали части 1, 2, 5, 41 и 55-й авиадивизий ВВС Северного фронта, 4-й сад ВВС Северо-Западного фронта, 8-й и 10-й авиабригад ВВС КБФ, а также 72-й сап ВВС Северного флота. По данным советских архивов, первый налет в период с 4 ч до 4 ч 50 мин был для противника совершенно неожиданным и причинил ему значительный ущерб. Особенно удачными оказались атаки аэродромов Миккели (202-м бап) и Йоройнен (72-м бап). Согласно оптимистичным докладом экипажей, там удалось разбить множество самолетов, повредить летное поле, разрушить ангары и склады

Всего же за 25 июня советская авиация по плану операции произвела 236 самолето-вылетов бомбардировщиков и 224 – истребителей, посчитав уничтоженными на аэродромах до 30 неприятельских самолетов и еще 11 истребителей – сбитыми в воздушных боях. Советские потери составили 23 бомбардировщика, все истребители вернулись на базы Наше командование пришло к выводу, что, несмотря на серьезные потери ударной авиации, особенно в тех вылетах, где им приходилось действовать без прикрытия, налеты прошли успешно. Операцию, рассчитанную на шесть дней, решили продолжить.

Систематические удары по 39 финским аэродромам повторялись вплоть до 1 июля, хотя и с меньшей интенсивностью, чем в первый день операции. Некоторые базы, такие, как Утти, Лапенранта и Вертсиля, были атакованы по 8-10 раз. Всего же для решения поставленной задачи советские летчики выполнили 992 самолето-вылета и считали уничтоженными 76 самолетов (хотя в некоторых отчетах со ссылкой на результаты

фотоконтроля указываются в числе уничтоженных и поврежденных до 130 немецких и финских самолетов) ценой потери около 40 машин.

В табл. 3.1 приведены общие цифры потерь, понесенных советской авиацией к северу от 60-й параллели за указанные дни (как связанные, так и не связанные с налетами на территорию Финляндии), подсчитанные по архивным документам ВВС армий и флота

Таблица 3.1. Потери советской авиации по типам самолетов к северу от 60-й параллели
Дата И-16 И-15бис, И-153 СБ Ар-2 Пе-2 ДБ-3 МБР-2 ГСТ Всего

25.06.41 1 3 24 – – – – – 28

26.06.41 – – 1 – – – – – 1

27.06.41 1 2 7 – – – – – 10

28.06.41 – 2 5 – – – 2 – 9

29.06.41 4 1 – – 2 1 5 2 15

30.06.41 2 4 – 1 1 – – – 8

Итого 8 12 37 1 3 1 7 2 71

К сказанному можно добавить, что погибли более 100 человек летного состава, включая пять командиров эскадрилий, летающих на СБ. До конца выполнили свой долг перед Родиной майоры Ф.Ф. Москаленко (2-й бап 2-й сад), С.И. Косякин (44-й бап 2-й сад), Ф.И. Панюшкин и капитан Б.А. Стойлик (оба из 201-го бап 41-й ад), а также капитан В.И. Поляков (72-й бап 55-й сад) Кроме того, был сбит своими же истребителями и получил тяжелое ранение зам. командира 202-го бап 41-й ад майор С.П. Сенников, а капитана Г.К. Беляева из 1-го мтап ВВС КБФ ранило осколками разорвавшейся при посадке несброшенной мины.

Подводя итоги первой в Великой Отечественной войне воздушной операции, советское командование пришло к выводу, что неприятель вынужден был оттянуть свою авиацию глубже в тыл и значительно реже подвергать ударам войска и другие объекты Северного фронта в начале своего наступления с территории Финляндии. «До 5 июля 1941 г. противник почти не действовал по нашим аэродромам в полосе Северного фронта. Были сорваны также его попытки подвергнуть в первые дни войны удару с воздуха г. Ленинград»

Кроме того, руководство ВВС Красной Армии считало, что массированные удары по глубинным аэродромам – надежное средство подавления неприятельской авиации, и широко применяло такие налеты в дальнейшем. Один из главных инициаторов упреждающего удара по аэродромам Финляндии генерал А.А. Новиков утверждал, что первыми высказали идею массированного применения военно-воздушных сил в начале войны именно советские теоретики, а немцы лишь ее заимствовали. «Правильно решив, что завоевание господства в воздухе не только тактическая, но и оперативно-стратегическая задача, гитлеровцы с первых же дней войны стремились нанести решающее поражение неприятельской авиации. Добивались они этого мощными ударами бомбардировщиков по основным аэродромам противника, причем на максимально достижимую глубину базирования вражеских ВВС, и при этом прежде всего старались уничтожить истребительную авиацию как главное средство борьбы за господство в воздухе», – пишет Новиков

Однако если проанализировать, каковы реальные потери, понесенные финской стороной, то можно прийти к выводу, что ее урон в самолетах оказался крайне незначительным. Финский историк Р. Пайяри, со ссылкой на финские архивные документы, приводит следующие основные последствия налетов русской авиации с 25 по 30 июня 1941 г.

25.06.

30-40 самолетов разрушили два административных здания в аэропорту Турку и подожгли сауну. Осколками бомб поврежден самолет СБ (финский код VP-8), ставший трофеем после «зимней войны». Несмотря на четыре налета (в 6 ч 10 мин, 9 ч 30 мин, 19 ч 25 мин и 24 ч по средневропейскому времени), железная дорога и станция не пострадали.

Также четыре атаки бомбардировщиков пережил город Котка. Разрушено 4 каменных и 15 деревянных зданий. Пострадало 10 человек, в том числе четверо погибло.

В населенных пунктах Лахти, Хейнавесте, Рованиеми и других лишь отмечались пролеты советских бомбардировщиков, но не сообщалось о причиненном ущербе. Около аэродрома Пуумала шесть бомбардировщиков подожгли лес, а затем новые девять машин сбросили свой груз на уже имевшиеся очаги возгорания. Аэродром не пострадал.

Финская ПВО оказала активное противодействие налетам. Наибольших успехов она достигла в центральном районе, где восьмерка истребителей «Брюстер», ведомая капитаном Л. Ахола (L. Ahola), в 7 ч 15 мин сбила около города Селянпаа сразу шесть СБ, а 20 «Фиатов» из отряда LeLv26 в 11 ч 52 мин уничтожили в районе аэродрома Йоройнен 13 или 14 СБ.

26.06.

Настойчивые атаки на город Турку. Попадания в железнодорожную станцию. Около 50 авиабомб упало на летное поле. Повреждения получили два самолета «Колховен» Kf52 (KO-129 и KO-130).

В городе и на аэродроме погибло 114 человек и примерно 500 получили ранения. Пострадало в основном гражданское население»

Не только Пайяри, но и другие финские историки высказывали предположение, что основными целями советских авиаударов являлись населенные пункты, а не аэродромы. При этом некоторые города серьезно пострадали. Например, в Турку в результате серии налетов уже 25 июня горел практически весь приморский район, было разрушено 18 каменных и 101 деревянный дом, пострадали 55 человек

Таким образом, финские документы не подтверждают серьезных потерь от советских налетов, особенно в материальной части авиации. За 25 июня финны недосчитались лишь одного «Харрикейна» (HC453), разбившегося вместе с пилотом лейтенантом В.А. Теури (V. A. Teuri) при вынужденной посадке, а также устаревшего истребителя «Бульдог» (BU62), потерпевшего катастрофу на взлете; однако его последний вылет не считался боевым. Еще пять финских самолетов и, возможно, несколько немецких машин на аэродроме Утти получили повреждения. Следующую безвозвратную потерю финны понесли 28 июня, когда при вынужденной посадке разбился «Брюстер» (BW369), пилотируемый М.Ф. Пастиненом (M. F. Pastinen).

Можно оценить результаты советской операции следующим образом: за 25-30 июня получили различные повреждения всего 12-15 самолетов, большинство из которых удалось быстро вернуть в строй. Лишь одна машина находилась в ремонте более года. Отметим, что финская авиация к началу июня 1941 г. имела около 500 самолетов разных типов, из них 230 боевых машин находилось в строевых частях.

Финские источники приводят такие данные: 193 боеготовых самолета дислоцировалось на 17 аэродромах, причем ни на одном из них не находилось одновременно более 27 машин. Многие действующие аэродромы (Селянпаа, Весивемаа, Наараярви и ряд других), с которых финны осуществляли перехваты наших бомбардировщиков, были до войны неизвестны советской разведке. Более того, как мы теперь знаем, советское командование путало финские названия: Валкеала ошибочно называли Утти, для самого Утти применяли название Селянпаа, аэродром Парвоо, часто и «успешно» бомбившийся, в реальности не существовал, а о расположении истребителей «Брустер» из 24-й эскадрильи на аэродроме Весивемаа не догадывались. Между тем финский историк К. – Ф. Геуст отмечает, что на последней базе предупреждение постов наблюдения и оповещения утром 25 июня невероятно запоздало и только чудо спасло одно из лучших истребительных подразделений Суоми от разгрома!

Советские налеты выявили слабые места финской ПВО. Так, из-за плохой связи неприятельские истребители опоздали с вылетом на перехват, например, в районе Турку, что позволило авиаторам-балтийцам нанести серьезный ущерб старинной крепости и близлежащим строениям. Крупные пожары наблюдались в пригородах Хельсинки. Офицеры штаба ВВС Суоми, находившегося в стадии перебазирования из столицы в Микели, сами

попали в Хейнола под бомбардировку. Они напряженно всматривались в небо, но «Брюстеры» появились над городом только тогда, когда наши экипажи уже выполнили задание. (Аналогичная ситуация сложилась при перебазировании штаба ВВС Киевского особого военного округа утром 22 июня из Киева в Тарнополь, что помешало организовать более эффективный отпор германскому вторжению на западе Украины, о чем говорилось в предыдущей главе.) Недостаток опыта советских экипажей не позволил добиться более весомых результатов.

Со стороны финнов наиболее результативно действовали в те дни летчики-истребители Э. Киннунен (E. Kinnunen) и В. Порвари (V. Porvari) из 24-й эскадрильи. Первому из них в результате боев 25 июня записали на счет четыре СБ, второму – три и еще по одному самолету, сбитому совместно с напарником. Действительно, ранним утром два «Брустера» за несколько минут между Селянпаа и Хейнола сбили шесть из 27 бомбардировщиков из 201-го бап; кроме экипажей майора Ф.И. Панюшкина и капитана Б.А. Стойлика (о чем уже говорилось), не вернулись хорошо подготовленные к действиям в сложных метеоусловиях экипажи ст. лейтенантов М.Я. Ястребинского и К.А. Славгородского, лейтенантов П.П. Попова и С.Е. Кишеченко. А «неудачником» с финской стороны оказался поручик Н. Катайнен (N. Katajainen; впоследствии кавалер «Креста Маннергейма»). До конца месяца он не одержал ни одной победы, зато дважды попадал в аварии, разбив два самолета.

Сопоставляя данные о налетах ВВС Красной Армии на финские аэродромы и немецких ударах по советским авиабазам несколькими днями ранее, волей-неволей приходишь к выводу, что действия люфтваффе оказались в десятки раз эффективнее. Последние исследования показывают, что советская авиация за 22 и 23 июня 1941 г. лишилась около 3000 самолетов из примерно 9000, имевшихся в западных приграничных округах к началу войны. Западный особый военный округ потерял сразу более половины наличных сил. Конечно, далеко не все наши машины были уничтожены авиабомбами, но люфтваффе сыграли решающую роль в создании обстановки неразберихи, паники и хаоса, а это тоже немаловажный результат воздушных налетов.

Осталось ответить на вопрос, в чем заключаются причины столь низкой эффективности действий наших ВВС против финских аэродромов?

1. Большинство немецких летчиков, в том числе все старшие офицеры и генералы, обладали боевым опытом, и, в частности, они подготовили и осуществили массированные налеты на аэродромы при вторжении в Польшу, Голландию, Францию и другие страны. Советская сторона такого опыта не имела. «Красные командиры» не готовились к действиям в условиях, максимально приближенных к реальным.

2. Можно считать налеты на финские аэродромы и другие объекты неплохо спланированными. Но начавшиеся боевые действия показали недостаточную готовность наших ВВС к операциям в условиях современной войны, даже против такого не самого сильного противника, каковым являлась Финляндия. Ее малочисленная авиация в основном была вооружена самолетами устаревших типов, но летный состав провел в воздухе сотни часов и имел хорошую тактическую подготовку. Боевой опыт, приобретенный некоторыми советскими экипажами в ходе локальных конфликтов, не мог компенсировать отсутствие спаянности и сплоченности многочисленных частей и соединений нашей авиации. Однако командующий ВВС Северного фронта генерал А.А. Новиков, его начальник штаба генерал А.П. Некрасов и многие их подчиненные в ходе последующих событий показали себя с самой лучшей стороны.

3. Накануне войны советская авиация скученно располагалась на нескольких действующих аэродромах, в то время как другие находились в стадии реконструкции или строительства. Так, на аэродроме Тарново, где базировался 129-й иап, находились перед войной 57 МиГ-3 и 52 И-153, а 124-й иап в Высоке-Мазовецке имел 70 МиГ-3 и 29 И-153. Финское командование обычно размещало на одном аэродроме не более одной эскадрильи (в среднем 10-12 машин), заблаговременно подготовив поблизости множество запасных посадочных площадок. Не занятые авиацией, но готовые к приему материальной части, они

способствовали маневру авиационными частями и подразделениями. Обладая хорошо развитой аэродромной сетью в Восточной Пруссии и северных областях Польши, люфтваффе здесь также хорошо рассредоточили авиацию (не забыв обеспечить мощным прикрытием средствами ПВО), чтобы обезопасить себя на случай налетов ВВС Красной Армии. Лишь на юге Польши, как докладывали советские авиаразведчики, в отдельные дни скапливалось множество машин (например, 23 июня на аэродроме Кросно находилось 108 боевых и транспортных самолетов), но наше командование не воспользовалось данными разведки.

4. Серьезной ошибкой советского политического руководства было решение оборудовать действующие аэродромы в нескольких километрах от беспокойной советско-германской границы. Например, аэродром 9-й авиадивизии Долубово располагался в 22 км в глубине нашей территории, а аэродром 10-й авиадивизии Малые Зводы – всего в 20 км. Матчасть в большинстве случаев располагалась на краях поля в линию и не была замаскирована. Это позволило противнику атаковать ее не только с воздуха, но и с земли путем обстрела самолетов полевой артиллерией.

Части люфтваффе, особенно авиагруппы истребителей, штурмовиков и пикировщиков, также располагались вблизи границы, но многие из них заняли передовые аэродромы буквально накануне удара. К началу советской операции против Финляндии основные части финнов были оттянуты на глубинные аэродромы, что значительно затруднило организацию удара по ним. Кстати, как следовало из немецких документов, наибольшие потери 22 июня люфтваффе понесли на Украине (там некоторые наши авиационные дивизии базировались на удалении более 300 км от границы) при рейдах по расположенным в глубоком тылу объектам Киевского особого военного округа.

5. Удачному налету обязательно должна предшествовать тщательная разведка. Накануне войны самолеты люфтваффе более 500 раз пересекали советско-германскую границу. Немало сведений получили немцы от своей агентуры в прифронтовой полосе. В результате большинство советских аэродромов (их место расположения, режим работы, наиболее удобные подходы) были заранее хорошо известны германским летчикам. В противоположность этому советские авиаторы обладали весьма поверхностной, а временами недостоверной информацией о реальных местах базирования финских ВВС. Это подтверждают доклады некоторых экипажей вечером 25 июня, когда одни наши летчики вынуждены были вернуться, не найдя цели, а другие предпринимали попытки провести доразведку в ходе самого вылета. В разведсводке штаба ВВС Северного фронта от 26 июня отмечено, что «наша ночная разведывательная авиация совершала полеты на глубину Микели – Котка, но авиации противника обнаружено не было. Противодействия ночным разведчикам противник не оказывал».

Лишь после захвата и допроса 1 июля 1941 г. летчика «Бленхейма» (BL130) Х.Е. Паури (H.E. Pauri) советскому командованию стало известно, где, к примеру, в действительности базировался финский 4-й бомбардировочный полк, но к тому времени налеты на аэродромы уже прекратились.

Также очень скудную информацию имели наши авиаторы и о немецких авиабазах. Можно отметить лишь несколько успешных полетов экипажей Як-4 из 314-го рап над Восточной Пруссией (выполненных до вторжения нацистов и в первые дни войны), когда стартовавшие по тревоге дежурные патрули «мессершмиттов» не смогли перехватить скоростных разведчиков, но вряд ли советская сторона имела достаточно данных о базировании соединений 1-го германского авиакорпуса, как и других авиакорпусов «флотов вторжения».

6. Многим нашим недочетам трудно найти рациональное объяснение. Так, перед войной во многих истребительных полках флотской авиации были запасены подвесные сбрасываемые бензобаки для И-153 и И-16. Однако командиры даже не пытались с их помощью увеличить радиус действия истребителей для прикрытия бомбардировщиков. В результате уже в первый день мы недосчитались 24 СБ и 72 членов экипажей; финны

утверждают, что девять авиаторов попали в плен. Особенно тяжелые последствия имела гибель пяти командиров эскадрилий.

7. Несмотря на использование устаревшей материальной части, хорошо обученные финские летчики-истребители успешно атаковали советские самолеты разных типов. Им удалось, в частности, сбить три Пе-2, превосходившие в скорости их собственные машины. Первую такую победу одержал в 12 ч 50 мин 29 июня лучший ас Суоми в «зимней войне» лейтенант И. Сарванто (J. Sarvanto). Впоследствии недалеко от города Утти действительно удалось найти обломки Пе-2 (из 58-го бап 2-й сад) с пулевыми пробоинами; экипаж возглавлял ст. лейтенант В.И. Колегаев, судьба которого осталась неизвестной.

8. Организация боевой работы в ВВС Красной Армии в июне 1941 г. находилась на низком уровне. Многие экипажи не имели необходимых карт и не знали, что делать в случае потери ведущего или ориентировки. Часто нарушалось взаимодействие родов авиации, а также авиации с наземными службами. Свои самолеты обстреливались и даже сбивались зенитной артиллерией в ходе налетов на финские аэродромы. Не имелось в советской авиации и централизованной системы управления частями и соединениями. При решении этих вопросов ВВС Германии и Финляндии имели заметное преимущество в течение 1941 г.

В заключение отметим, что вся система советской ПВО (и не только ПВО!) 22 июня оказалась не готова к противодействию агрессору. Деморализованные противоречивыми приказами, требованиями: «Не поддаваться на провокации!», агитацией, исходящей из указаний политического руководства «не поссориться с Германией», многие наши бойцы и командиры роковым воскресным утром занимали выжидательную позицию, теряя драгоценное время. Ничего подобного не наблюдалось в ПВО Финляндии: летчики-истребители и зенитчики сразу же открыли огонь на поражение по советским самолетам.

Глава 4. Грозное московское лето

Люфтваффе, завоевав в течение нескольких недель стратегическое господство в воздухе на советско-германском фронте, сосредоточили свои усилия на поддержке наземных войск. Немецкие командиры считали, что надо совмещать удары непосредственно на поле боя с действиями по уничтожению наиболее важных объектов советского тыла, стремясь прервать снабжение войск, нарушить управление, вывести из строя железнодорожный транспорт, сорвать перегруппировки. Летние атаки советской столицы являлись необычной операцией для немецкой авиации: хотя среди целей экипажей бомбардировщиков были и военные объекты, главные задачи состояли в создании обстановки уныния и паники среди москвичей, подавлении их воли к сопротивлению, подчеркивании могущества и непобедимости люфтваффе. Но неожиданно для немцев противовоздушная оборона Москвы оказалась весьма сильной, а для ее преодоления приходилось задействовать наиболее подготовленные экипажи.

У истоков ПВО Москвы

После окончания гражданской войны и к началу осуществления военной реформы 1924-1925 гг. наша страна значительно отставала от ведущих зарубежных держав в вопросах развития сил противовоздушной обороны. В Великобритании, Франции, Польше, некоторых других странах шло количественное и качественное наращивание военно-воздушных сил, разрабатывались планы их применения в различных ситуациях, изыскивались новые организационные формы для действий тактического и оперативного масштабов. Советский Союз стремился наверстать упущенное, ускоренными темпами провести ряд мероприятий, направленных, как тогда говорили, на улучшение воздушной обороны.

Уже в 1925 г. штаб РККА определил назначение противовоздушной обороны, сформулировал понятия «противовоздушная оборона страны» и «противовоздушная оборона

фронтной полосы», объяснил различия между ними. Также штаб приступил к формированию органов управления войсками ПВО. Однако наладить плановую работу по созданию системы защиты от воздушного нападения долго не удавалось. Одна из причин – разобщенность, отсутствие в центральном аппарате наркомата обороны специального органа, ведающего этими вопросами. Ведь части зенитной артиллерии во всех отношениях подчинялись начальникам артиллерии военных округов, прожектористы находились в ведении инженерной службы, а вопросами формирования, обучения и боевого применения истребительной авиации занималось управление Военно-воздушных сил РККА.

Основу построения системы противовоздушной обороны в границах военного округа составляли сектора ПВО. В июне 1928 г. Совет Труда и Обороны СССР, рассмотрев вопрос о противовоздушной обороне пунктов страны, утвердил Перечень важнейших городов, подлежащих защите. Среди 48 пунктов в западной части Советского Союза шесть располагались в границах Московского военного округа. Руководство ими было передано командирам общевойсковых соединений (корпусов), которые одновременно являлись начальниками секторов ПВО. В последующие годы вопросы подчиненности, функций, границ секторов неоднократно пересматривались.

В начале 1930-х годов стала создаваться основа противовоздушной обороны Советского Союза в тех формах, которые существовали, по крайней мере, следующие 15-18 лет. Организованное в штабе РККА 6-е управление впоследствии было развернуто в управление противовоздушной обороны с непосредственным подчинением Реввоенсовету СССР. Его возглавляли, занимая эту должность буквально по несколько месяцев, И.Ф. Блажевич, Д.А. Кучинский, М.Е. Медведев. Все они оставили заметный след: организовали выпуск журнала «Противовоздушная оборона», провели важные учения войск ПВО, создали курсы усовершенствования командного состава, разработали положение о местных частях ПВО, частях воздушного наблюдения, оповещения и связи (ВНОС) ПВО территории страны...

Москва была объявлена пунктом ПВО весной 1930 г., чему предшествовали мероприятия по качественному и количественному усилению привлеченных сил и средств. Примерно за год до этого один из артдивизионов развернули в 85-й зенитно-артиллерийский полк (командир Б.Н. Ненашев), где насчитывалось 24 зенитных орудия. Вскоре зенитные средства сводят в 10-ю артиллерийскую бригаду, куда вошли указанный выше полк, электротехнический батальон, пулеметная рота и учебный пулеметный батальон. Это была одна из первых бригад ПВО в Красной Армии. Ею командовал и одновременно являлся начальником пункта ПВО г. Москвы В.А. Бюллер.

В частях ПВО Москвы совершенствовалась методика боевой подготовки зенитчиков. В частности, в Москве летом 1931 г. в присутствии командующего войсками Московского военного округа А.И. Корка проводились тренировки по поражению летящего самолета; здесь впервые в Советском Союзе была продемонстрирована стрельба зенитчиков по буксируемому конусу. Теоретический вклад в вопросы защиты пункта от атак с воздуха внес М.Е. Медведев, опубликовав в 1932 г. труд «Противовоздушная оборона». Заметно обогатили теорию применения войск ПВО, уточнили многие положения, связанные со строительством системы ПВО, в этот период также Н.А. Бородачев, И.Я. Поплавский, В.Н. Левичев и др.

После того как в июне 1931 г. начальник штаба РККА А.И. Егоров, глубоко вникнув в проблемы противовоздушной обороны, изложил их в докладе Реввоенсовету, в апреле следующего года СНК СССР признал «современное состояние противовоздушной обороны страны неудовлетворительным и не отвечающим задачам и темпам социалистического строительства и обороны». Вышедшее тогда же постановление этого руководящего органа возложило ответственность за всю систему воздушной обороны на наркома по военным и морским делам. Согласно общему плану стала строиться ПВО столицы. В конце 1931 г. на базе 10-й артиллерийской бригады создается 1-я артиллерийская дивизия ПВО, командиром которой назначили Н.В. Щеглова (он же начальник пункта ПВО).

В первой половине 1932 г. значительное внимание было уделено организации службы воздушного наблюдения, оповещения и связи (ВНОС) – свыше 70 основных и вспомогательных постов двумя полукольцами развернули с севера на юг на удалении до 300 и до 100 км от Москвы. На основе доклада начальника пункта П ВО столицы Н.В. Щеглова Военный совет МВО обратился к наркому обороны К.Е. Ворошилову с просьбой усилить оборону путем увеличения активных средств ПВО. В течение следующего года столице был определен штатный состав из 77 истребителей (ранее их в системе противовоздушной обороны не имелось вовсе), 66 зенитных орудий, 108 зенитных пулеметов, 36 прожекторных станций. Количество постов ВНОС доводилось до 157.

Между тем учения войск ПВО, проводившиеся осенью 1932 г. под руководством С.С. Каменева, И.П. Уборевича и А.И. Корка, выявили существенные недостатки в тактической подготовке частей и подразделений. По плану учений следовало отразить внезапный налет неприятельской авиации на Москву. Однако наблюдательные посты, тогда находившиеся в ведении органов милиции, в течение первых суток военной игры так и не удалось развернуть. Несостоятельной оказалась также система оповещения города о воздушной опасности, рассчитанная на гудки паровозов и заводов. Зенитчики смогли подготовить орудия к бою через 12-14 ч после объявления воздушной тревоги – это время ушло на оборудование огневых позиций.

Анализируя все стороны противовоздушной обороны столицы, ее начальник – командир 1-й артиллерийской дивизии Н.В. Щеглов вынужден был в своем рапорте на имя командующего войсками МВО указать: «Количество средств и сама система обороны абсолютно не отвечают современным требованиям и ни в какой мере не обеспечивают противовоздушную оборону Москвы. Крупным недостатком является полное отсутствие истребительной авиации, которая относится к главнейшим средствам обороны от воздушных налетов противника»

Первостепенным следствием данного рапорта стало перебазирование 10-й авиабригады с Центрального аэродрома столицы в Подмоскowie и реорганизация ее в 57-ю истребительную авиабригаду, которую оперативно подчинили командиру 1-й артиллерийской дивизии. На вооружении эскадрилий имелись истребители И-5, которые вскоре заменили на более совершенные И-15 и И-16. Зенитно-артиллерийские части пополнялись 76-мм орудиями образца 1931 г., имевшими отличные для своего времени баллистические характеристики и позволявшими вести борьбу с неприятельскими самолетами на высотах до 9000 м. В том же году были приняты на вооружение счетверенные установки зенитных пулеметов, предназначенные для уничтожения низколетящих самолетов.

Первый, еще весьма несовершенный прибор автоматического управления стрельбой ПУАЗО-1 начал появляться в войсках ПВО Москвы после 1932 г. Примерно в то же время на вооружение частей воздушного заграждения стали поступать аэростаты КВ-КН (системы «Тандем» – двойной аэростат). Части приступили к освоению станций-искателей «Прожзвук-1», в которых прожекторы синхронно связывались с звукоулавливателем. Одновременно начались опыты по установке радиооборудования на самолеты-истребители.

К сожалению, репрессии не обошли стороной командование МВО. В мае 1937 г. среди первых представителей высшего комсостава был арестован за участие в «военно-фашистском заговоре» бывший командующий войсками округа командарм 2-го ранга А.И. Корк (в то время занимал должность начальника Военной академии им. М.В. Фрунзе), а вслед за ним оказались в тюрьме и погибли его ближайшие сподвижники по противовоздушной обороне: начальник ПВО Москвы комбриг В.А. Бюллер, начальник штаба пункта ПВО полковник А.Ф. Заколоткин, зам. начальника политотдела 1-й дивизии ПВО полковой комиссар Т.М. Спире, командир одного из зенитно-артиллерийских полков 1-й дивизии полковник И.Н. Бердник и некоторые другие. Комдива Н.В. Щеглова, долгое время возглавлявшего 1-ю дивизию, по службе характеризовали как «выдающегося артиллериста Красной Армии» но это не спасло ему жизнь. Аналогично сложились судьбы

командующих ВВС МВО комдивов А.И. Бергольца, Н.М. Уварова и С.И. Чернобровкина. Попали под раскручивающийся маховик репрессий командарм 2-го ранга А.И. Седякин, комдивы И.Ф. Блажевич и Д.А. Кучинский, комбриг М.Е. Медведев, которые в 1930-е годы возглавляли управление ПВО и многое сделали для усиления и повышения эффективности обороны столицы от воздушного нападения.

В соответствии с принятыми решениями правительства, в 1937 г. вместо территориальной, существовавшей с 1925 г., была введена кадровая система комплектования частей противовоздушной обороны. В следующем году в Подмоскovie на основе 1-й артиллерийской дивизии создается 1-й корпус противовоздушной обороны во главе с комдивом Ф.И. Крюковым. Новое соединение объединяло зенитную артиллерию, зенитные пулеметы, прожекторные части, отряды аэростатов заграждения и части ВНОС. 57-я авиабригада не вошла в состав корпуса, но осталась в его оперативном подчинении. На базе эскадрилий создавались авиаполки. Усиление личным составом и пополнение новой техникой позволило подразделения разворачивать в части, а части в соединения. После назначения маршала С.М. Буденного командующим войсками МВО округ без преувеличения находился в привилегированном положении; с просьбами герой Гражданской войны неоднократно обращался лично к И.В. Сталину.

Однако не будет ошибкой утверждать, что ни С.М. Буденный, ни его непосредственный начальник нарком обороны К.Е. Ворошилов, ни многие другие из военного руководства страны не понимали до конца задачи ПВО в системе Вооруженных сил. Ей отводилась явно вспомогательная роль. Не было осознания важности истребительной авиации в системе войск ПВО. Возможность массированных налетов, особенно ночью, неприятельской авиации на такой крупный пункт, как Москва, серьезно не рассматривалась, и четкого плана по их отражению даже днем еще не существовало. А ведь в ночное время или в условиях плохой погоды было гораздо труднее своевременно привести разнородные части ПВО в состояние боевой готовности, не допустить неприятельские самолеты к городу.

Военные конфликты в Испании, Китае, Монголии, Финляндии, где приняли участие как отдельные воины, проходящие службу в ПВО Москвы, так и подразделения (преимущественно летчики, но в боях на реке Халхин-Гол сражались также батареи 85-го и 191-го зенитных полков), командированные для оказания интернациональной помощи или защиты государственных границ страны, оказали определенное влияние на взгляды военного руководства. Хотя, насколько известно, боевые действия войск ПВО в этих конфликтах не стали предметом широкого обсуждения, обобщающих материалов по современному развитию бомбардировочной авиации в конце 1930-х годов, ее возросшим возможностям и необходимости усиления противовоздушной обороны не опубликовали, было решено осуществить целый ряд мероприятий, исходя из полученного опыта. Так, один из важнейших выводов, сделанных комиссией наркомата обороны после завершения «зимней войны», касался необходимости создания более крупных авиационных соединений, а в качестве основного тактического соединения ВВС вводилась авиационная дивизия.

Летом 1940 г. началось формирование 24-й истребительной авиадивизии (иад) (командир полковник Н.А. Сбытов) на базе 57-й истребительной авиабригады в составе 11, 16, 24, 27 и 34-го иап. Между тем формирование большого числа новых авиационных, артиллерийских или иных частей привело к росту потребности в командных кадрах. Нередко артдивизионами и авиаэскадрильями командовали старшие лейтенанты. Неудивительно, что прошедшие осенью в частях 1-го корпуса ПВО и 24-й иад учения по отражению массированных налетов неприятеля в любую погоду, днем и ночью выявили значительное число недостатков.

В то же время учения, где впервые попытались воспользоваться опытом боевых действий на Западе за первый год Второй мировой войны, оказались очень полезными, позволили отработать эшелонированное применение средств ПВО, дежурство истребителей в воздухе и на аэродромах, их взаимодействие с зенитно-артиллерийскими частями. Подразделения частей ВНОС учились обнаруживать и опознавать различные типы

самолетов, своевременно предупреждать об их появлении командование, наводить свои истребители на самолеты условного противника. Определенные навыки приобрели прожектористы, освещавшие самолеты ночью. Вероятно, они впервые успешно сопровождали одновременно несколько целей через всю зону ПВО.

Накануне войны

Как известно, после неудач в «зимней войне» с Финляндией И.В. Сталин освободил маршала К.Е. Ворошилова от должности наркома обороны, заменив его 8 мая 1940 г. на маршала С.К. Тимошенко. В составленном в связи со сдачей-приемом дел акте (он был подготовлен, вероятно, в конце года) комиссией, в частности, отмечалось, что «противовоздушная оборона войск и обороняемых пунктов находится в состоянии полной запущенности. Существующее состояние ПВО не отвечает современным требованиям. Подготовка зенитных частей неудовлетворительная, и тренировка их ведется с устарелыми типами самолетов... Вооружению зенитной артиллерии не уделялось должного внимания. Совершенно недостаточна обеспеченность приборами управления зенитной артиллерии... Слабо развиты прожекторные части, не все объекты обеспечены прожекторами... Служба ВНОС плохо организована, вооружена и слабо подготовлена, не обеспечивает своевременного обнаружения самолетов противника. Радиоперехватывающие средства (РУС и «Редут») имеются только в отдельных образцах. Нет ясности, кому подчиняется служба ВНОС: командующему ВВС или отделу ПВО»

Наркомат обороны при полной поддержке правительства принимает ряд мер, направленных на улучшение создавшегося положения. 27 декабря 1940 г. управление ПВО РККА было преобразовано в Главное управление (ГУ) ПВО с подчинением непосредственно наркому обороны; на должность начальника назначили генерала Д.Т. Козлова. Теперь на ГУ ПВО не только возлагались организация противовоздушной обороны территории Советского Союза, руководство боевой подготовкой, но и разработка уставов, наставлений и инструкций.

Маршал С.К. Тимошенко издал ряд приказов, направленных на повышение боевой и политической подготовки войск. В них от войск пунктовой ПВО он требовал прежде всего отработать взаимодействие сил и средств, овладеть техникой обнаружения и опознавания самолетов на предельных высотах, научиться освещать скоростные самолеты на высотах до 6000 м, а также решать другие вопросы. В приказе № 30 от 21 января 1941 г. нарком обороны указал на необходимость продолжить боевую учебу, выделив новые задачи, такие, как ведение ночной стрельбы из зенитных орудий по неосвещенным целям, подъем аэростатов заграждения в сложной обстановке (сильный ветер, осадки), наведение истребительной авиации на самолеты противника в дневных и ночных условиях... «На общевойсковых учениях и командно-штабных выходах в поле отрабатывать вопросы ПВО с фактической организацией сети ВНОС и работой авиации» – требовал С.К. Тимошенко.

Учитывая возросшую вероятность агрессии со стороны Германии, 14 февраля 1941 г. создается Московская зона ПВО во главе с генерал-майором М.С. Громадиным, состоящая из 1-го корпуса и четырех бригадных (Горьковского, Калининского, Тульского и Ярославского) районов. Непосредственно оборона столицы возлагалась на 1-й корпус ПВО, в командовании которым генерал-майор Тихонов сменил Громадина. В состав корпуса входили части и подразделения зенитной артиллерии, зенитных пулеметов, прожекторов, аэростатов заграждения, ВНОС и связи.

В это беспокойное время было издано много приказов и распоряжений, часто назначались новые «первые лица» войск ПВО. Изменения в лучшую сторону если и происходили, то крайне медленно. Это видно, в частности, из справки-доклада наркому обороны от 21 марта при передаче дел от генерала Е.С. Птухина генералу Г.М. Штерну. В документе отмечалось, что в войсках ощущался большой недостаток в основных видах вооружения, особенно в зенитной артиллерии малого калибра, зенитных прожекторах,

приборах управления огнем, боеприпасах к новым орудиям среднего калибра (имеются в виду 85-мм пушки), аэростатах заграждения, станциях радиообнаружения. Указывалось на такие прискорбные факты, как «замораживание» строительства защищенных командных пунктов, значительная неукomплектованность начальствующего состава ГУ ПВО, среди которых не было ни одного специалиста по истребительной авиации

4 апреля 1941 г. нарком обороны утвердил «перечень пунктовой истребительной авиации ПВО», и на следующий день в оперативное подчинение «пункта Москва» из состава ВВС МВО передали 24-ю истребительную авиадивизию (иад), возглавляемую теперь полковником И.Д. Климовым (полковник Н.А. Сбытов принял командование ВВС МВО). Общее руководство силами ПВО столицы предусматривалось осуществлять с командного пункта 1-го корпуса. Здесь должны были находиться командующий Московской зоной и его штаб, главный пост ВНОС, узел связи, командиры зенитной артиллерии и истребительной авиации.

Через два дня генерал М.С. Громадин подписал несколько документов, касающихся сроков приведения в готовность истребителей по боевой тревоге, плановую таблицу взаимодействия истребительной авиации и зенитной артиллерии в светлое время суток, кодовую таблицу для наведения истребителей с поста ВНОС при помощи стрел и радиосигналов, таблицу, определявшую действия органов управления ПВО Москвы, включая штаб, главный пост ВНОС, районные и наблюдательные посты...

В соответствии с указаниями командующего МВО генерала И.В. Тюленева была произведена передислокация ряда истребительных полков ПВО на аэродромы в радиусе 100-120 км от центра столицы. По замыслу советского руководства, при налете противника истребители должны уничтожать неприятеля на дальних подступах (не ближе 60 км от города), используя световые прожекторные поля, а части зенитной артиллерии – создавать зону огня вокруг города и внутри него в районе важнейших объектов. Задача прожектористов в этой ситуации – освещать цели для зенитчиков. Центр города, его западные и южные окраины прикрывали также аэростаты заграждения и зенитно-пулеметные части.

Война неотвратимо приближалась, а организационные мероприятия, подготовленные советским руководством, явно запаздывали, хотя за четыре года, предшествовавшие вторжению неприятеля, численность наземных войск ПВО выросла в 6 раз. Но степень их готовности к боям оставляла желать лучшего. Весной 1941 г. приоритет в оснащении новой техникой был отдан западным приграничным округам. Здесь, вблизи беспокойной границы с Германией, завершалось формирование зон ПВО. Многие из них, например Северо-Западная зона, войска которой защищали города Рига, Каунас, Вильнюс, имели более высокую укомплектованность зенитными орудиями и пулеметами, чем в Подмосковье. Обеспеченность 1-го корпуса ПВО, например, орудиями малого калибра составляла 37% штатного состава, зенитных пулеметов – 44%, а станциями «Прожзвук» – всего 15%

Крайне неприятный случай произошел 15 мая 1941 г., когда немецкий транспортный самолет Ju52, нарушив воздушное пространство СССР, совершил перелет по маршруту Белосток – Минск – Смоленск – Москва и беспрепятственно приземлился на Центральном аэродроме. Несомненно, германский экипаж уточнял нашу аэродромную сеть на одном из главных направлений будущего наступления по плану «Барбаросса» и проверял готовность нашей ПВО. Можно согласиться с военным историком, специалистом в области геополитики генералом Л.Г. Ивашовым, который, разбирая этот эпизод, сравнил обстоятельства пролетов «юнкерса» в 1941 г. и «цессны» М. Руста в 1987 г., после чего заключил: «Эти два полета имеют много общего. Успех их был обусловлен примерно одним и тем же: беспечностью и несогласованностью действий наших дежурных смен ВВС и ПВО, отсутствием четкой системы ответственности, слабой обученностью воинов, несовершенством вооружения и техники»

10 июня нарком обороны издал приказ «О факте беспрепятственного пропуска через границу самолета Ju52 15 мая 1941 г.», в котором отметил, что посты ВНОС обнаружили

самолет лишь после того, как он углубился на нашу территорию, к тому же приняли Ju52 за рейсовый DC-3 и не посчитали необходимым предпринять какие-либо меры по предотвращению полета. «Вследствие плохой организации службы в штабе 1-го корпуса ПВО г. Москвы командир... генерал-майор Тихонов и заместитель начальника Главного управления ПВО генерал-майор Осипов до 17 мая ничего не знали о самовольном перелете границы самолетом Ju52, хотя дежурный 1-го корпуса ПВО 15 мая получил извещение от диспетчера Гражданского воздушного флота, что внерейсовый самолет пролетел Белосток» – говорилось в приказе.

Может показаться странным, что в то суровое время не последовало соответствующих «оргвыводов» – нарком обороны С.К. Тимошенко и начальник Генерального штаба Г.К. Жуков ограничились выговорами и замечаниями. Впрочем, некоторые историки полагают, будто инцидент послужил причиной ареста в ночь на 8 июня 1941 г. начальника ГУ ПВО Героя Советского Союза генерал-полковника Г.М. Штерна. Скорее, пролет «юнкерса» был лишь предлогом, поскольку Григорий Михайлович уже находился в «разработке органов НКВД за распространение троцкистских идей в Вооруженных силах», на что имелаась санкция наркома обороны. Отметим еще одну кадровую перестановку: вскоре генерала Тихонова на посту командующего 1-м корпусом сменил генерал Журавлев, который руководил противовоздушной обороной Москвы практически всю войну.

Ряд важных мероприятий в войсках ПВО по совершенствованию организационной структуры, перевооружению частей и соединений на новую технику, строительству командных пунктов, укомплектованию средствами связи и подготовке надежной системы управления к 22 июня 1941 г. завершены не были. Приказы на выполнение других мероприятий датировались второй половиной июня. Так, за два дня до вторжения вермахта в СССР командование распорядилось сформировать на основе 24-й над и управления 78-й иад 6-й истребительный авиакорпус (иак) ПВО во главе с полковником И.Д. Климовым. В его состав вошли 5 имевшихся и 6 формируемых авиационных полков, где насчитывалось 389 истребителей, в том числе 175 машин новых типов: МиГ-3, ЛаГГ-3, Як-1. (По данным германской разведки, для защиты Москвы перед войной советское командование выделило 144 устаревших истребителя) Надо отметить, что летчиками 6-го иак ПВО современные машины были освоены намного лучше, чем в частях фронтовой авиации. «Старые» полки – 11, 16, 24, 27 и 34-й – составляли гордость ВВС Красной Армии. Например, 34-й иап, возглавляемый майором Л.Г. Рыбкиным, одним из первых получил МиГ-3 и 1 мая 1941 г. участвовал в воздушном параде над Красной площадью. По уровню боевой подготовки, количеству налетанных часов (не менее 400) такие летчики полка, как А.Г. Лукьянов, М.Г. Трунов, А.В. Смирнов, Н.Г. Щербина, заметно превосходили своих сослуживцев по корпусу. Еще до рождения советской гвардии под Москвой появились отборные части.

Война началась

С первого дня войны Москва привлекала повышенное внимание руководителей Третьего рейха как административно-политический центр государства, сосредоточение важных коммуникаций и военной промышленности. Удалось установить, что 22 июня экипаж из авиагруппы стратегической разведки Auf. Kl.Gr.Ob.d.L с высоты 10 000 м сделал первые фотоснимки советской столицы. Полет не был обнаружен войсками ПВО, хотя и состоялся: в сбитом спустя примерно месяц вражеском бомбардировщике нашли фотопланшет, изготовленный на основе этих снимков.

В тот же день приказом по местной противовоздушной обороне (МПВО) Москвы и Московской области комбриг С.Ф. Фролов ввел «угрожаемое положение», потребовав от населения точно и своевременно выполнять правила МПВО, в первую очередь соблюдать светомаскировку. Руководители разного уровня должны были проверить готовность бомбо – и газозубежищ (общее количество коллективных укрытий вскоре превысило 3000), оповестить людей об основных сигналах, таких, как «Воздушная тревога» и «Отбой

воздушной тревоги», разъяснить, кем и когда они будут подаваться

1 июля 1941 г. посты ВНОС засекли разведчик Ju88 в районе Вязьмы. Он сделал несколько кругов и скрылся в северном направлении. В дальнейшем одиночные самолеты люфтваффе систематически производили разведывательные полеты. Они стремились в первую очередь вскрыть систему ПВО. 2 июля двухмоторные самолеты противника появлялись в районе Ржева, Калинина, Великих Лук, а через сутки – над западной окраиной Москвы. 8 июля Ju88 проследовал по маршруту Вязьма – Гжатск – Можайск – Кубинка – Внуково – центр Москвы и ушел в сторону Ржева. На его перехват с различных аэродромов поднимались 19 истребителей новых типов. «Юнкерс» летел на высоте 6000-7000 м со скоростью около 400 км/ч, но обнаружить его в небе и атаковать не удалось.

Начиная с этого дня, воздушная разведка усилилась. Проводили ее в основном экипажи из отрядов 1, 2(F)/122 и Aufkl.Gr.Ob.d.L. Немецкое командование интересовалось железнодорожными перевозками, аэродромами, военно-промышленными и другими объектами Московской зоны ПВО. Иногда «юнкеры» бомбили узлы дорог, железнодорожные составы, колонны автомашин в районах Ржева, Волоколамска, Торжка... Пока эти действия не причиняли серьезного ущерба, но чувствовалось, что скоро москвичей ждут серьезные испытания. Ни для кого не были секретом бомбардировки Герники, Варшавы, Роттердама, Лондона.

Схватки в небе Москвы в начале июля 1941 г. показали боеготовность системы ПВО, воины которой неоднократно пытались сбить разведчиков. Впервые это удалось 2-го числа летчику 11-го иап лейтенанту С.С. Гошко. Не сумев пулеметно-пушечным огнем поразить He111 (код A1+CN), пилот своим Як-1 таранил врага ударом по стабилизатору и затем приземлился на истребителе с поврежденным винтом. Неприятельская машина из отряда 5/KG53 разбилась около Ржева. Погибли пять членов экипажа во главе с лейтенантом Г.В. Майером (G. W. Mayer) и военный корреспондент Г. Фовинкель (H. Vowinkel), который собирался описать действия германских авиаторов при рейде на русскую столицу. Также в этот день не вернулся с боевого задания в район Москвы Ju88 (код F6+NH) из отряда 1(F)/122. Пилотировал самолет опытный лейтенант В. Лютш (W. Lutsch), сумевший со своим экипажем перейти линию фронта и выйти к своим; впоследствии Лютша наградили «Рыцарским Крестом».

В шести полках зенитной артиллерии на 22 июня насчитывалось 548 зенитных пушек среднего калибра (76,2 и 85 мм), 28 – малого калибра (37 и 25 мм), а в полку зенитных пулеметов – 81 счетверенная установка. 68 аэростатных постов (два полка) прикрывали центр Москвы, южные и западные подступы, а также водонасосные станции в Рублеве и Щитникове. Общая система ВНОС по штату включала 580 наблюдательных и 32 ротных поста, но в мирное время действовала только дежурная система ВНОС из 120 постов. И наконец, 337-й отдельный радиотехнический батальон ВНОС имел на вооружении последнее достижение радиотехники – пять радиоуправляющих станций РУС-1 и РУС-2. Под Москвой использовались лучшие образцы боевой техники, которые выпускала отечественная промышленность. Такими по праву могли считаться 37-мм автоматическая зенитная пушка образца 1939 г. с автоматическим прицелом, 85-мм зенитная пушка образца 1939 г., звукоуправляющая станция ЗТ-5 и др. Опытная станция РУС-2 «Редут» фиксировала воздушные цели в радиусе до 120 км, определяя их азимут, дальность, курс, скорость и примерное количество машин в группе.

С первых дней войны, по мере проведения мобилизационного развертывания, войска ПВО Москвы имели немало сил и средств. Но несогласованные действия различных командных инстанций мешали их оптимальному использованию. Так, 23 июня при появлении пяти-шести неопознанных самолетов (впоследствии выяснилось, что они принадлежали транспортному отряду НКАП) по инициативе командира 1-го корпуса ПВО генерала Д.А. Журавлева были подняты в воздух 36 истребителей (хотя ему истребительная авиация подчинялась лишь оперативно) и по приказу командира 6-го иак полковника И.Д. Климова – еще 36 истребителей. Имея различные взгляды на управление истребительной

авиацией ПВО, эти командиры апеллировали к Сталину: Климов считал, что он должен чаще бывать во вверенных ему полках, а Журавлев требовал постоянного присутствия Климова на командном пункте и его безусловного подчинения командованию 1-го корпуса ПВО

Наблюдались многочисленные случаи ошибок в определении принадлежности самолетов. К примеру, 24 июня 1941 г. звено ПС-84, груженных взрывчаткой, без предупреждения оказалось над Волоколамском, бойцы постов ВНОС не сумели опознать свои транспортные машины по звуку моторов и силуэтам, и на центральный пост поступили соответствующие сообщения. Десять истребителей 120-го иап, поднятые по тревоге, также не распознали свои машины и обстреляли их. Транспортный ПС-84 зав. № 3482 (пилот Коршунов) получил 25 пробоин, но благополучно приземлился. Проводившего расследование этого инцидента армейского комиссара 1-го ранга Л.З. Мехлиса сначала сильно беспокоило, что из-за неразберихи едва не погибли наши самолеты. Потом акцент был сделан на другом: ведь если истребители не смогли помешать полету тихоходных, уязвимых транспортников, то как же им удастся перехватить хорошо вооруженные и скоростные самолеты люфтваффе?!

Количество нарушений воздушного пространства вокруг столицы своими пилотами росло, как снежный ком: к 30 июня посты ВНОС обнаружили, а летчики 6-го иак принудили к посадке 19 самолетов, шедших без заявок в Москву или через город. Среди этих машин были довольно редкие типы «Сталь-2» и «Сталь-3». Подобные случаи происходили, хотя с первых дней войны были установлены контрольно-пропускные пункты (КПП), обязательные для пролета всех самолетов, направлявшихся в Москву. Например, режим КПП Серпухова требовал, чтобы самолеты снижались до 500 м и проходили створ «ворот», давая сигналы «я свой». На практике, несмотря на категорический запрет, пролеты не прекращались над местным аэродромом и так называемым «окским» мостом.

И в июне, и позже «заблудившиеся» самолеты считались вражескими и подвергались обстрелу. Во многом этим, а также несовершенством службы ВНОС можно объяснить, в частности, тот факт, что, по советским данным, в октябре 1941 г. на Москву произведен 31 налет с участием около 2000 самолетов, а по немецким – 23 налета с 289 бомбардировщиками.

Одним из наиболее слабых звеньев в системе ПВО являлась связь: радиостанций имелось недостаточно, практики работы с ними не было, и основным видом связи оставалась проводная телефонная. Посты ВНОС эффективно использовались для оповещения о появлении противника, но попытки их бойцов полотнищами и стрелами, как тогда предписывалось, наводить свои истребители на немецкие самолеты не дали положительных результатов даже днем. Много времени уходило на выкладывание сигналов на земле, и противник уходил из зоны. Да и заметить с воздуха сигнал было не просто.

Командующий войсками МВО генерал П.А. Артемьев (он сменил генерала И.В. Тюленева, по приказу Ставки принявшего командование Южным фронтом) отметил и другие недостатки в системе ПВО Москвы. Так, недостаточно имелось артиллерийских стволов, особенно малого калибра. Для каждого из новых 85-мм орудий запас снарядов не превышал 150, что, по расчетам, хватало только на 10-12 мин боя; требовалось срочно подвезти дополнительный боезапас, чтобы увеличить его хотя бы до 450 снарядов на орудие. Генерал Артемьев обращал внимание на малочисленность вспомогательной техники и приборов, например, стартеров, аккумуляторов, баллонов сжатого воздуха для истребительной авиации. Из положенных по штату 110 стартеров в наличии было 39, а из 165 бензозаправщиков – лишь 40 штук. Такая низкая оснащенность спецмашинами могла, по мнению командующего, сорвать боевую работу частей при отражении массированного налета

Не вызвали оптимизма результаты проверки боеготовности частей 1-го корпуса ПВО, проведенной по указанию нового начальника ГУ ПВО генерала Н.Н. Воронова его заместителем генералом А.А. Осиповым в последних числах июня. Отметив недочеты в истребительной авиации 6-го иак (затруднены быстрые вылеты истребителей по боевой

тревоге, не выполнены воздушные стрельбы на самолетах МиГ-3 и ЛаГГ-3, ненадежна связь авиачастей с КП корпуса, слаба маскировка аэродромов и отсутствуют средства их восстановления при бомбардировках неприятеля), он более подробно остановился на недостатках зенитно-артиллерийских частей по материалам инспекции в 193, 251 и 329-м зенап:

«1. Оперативно-боевые документы штабами не отработаны (боевые приказы по тылу, распоряжения по разведке и связи отсутствуют), командиры полков и дивизионов на своих КП не имеют рабочей карты с нанесенными на ней всеми средствами своего сектора.

2. Журналы боевых действий ведутся небрежно, а в некоторых дивизионах даже не начаты.

3. Взаимодействие всех средств артиллерийско-зенитной обороны, дислоцированных в данном секторе, отсутствует.

4. Заградительный огонь в штабах полков и дивизионов не продуман.

5. Наблюдательные пункты во всех штабах полков выставлены на удалении не более 6 км от передовых батарей, что не обеспечивает открытие огня на границе поражаемого пространства.

6. Оповещение о полетах своей авиации штабом корпуса и штабами полков и дивизионов организовано небрежно...»

Всего в документе насчитывалось 17 пунктов, относившихся к недочетам зенитно-артиллерийских частей. Не в лучшем положении оказались воины пулеметного полка, которых набрали преимущественно за счет приписного состава. Выяснилось, что расчеты не слажены, командиры отделений не натренированы, а силуэтов германских самолетов, не говоря уже об их основных летных данных, личный состав не знает. По мнению генерала А.А. Осипова, особенно плохо были готовы прожектористы 329-го зенап – у них не имелось даже оборудованных в инженерном отношении позиций. Развертывание частей аэростатов заграждения происходило недопустимо медленно; на 29 июня из 47 аэростатных отделений только 12 были готовы к подъему в воздух.

«Считаю, что подобное безобразное состояние ПВО Москвы вызвано в первую очередь отсутствием конкретного руководства и помощи со стороны командования и штаба корпуса, а также тем, что командный состав частей еще продолжает работать методами мирного времени, не перестроил своей работы, не проникся той большой ответственностью, которая лежит на нем по обороне Москвы, не понимает, что началась война, требующая от всех инициативы и находчивости» – отметил в заключение Осипов. Надо сказать, что жесткие интонации документа и выданные вскоре указания еще сильнее обострили и без того непростые взаимоотношения генерала А.А. Осипова с командиром 1-го корпуса ПВО генералом Д.А. Журавлевым и командующим Московской зоной ПВО генералом М.С. Громадиным.

Обратимся теперь к докладу полковника Н.А. Кобяшова от 1 июля 1941 г. (Он в это время исполнял обязанности начальника штаба 6-го авиакорпуса, а после утверждения на этой должности полковника И.И. Комарова стал его заместителем.) В нем отмечалось, что из 494 летчиков корпуса подготовлены к боевой работе 417, в том числе ночью – 88, из них на истребителях новых типов – восемь... Всего восемь! В этом же докладе говорилось о ненадежности связи, неготовности большинства аэродромов к работе в темное время суток...

За несколько дней войны Москва значительно изменилась, стала строже и суровее. К.Ф. Телегин, работавший до этого в центральном аппарате НКВД, в ночь на 3 июля получил назначение на должность члена Военного совета МВО и прибыл в город после длительного отсутствия. Ему утренняя столица запомнилась такой:

«Строгий, по-военному подтянутый город, объявленный на угрожаемом положении с воздуха. Редкие, куда-то спешащие гражданские пешеходы, больше легковых и грузовых автомашин, отдельные колонны автомобилей с красноармейцами и артиллерией на прицепе, проходящие на высокой скорости по улице Горького к Ленинградскому и Волоколамскому шоссе. В воротах и у подъездов жилых домов стоят группами и в одиночку дружинники

местной противовоздушной обороны в положенном снаряжении. Часто встречаются военные и милицейские патрули. На бульварах, в парках, на стадионах, на крыше гостиницы «Москва», на зданиях у площадей Пушкина и Маяковского настороженно устремлены в тревожное небо стволы зенитных орудий и пулеметов, готовые к действию прожекторы и медленно спускавшиеся к земле огромные серебристые аэростаты заграждения, закончившие свою боевую вахту в небе Москвы. Раскрыты заклеенные крест-накрест белыми полосками окна квартир, убрана светомаскировка, и отдыхающие москвичи наслаждаются прохладой июльского утра. Уже многие витрины магазинов упрятаны за толстыми деревянными щитами, за мешками с песком. Убираются яркие цвета, Москва начинает одеваться в маскировочный цвет»

Столица готовилась к отражению возможного налета вражеской авиации. Государственный Комитет Обороны (ГКО) 9 июля 1941 г. принял постановление № 73 «О противовоздушной обороне Москвы». Согласно ему, полки зенитной артиллерии полностью укомплектовывались личным составом и материальной частью, а также 1-му корпусу ПВО передавались шесть новых полков. Подписавший постановление И.В. Сталин потребовал довести суммарное количество артиллерийских орудий среднего калибра до 800 штук, истребительную авиацию ПВО до 11 полков с общим числом 1003 самолета. Для усиления ПВО Москвы начали формироваться также два новых прожекторных полка, доукомплектовывались до штата полки аэростатов заграждения, передавались радиостанции и имущество телеграфной связи, строились дополнительные аэродромы. В развитие постановления, через несколько дней в столице появились специальные части по восстановлению дорог, вокзалов, электростанций.

Борьбе с разведчиками люфтваффе способствовало наведение порядка и дисциплины в различных службах ПВО. Когда 9 июля командующий войсками МВО генерал П.А. Артемьев проверял готовность эскадрильи 27-го иап, базировавшейся на Центральном аэродроме, то он остался неудовлетворен результатами. Все 15 истребителей оказались расставлены между сотней транспортных ТБ-3 (Г-2), «Дугласов» (ПС-84) и самолетов других типов. Маскировка практически не соблюдалась, а для подготовки к взлету дежурного звена ушло 20 мин. Нашлись и другие недостатки. Командир авиакорпуса полковник И.Д. Климов тут же приказал за два дня «навести должный порядок, требуемый войной, а нерадивых командиров наказывать, вплоть до предания суду военного трибунала». Впоследствии эта фраза будет часто повторяться в боевых приказах.

С учетом первого опыта была разработана и 10 июля утверждена командующим ВВС Красной Армии генералом П.Ф. Жигаревым и помощником командующего войсками МВО по ПВО генералом М.С. Громадиным «Инструкция истребительной авиации ПВО г. Москвы». Согласно этому документу, подъем истребительной авиации в воздух осуществлялся в зависимости от количества обнаруженных самолетов противника. Командир должен был стремиться обеспечить полуторное превосходство в численности. При массированном налете неприятеля необходимо было иметь резерв (не менее четверти наличных сил), чтобы отразить возможное нападение во время заправки основной группы машин. Летчикам категорически запрещалось вести воздушный бой до полной выработки горючего, а севшие самолеты должны были немедленно заправляться наземными службами, рассредоточиваться и маскироваться.

Инструкция определяла взаимодействие всех средств ПВО в светлое и темное время суток. Так, днем «атака большой группы самолетов противника одиночным истребителем не должна являться препятствием для открытия огня зенитной артиллерии». Истребителям давалось право атаковать любую цель, даже если ее обстреливали зенитки. В то же время в зонах подъема аэростатов заграждения истребители не могли летать ниже 4500 м при любой видимости, здесь не допускалось ведение огня зенитной артиллерией. Ночью зенитная артиллерия и истребители должны действовать в разных зонах, атакуя и ведя сопроводительный огонь по освещенным целям. Планировалось, что зенитки будут вести заградительный огонь по звуку моторов неприятельских самолетов. Зенитным

прожектористам при сопровождении вражеских самолетов предписывалось создавать в небе перекрестие лучей при помощи трех-четырех прожекторов, не допуская освещения своих истребителей. Предполагалось, что для «обеспечения маневра истребительной авиации в своих зонах ожидания и для наведения ее на противника должны применяться светящиеся стрелы целеуказания» Несмотря на несовершенство отдельных положений, впоследствии Инструкция сыграла важную роль в организации защиты Москвы с воздуха.

Особенностью истребительной авиации ПВО можно считать то, что авиаторам нельзя было заранее поставить конкретную задачу. Очень важна и предварительная подготовка каждого вылета. От летчика требовались незамедлительный старт, знание района патрулирования, быстрый выход в любую заданную точку без карты, распознавание условных сигналов, четкое взаимодействие с зенитной артиллерией и хорошая ночная подготовка.

В тот же день в войска была направлена директива начальника ГУ ПВО, потребовавшая до минимума сократить время на передачу донесений об обнаруженных самолетах противника с фронта на центральный пост ВНОС. Генерал Н.Н. Воронов распорядился срочно развернуть на рубеже Ржев – Вязьма – Брянск базирование самолетов связи (они же самолеты наведения), которые должны оповещать аэродромы и одновременно наводить свои истребители на самолеты противника. Определялись вопросы взаимодействия и подчиненности 1-го корпуса и 6-го иак. Кроме того, директива требовала организовать действия истребителей над городом на высотах 8000 м и выше.

Важным шагом на пути улучшения организации управления частями корпуса стал изданный 12 июля 1941 г. приказ НКО № 0222, по которому следовало «разделить зону ПВО на четыре сектора, с точным указанием сил истребительной авиации, защищающих сектора, и начальника, персонально отвечающего за оборону его» По указанию Ставки (приказ подписал Г.К. Жуков), у командира авиакорпуса становилось теперь четыре заместителя, каждый из которых отвечал за определенный сектор и по очереди нес дежурство на главном командном пункте. Руководство истребительной авиацией в Западном секторе возлагалось на подполковника П.М. Стефановского, Южном – полковника К.Н. Трифонова, Восточном – майора М.Н. Якушина и Северном – подполковника А.И. Митенкова. По воспоминаниям Стефановского, инициатива создания новой структуры принадлежала И.В. Сталину, уверенному, что командир не сможет успешно руководить 30 подчиненными (почти столько полков включал в себя 6-й иак). «Со времен Римской империи известно, что один человек может плодотворно управлять не более чем пятью подчиненными», – заметил тогда вождь

В дальнейшем распределение заместителей по зонам носило, в значительной мере, формальный характер. Внимание всех приковывало западное направление, а также текущее руководство силами авиакорпуса с командного пункта. Например, в первую ночь бомбардировки Москвы свободные от боевого дежурства на КП Митенков, Стефановский и Якушин находились соответственно на аэродромах Внуково, Кубинка и Алферьево в западном секторе обороны.

Однако далеко не сразу осуществленные мероприятия принесли свои плоды. Проверка результатов боевой работы летчиков корпуса, проведенная 15 июля зам. начальника штаба 6-го иак полковником Н.А. Кобяшовым, откровенно удручала. После облета на биплане У-2 мест предполагаемых падений восьми немецких разведчиков удалось обнаружить обломки только одного вражеского самолета. Это был Do17Z, сбитый 13 июля около Дорогобужа ст. лейтенантом А.В. Бондаренко из 24-го иап. Судя по бортовому коду 5К+НТ, самолет входил в состав авиагруппы III/KG3. Далее был найден упавший около Калинина ДБ-3Ф, принадлежавший 40-й авиадивизии ДБА, который числился в докладах как Ju88. И наконец, третьим самолетом оказался ТБ-3 из 3-го тяжелого бап. Видимо, из-за отказа навигационного оборудования самолет ночью сбился с маршрута и начал бомбить Можайск. Все попытки связаться с бомбардировщиком, исправить ошибку оказались безуспешными. ТБ-3 сбили истребители ПВО, и он взорвался в воздухе.

Советское командование постоянно наращивало силы ПВО Москвы. По решению ГКО

дополнительно формировались по два зенитно-артиллерийских полка среднего калибра, полка МЗА, полка зенитных прожекторов, отдельных дивизиона, а также несколько зенитных батарей. Их удалось укомплектовать почти по штатам. Одновременно по заданию Генерального штаба было сформировано три зенитных дивизиона для прикрытия плотины у канала им. Москвы, волжского моста у Калинина и оборонного завода им. Куйбышева в Коломне. В те же дни укомплектовывались новые посты ВНОС, первые из которых уже в середине июля были выдвинуты на запад до 120-150 км, и они, по образному выражению генерала К.Ф. Телегина, являлись «ушами и глазами столицы».

К середине июля в 6-м иак, кроме пяти «кадровых» полков, укомплектовали 120, 176, 177, 178 и 233-й иап, а 309-й иап находился в стадии формирования. Во все полки истребители новых типов направлялись непосредственно с авиазаводов – их доля в общем количестве возросла. Для усиления ПВО создавались две специальные отдельные эскадрильи из летчиков-испытателей под руководством майора И.Н. Иноземцева и Героя Советского Союза полковника А.Б. Юмашева. Еще раньше начали формировать эскадрилью из личного состава летчиков НКАП без освобождения от основной работы. Их пилоты имели навык ночных полетов. Изменение состава 6-го иак отражено в табл. 4.1

Таблица 4.1. Численный состав истребителей ПВО Москвы в июле 1941 г.

Наличие самолетов и экипажей На 1 июля На 10 июля На 17 июля

МиГ-3 171 182 231

Як-1 83 85 117

ЛаГГ-3 109 75 82

И-16 165 194 236

И-153 75 46 53

И-15бис – – –

Всего истребителей 603 584 719

Всего экипажей 734 633 910

Из них ночные 88 Нет данных 133

Примечания:

1. Учтены только истребители, но в составе 6-го иак имелись также другие типы самолетов, например, У-2 и СБ.

2. На 1 июля экипажи указаны с учетом 175 молодых, не введенных в строй летчиков из 177-го и 178-го иап; всего 396 летчиков или немногим более половины были готовы к работе в системе ПВО.

3. На 17 июля учтены две эскадрильи летчиков-испытателей и приданные корпусу части и подразделения, включая 9-й и 187-й иап.

Для пополнения истребительной авиации 6-му иак ПВО командующий ВВС генерал П.Ф. Жигарев 18 июля передал 33, 41, 123 и 126-й иап, летчики которых успели получить боевой опыт в первые дни войны, сражаясь в районе границы. Поскольку полки ПВО укомплектовывались по предвоенным штатам, то многие превосходили по численности авиадивизии, сражавшиеся на фронте. Так, 27-й иап не мог использовать всю технику: при штатном составе 48 МиГ-3 и 15 И-16 он располагал на 10 июля 61 и 38 самолетами соответственно; после передачи сверхштатных машин в другие части полк в середине июля пополнили 27 И-153. А в 120-м иап в конце второй декады июля насчитывался 81 истребитель, и во избежание потерь на земле часть рассредоточили по шести (!) аэродромам: Алферово, Чертаново, Ржев, Вязьма, Переяславль-Залесский, Калуга.

К 18 июля количество прожекторных станций возросло с 318 до 618. С их помощью организовали шесть световых полей, главным образом на северо-западном и юго-западном направлениях. Размеры каждого светового поля по фронту и глубине составляли 30-35 км. До 124 было доведено количество аэростатных постов. Важную роль играли подразделения

ВНОС, которые теперь вели разведку и оповещали о противнике, появляющемся в пределах до 250 км. Восемь батальонов ВНОС обеспечивали как «полосы предупреждения» о пролетах неприятельских самолетов, так и «сплошное поле наблюдения».

Советское командование считало недостаточными силы имеющейся зенитной артиллерии. Во второй половине июля в состав 1-го корпуса ПВО поступали в основном новые 85-мм и 37-мм орудия. Количество выстрелов к каждому из них было увеличено примерно вдвое относительно наличия в начале войны. К 21 июля в районе Москвы военное руководство сосредоточило 564 орудия калибра 85 мм, 232-76,2 мм, 248-37-мм и 25-мм зенитных пушек и 336 счетверенных зенитных установок с пулеметами «Максим». Важно было с наибольшей пользой расположить эти силы. Командующий Московской зоной ПВО генерал М.С. Громадин еще в середине месяца приказал тщательно замаскировать все батареи, расположенные в районе Рублева, Глухова и Павшина, так как до войны вдоль этой трассы летали немецкие самолеты.

Подведем итоги первого этапа борьбы с немецкими самолетами в московском небе. До 21 июля было зафиксировано 89 пролетов вражеских разведчиков в зоне ПВО Москвы, из них девять проходили непосредственно над городом на высотах 7000 м и выше. Летчику-истребителю без «подсказки» с земли оказалось чрезвычайно трудно обнаружить высоко летящий «юнкерс» или «дорнье» даже при ясной погоде. А радиостанции имелись далеко не на всех самолетах и работали неудовлетворительно. Советские документы свидетельствуют, что поиск противника в небе тогда являлся первоочередной проблемой.

За первый месяц войны немцы признали потерю всего двух самолетов в районе Москвы. Однако в докладах германских экипажей указывалось, что многочисленные русские истребители неоднократно производили атаки (т. е. истребители их все же обнаруживали, сближались, но сбить не могли). Когда германский разведчик уходил от преследователей с помощью пикирования, то он часто подвергался неожиданному обстрелам большого количества зенитных орудий.

Первый налет

После захвата Белоруссии войсками вермахта Москва стала фигурировать как цель для соединений люфтваффе. В немецких авиационных штабах советская столица получила обозначение «объект 10», что, видимо, было связано с очередностью воздушных налетов. 8 июля 1941 г. начальник германского Генерального штаба сухопутных войск генерал Ф. Гальдер записал в дневнике: «Непоколебимо решение фюрера сровнять Москву и Ленинград с землей, чтобы полностью избавиться от населения этих городов, которое в противном случае мы потом будем вынуждены кормить в течение зимы. Задачу уничтожения этих городов должна выполнить авиация... Это будет, по его словам, народное бедствие, которое лишит центров не только большевизм, но и москвитов (русских) вообще»

13 июля командир 8-го авиакорпуса генерал В. Рихтгофен (W. Richthofen) высказал мнение, что воздушный налет на Москву, имевшую свыше 4 млн жителей, ускорит катастрофу русских. На следующий день Гитлер в очередной раз заявил о необходимости бомбардировки советской столицы, «чтобы нанести удар по центру большевистского сопротивления и воспрепятствовать организованной эвакуации русского правительственного аппарата». В утвержденной фюрером 19 июля директиве № 33 «О дальнейшем ведении войны на Востоке» ставилась задача «по возможности быстрее начать силами 2-го воздушного флота, временно усиленного бомбардировочной авиацией с Запада, воздушные налеты на Москву». Здесь же говорилось, что ее бомбардировка должна стать «возмездием за налеты русской авиации на Бухарест и Хельсинки»

В середине июля на Восток из состава находящегося во Франции 3-го воздушного флота перебрасываются шесть бомбардировочных авиагрупп. Это был пятый и последний эшелон (резерв главного командования люфтваффе – ОКЛ), который по плану войны с Советским Союзом Геринг и его штаб вводили в бой. Состав резерва приведен в табл. 4.2

Таблица 4.2. Бомбардировочная авиация, переброшенная на советско-германский фронт в июле 1941 г.

Части Штатная численность Всего самолетов Объединения и соединения Командир
В наличии Боеготовые

Stab/KG4 3 He111 1 1 1-й ак 1-го ВФ Полковник Рат

I/KG4 36 He111 22 17 1-й ак 1-го ВФ Капитан Носке

II/KG4 36 He111 23 17 1-й ак 1-го ВФ Майор Вольф

III/KG4 36 He111 12 10 1-й ак 1-го ВФ Майор Бугинг

Stab/KG28 6 He111 0 0 2-й ак 2-го ВФ Полковник Рот

I/KG28 36 He111 20 14 2-й ак 2-го ВФ Подполковник Хекман

III/KG28 36 He111 29 21 2-й ак 2-го ВФ Майор фон Лоссберг

KGr100 36 He111 12 10 2-й ак 2-го ВФ Майор Кустер

Итого 225 He111 119 90

Ответственным за организацию налетов назначили командира 2-го авиакорпуса генерала Б. Лерцера (B. Loerzer). Ему оперативно подчинили все авиагруппы резерва Главного Командования; их предполагалось задействовать в первую очередь. Кроме того, в бомбардировке Москвы должны были участвовать эскадра KG53 из состава 2-го авиакорпуса 2-го воздушного флота (самолеты He111 действовали с аэродромов Дубицкая Слобода, южнее Минска и Борисова), авиагруппы I и II/KG55 из 5-го ак 4-го ВФ (также He111 с аэродрома Бояры, между Минском и Двинском, недалеко от Кривичей), группы I и II/KG3 из 2-го ак 2-го ВФ (Ju88 с аэродромов Орша и Бояры) и группа III/KG3 из 8-го ак 2-го ВФ (Do17 с аэродрома Вильнюс). Таким образом, из пяти действовавших на Восточном фронте авиакорпусов только 4-й ак не готовился бомбить Москву.

20 июля командующий 2-м воздушным флотом генерал-фельдмаршал А. Кессельринг (A. Kesselring) провел совещание с командирами в связи с предстоящим рейдом. По его словам, русская авиация была уже практически разгромлена и оказать серьезного сопротивления не могла. Немецкий летчик фельдфебель Л. Хавигхорст (L. Havighorst), который в то время служил в эскадре KG28, вспоминал:

«Накануне удара по русской столице на аэродром Тересполь, где находились два наших отряда, прибыл генерал-фельдмаршал Кессельринг. Он обратился к экипажам:

– Мои авиаторы! Вам удавалось бомбить Англию, где приходилось преодолевать сильный огонь зениток, ряды аэростатных заграждений, отбивать атаки истребителей. И вы отлично справились с задачей. Теперь ваша цель – Москва. Будет намного легче. Если русские и имеют зенитные орудия, то немногочисленные, которые не доставят вам неприятностей, как и несколько прожекторов. Они не располагают аэростатами и совершенно не имеют ночной истребительной авиации.

Вы должны, как это всегда делали над Англией при благоприятных условиях, подойти к Москве на небольшой высоте и точно положить бомбы. Надеюсь, что прогулка будет для вас приятной.

Через четыре недели войска победоносного вермахта будут в Москве, а это означает конец войне...»

Тактика налета мало отличалась от применявшейся при бомбардировках крупнейших городов Англии. Для наведения самолетов 100-й бомбардировочной группы, оборудованных радионавигационной аппаратурой «X-Gerat», создавались радиомаяки в районе Орши. Эти бомбардировщики, выполнявшие роли лидеров, выводились в створ радиолуча Орша – Москва и следовали строго определенным курсом, который не должны были менять, даже попадая в световые поля и под обстрел зенитной артиллерии. Экипажам самолетов определили конкретные цели, на которые предполагалось сбросить осветительные, зажигательные и фугасные авиабомбы. Так, бомбардировщики эскадры KG55 наносили удар по Кремлю, МОГЭСу, зданию ЦК ВКП(б), KG53 – по Белорусскому вокзалу и фабрике им.

Клары Цеткин (видимо, немцы имели в виду завод по производству бездымного пороха), KG4 – по мостам в западной и северной части столицы. Авиаторов снабдили подробными картами города масштабов 1:25 000 и 1:40 000, а также фотопланшетами. Наиболее опытные экипажи брали на борт новейшие бомбы массой 2500 кг.

На сохранившейся в сбитом немецком самолете карте Москвы были отмечены все крупные авиазаводы: № 1 им. Авиахима, № 22 им. Горбунова и № 24 им. Фрунзе. В этом нет ничего удивительного, так как руководил информационной службой в штабе 2-го воздушного флота генерал Г. Ашенбреннер (H. Aschenbrenner), занимавший перед войной должность военно-воздушного атташе в германском посольстве в Москве. Можно согласиться с советскими контрразведчиками, отметившими, что сведения о многих целях для бомбометания были получены немцами еще до войны от сотрудников германского посольства и торгпредства, а также от пилотов авиакомпании «Люфтганза», совершавших регулярные рейсы по маршруту Москва – Берлин. Кроме того, еще в мирные дни в Москву и область абвер заслал агентов-сигнальщиков, которые оказали существенную помощь экипажам люфтваффе

Подготовка к удару по Москве проводилась весьма поспешно. Об этом свидетельствует неукомплектованность до штатной численности бомбардировочных авиагрупп: не хватило времени их пополнить. А вот другой любопытный факт: аэродром Динабург (Даугавпилс) оказался не готов к приему группы III/KG4. К тому же здесь длина взлетной полосы не позволяла стартовать перегруженным «хейнкелям». По этой причине группу срочно перебазировали в Проверен близ Кенигсберга. Впервые с сентября 1939 г. все три боевые авиагруппы эскадры KG4 «Генерал Вефер» (58 бомбардировщиков, не считая транспортных и связных машин) оказались расположены на одном аэродроме. Многие немецкие командиры полагали, что скученность и спартанские условия на авиабазах не обеспечивают безопасности при одновременной работе большого количества самолетов и для соответствующей подготовки потребуется время. Но рейхсмаршал Геринг, возглавлявший люфтваффе, торопил и требовал, чтобы в предстоящей операции было задействовано не менее 150 бомбардировщиков.

Налет на Москву в ночь на 22 июля напоминал таранный удар. В 21 ч с линии Рославль – Смоленск от постов ВНОС поступили первые данные о появлении в воздухе большой авиагруппы противника, 195 самолетов (по советским данным, их было 220) засветло взлетели с аэродромов Брест (Тересполь), Барановичи, Бобруйск, Дубинская и др. При этом 127 машин шли компактной группой, выдерживая направление Вязьма – Гжатск – Можайск. С наступлением темноты на маршруте полета специальные команды разложили костры, служившие экипажам ориентирами. На подступах к городу самолеты рассредоточились и проникали к назначенным им целям с разных направлений.

Как отмечал начальник штаба 6-го иак полковник И.И. Комаров, который в ту ночь находился на аэродроме Клин, задолго до приближения неприятельских самолетов к городу все части зенитной обороны были приведены в боевую готовность, дежурные истребители подняты в воздух, прожектористы заняли места согласно боевому расписанию). Противник шел одиночными самолетами, в линию по 10-12 машин на фронте Клин – Калуга, эшелонировано в глубину, через 1-3 мин. Основная группа самолетов летела на высоте, не превышающей 2500-3000 м

В оперсводке № 01 штаба 6-го авиакорпуса, составленной в 7 ч утра 22 июля, делается такой вывод: «Противник производил налет в течение четырех часов непрерывным потоком мелких групп, от двух до девяти самолетов в группе, действуя с высот от 1000 до 4000 м. Основное направление полета колонн самолетов проходило через Волоколамск, Истру к Москве. Отдельные группы заход на Москву производили через Наро-Фоминск, Внуково, Дмитров, Мытищи. Уходил противник веерообразно в секторах Москва – Клин, Москва – Подольск. Начало налета осуществила группа в составе от трех до пяти самолетов, которые сбросили зажигательные бомбы, вызвав в четырех местах пожары. Последующие группы для освещения целей бомбометания сбрасывали осветительные ракеты на парашютах,

создававшие сильное освещение и горевшие до 10-12 мин. Наряду с зажигательными бомбами противник сбрасывал фугасные бомбы различного калибра. Главными целями противник, очевидно, избрал железнодорожные вокзалы, Кремль, авиазаводы и аэродромы во внутренней зоне Москвы. По ориентировочным подсчетам, всего в налете на Москву участвовало до 150 самолетов типа Ju88, Do215 и Do217 (основным типом бомбардировщика был He111. – Прим. авт.)

Некоторые подробности о событиях той ночи рассказал фельдфебель Л. Хавигхорст: «...Наш He111 (1T+IK) шел в отряде Хеллмана (Hellmann). Горящий Смоленск являлся хорошим навигационным ориентиром. Четким белым штрихом просматривалась дорога Смоленск – Москва. Скоро мы увидели 10-20 прожекторов, создававших световое поле. Попытки обойти его не удалось: прожекторов оказалось много слева и справа. Я приказал поднять высоту полета до 4500 метров и экипажу надеть кислородные маски. Внезапно по нашему самолету открыла огонь русская зенитная артиллерия. К счастью, она стреляла неточно, но плотность разрывов была высокой.

Когда наш самолет вплотную подлетал к Москве, мы увидели под собой Ju88 из другого соединения – он готовился пикировать на город. Собирались освободиться от своего бомбового груза и мы. В это время раздался взволнованный голос радиста:

– Внимание, аэростаты!

– Ты обалдел, – послышалось в ответ, – мы же летим на высоте 4500.

Экипаж хорошо знал, что англичане не поднимали аэростаты выше 2000 метров, а здесь высота была, по крайней мере, удвоена. Тут же наличие аэростатного заграждения подтвердил бортмеханик.

Я приказал сбросить бомбы, и как только мы повернули обратно, радист сообщил о приближении вражеского истребителя. Русский ночной истребитель (у них вообще не должно было существовать подобных) атаковал нас сверху слева. Радист открыл огонь, и к нему тотчас присоединился бортмеханик. Тогда истребитель был подбит и, загоревшись, перешел в пикирование. Это был первый истребитель, сбитый нашим экипажем. (Сегодня известно, что немцы ночью часто принимали выхлопы из патрубков за пожары в моторных отсеках. При отражении первого налета летчики Сергеев, Шокун и Зубов покинули свои машины с парашютами. Первые двое – после израсходования горючего, а у младшего лейтенанта Зубова – по неизвестной причине вспыхнул мотор. – Прим. авт.) Наш He111 приземлился с сухими баками в Тереспеле в 4 ч 27 мин. На весь полет ушло 8 ч 4 мин»

Советская ПВО встретила налет во всеоружии. Случайно или нет, но 21 июля в 8 ч вечера завершились командно-штабные учения под руководством И.В. Сталина и Г.К. Жукова. Они способствовали повышению бдительности. Уже в 22 ч 29 мин прожектористы подполковника Б.В. Сарбунова осветили первую цель. В зонах ожидания находились ночные истребители. В эту ночь они произвели 173 (по другим данным 178) самолето-вылета.

Им удалось расстроить боевой порядок противника, помешать прицельному бомбометанию. Но отдельные машины прорвались к своим целям. Так, некоторые экипажи II/KG55 достаточно точно поразили Кремль.

Известный летчик-испытатель М.Л. Галлай, участвовавший в отражении первого воздушного удара, вспоминал: «Он очень нахально – не подберу другого слова – летал в эту ночь, наш противник! Гитлеровские бомбардировщики ходили на малых высотах – два, три, от силы четыре километра, – будто и мысли не допускали о возможности активного сопротивления с нашей стороны. Через несколько дней выяснилось, что так оно и было. Пленные летчики со сбитых немецких самолетов рассказывали, что по данным их разведки, с которыми их ознакомили перед вылетом, сколь-нибудь серьезную систему ПВО и, в частности, организованную ночную истребительную авиацию они над Москвой встретить были не должны»

Не должны были, но встретили! Не всегда умелые, но самоотверженные действия истребителей, зенитчиков, прожектористов, аэростатчиков, воинов службы ВНОС сорвали гитлеровский план разрушения Москвы. По неприятельским самолетам было выпущено 16

тыс. снарядов среднего и 13 тыс. малого калибра, а также 130 тыс. пулеметных патронов. Советское командование сообщило об уничтожении 22 немецких бомбардировщиков, из которых 12 – на счету истребителей. «В условиях ночного налета эти потери со стороны противника надо признать весьма большими, – говорилось в сводке Совинформбюро.

– Рассеянные и деморализованные действиями нашей ночной истребительной авиации и огнем наших зенитных орудий немецкие самолеты большую часть бомб сбросили в леса и на поля на подступах к Москве. Ни один из военных объектов, а также ни один из объектов городского хозяйства не пострадал»

Если верить показаниям взятых в плен летчиков и германским документам, то первая атака Москвы стоила люфтваффе шести-семи самолетов, потерянных по разным причинам, включая разбившиеся или серьезно поврежденные при вынужденной посадке уже на своей территории. Первым погиб той ночью экипаж командира 4/KG55 обер-лейтенанта О. – Б. Хармса (О. – В. Harms), который вел группу из 35 машин из Борисова через Козловичи, Красное, Дорогобуж и южнее Вязьмы. Можно привести мистический факт: накануне вылета Хармс написал прощальное письмо и просил командира группы отправить родным в случае его гибели, но майор Э. Кюль (E. Kuhl) не понял его настроения

Среди отличившихся этой ночью советских летчиков нужно отметить ст. лейтенанта И.Д. Чулкова из 41-го иап ВВС МВО. Впервые взлетев ночью на МиГ-3, он в 2 ч 10 мин 22 июля около Истры сбил бомбардировщик «хейнкель». Наутро обломки этой машины обнаружили командиры штаба 6-го иак в районе Подсолнечной. Начав войну на границе, Чулков уже успел одержать несколько побед и вскоре был представлен к званию Героя Советского Союза.

В Центральном архиве Министерства обороны удалось найти убедительные доказательства того, что He111, сбитые ст. лейтенантом Н.Г. Кухаренко из 11-го иап и летчиком-испытателем М.К. Байкаловым, упали соответственно в районе Голицына и на Красной Пресне. С большой вероятностью самолет Хармса был атакован над поселком Дорохово однополчанами Кухаренко – звеном капитана К.Н. Титенкова (ведомые лейтенант В.Д. Лапочкин и мл. лейтенант В.В. Бокач); немецкая машина упала у Рузы.

Многим хорошо знакома книга М.Л. Галлая «Первый бой мы выиграли». Те, кто ее прочитал, согласятся, что Марк Лазаревич не только отличный летчик, но и блестящий рассказчик. Для остальных скажем, что, вспоминая о том времени, важных событиях из истории советской авиации, предшествующих первому налету люфтваффе на столицу, Галлай повествует, как несколько раз атаковал в ночном небе «дорнье», после чего противник с резким креном вывалился из лучей прожекторов и устремился к земле. На основе советских и немецких архивных документов удалось уточнить, чем закончился тот бой. Подбитый огнем «мига» немецкий бомбардировщик ушел достаточно далеко, но все же упал ранним утром между Витебском и Смоленском. Попавший в плен летчик лейтенант К. Кун (K. Kuhn) сделал все возможное, чтобы скрыть выполнявшееся им задание, связанное с бомбежкой Москвы. Мол, несмотря на то, что он на фронте с 5 июля, совершил лишь первый боевой вылет, якобы никаких бомб на борту не было – в задачу экипажа входила только разведка. Кун также заявил, будто в их отряде настолько все засекречено, что он не знает даже, кто командует группой. По данным немецкого отчета, при атаке Москвы у Do17Z (№ 3367) Куна был подбит мотор, и из полета самолет не вернулся. Машина с кодом 5K+ET принадлежала отряду 9/KG3.

Придавая защите столицы особое значение, нарком обороны И.В. Сталин в специальном приказе (приказ НКО № 0241 от 22 июля 1941 г.) объявил благодарность участникам отражения налета. Это был первый с начала войны приказ Верховного Главнокомандующего о поощрении. Вслед за этим по представлению генерал-майора Громадина 81 защитник Москвы был отмечен государственными наградами, в том числе пятеро награждены орденами Ленина. Среди особо отличившихся зенитчики – командиры батарей И.Б. Клец и А.Е. Турукало, летчики 11-го иап К.Н. Титенков, С.С. Гошко и П.А. Мазепин. Награждение орденами Ленина двух последних было прямо связано с созданием и

успешной боевой работой группы майора Олениченко, базировавшейся на оперативных площадках Западного фронта. И Гошко, и Мазепин имели на своем счету по две победы. Первый одну из них одержал тараном, а второй после боя 4 июля сумел посадить подбитый Як-1, но от полученных ран скончался в госпитале.

Однако вернемся в утреннюю Москву. Вряд ли в городе кто-либо спокойно провел эту ночь, не сразу ослабло напряжение и с рассветом. При разборе прошедших боевых действий обнаружился ряд недостатков, которые требовалось как можно скорее устранить. Так, основная ошибка командования истребительной авиации состояла в том, что не было обеспечено патрулирование значительных сил сразу на нескольких эшелонах. Зенитная артиллерия «вела огонь слишком беспорядочно». При стрельбе прямой наводкой (с прицелом) большинство разрывов снарядов значительно отставало от курса полета вражеских бомбардировщиков. Огонь зениток создал сильную помеху работе истребителей, когда те были вызваны в центр города. Зенитные пулеметы вели бесцельную стрельбу по высоколетящим самолетам. Окаймив центр города лучами, прожектористы облегчали действия противника. Когда прожекторы, отслеживая полет бомбардировщиков, допускали снижение лучей до крыш высоких зданий, то освещали город лучше осветительных ракет, сбрасываемых немцами. Нередко свет прожекторов цепко фиксировал в небе свои истребители, даже И-16, силуэт которых был хорошо известен. Но главное упущение состояло в том, что в горячке боевых действий оказались забыты таблицы, коды и другие документы, регламентирующие организацию и принципы взаимодействия между различными родами войск ПВО

Генерал А.А. Осипов, которого за два дня до налета назначили исполняющим обязанности начальника Главного управления ПВО, отметил серьезные недостатки в действиях войск, защищавших Москву. Он докладывал командующему МВО генералу П.А. Артемьеву, что данные с каждого из постов ВНОС о приближении неприятельских самолетов поступали с запаздыванием на 5-12 мин, в результате чего командование корпуса реагировало на обстановку, которая сложилась за 30-40 мин до этого. Прожектористы освещали одиночные, как правило, головные, самолеты, а многие другие беспрепятственно проникали к городу. «Малокалиберная зенитная артиллерия и зенитные пулеметы Центральной группы очень часто вели огонь по целям на недопустимо больших высотах и больших дистанциях, напрасно тратя снаряды, – отмечал Осипов. – Не допускать позорного явления – массового обстрела своих самолетов зенитным огнем. За непринятие наземными частями ПВО к исполнению сигналов своих самолетов о прекращении освещения и прекращении огня наказывать, вплоть до предания суду военного трибунала...»

Зам. начальника штаба 6-го иак полковник НА. Кобяшов посчитал серьезной ошибкой отсутствие «сильной группы истребителей на нескольких высотах непосредственно над Москвой... Значительной помехой для действия истребительной авиации являлась зенитная артиллерия. Огонь зенитки вели бессистемно, без учета воздушной обстановки, и, по докладам авиационных наблюдателей, снаряды разрывались с большими опозданием и отставанием от курса полета самолетов противника... Целесообразно в будущем для уничтожения групп противника предоставлять истребителям время для самостоятельных действий без ограничений. При более организованной работе прожекторных частей истребительная авиация сможет с успехом полностью уничтожить все группы противника на подходе к Москве. Для работы зенитной артиллерии предоставлять время на период подготовки истребителей к повторным массовым вылетам»

Немецкие самолеты сбросили 104 т фугасных бомб и более 46 тысяч штук мелких зажигалок. По грубым оценкам, только половина вылетевших экипажей смогла выполнить задание. Утром начальник Управления НКВД по Москве и Московской области старший майор госбезопасности М.И. Журавлев доложил наркому внутренних дел СССР Л.П. Берия предварительные данные о потерях и разрушениях. В результате первого налета пострадало 792 человека, 130 из которых погибли. В городе возникли 1166 очагов пожаров, причем 36 раз случались возгорания на военных объектах, а 8 – на железнодорожном транспорте. Огонь

охватил постройки и вагоны на товарной станции Белорусская, военные склады на Волочаевской улице, хлебозавод и пакгаузы на Грузинском валу, несколько других небольших фабрик, заводов и жилых построек, а в Трубниковском переулке загорелось сразу несколько рядом стоящих домов. К 9 ч утра 22 июля все пожары удалось локализовать. Наибольшие разрушения были зафиксированы на платформе Подмосковная, где бомбардировкой сильно повредило 100 м железнодорожного полотна, уничтожило 19 груженых вагонов, вывело из строя электросеть и телефонную станцию

Как вспоминал зам. начальника Управления пожарной охраны Москвы М.Т. Павлов, большинство бомб разорвалось в Краснопресненском и Ленинградском районах. Находясь в ночь на 22 июля в районе Хорошева, Павлов наблюдал, как, чередуя сброс фугасных и зажигательных боеприпасов, противник стремился разрушить находящиеся там военные объекты. По мнению одного из главных столичных огнеборцев, здесь в первый и последний раз за время налетов на Москву «юнкеры» переходили в пикирование и обстреливали из пулеметов бойцов 27-й команды пожарной охраны – два пожарных погибли. Несколько человек этого подразделения получили ранения и тяжелые контузии, сброшенные взрывной волной с крыши

Бомбардировки продолжаются

За первым налетом последовали два, почти столь же мощных. После тщательной разведки центральной части города одиночным «юнкерсом» с большой высоты, в ночь на 23 июля в рейде на Москву участвовало 125 самолетов (по советским данным 150), а в следующую – до 100 (180). Каждый из них производился на большей высоте, чем предыдущий. (Нельзя согласиться с сообщением германского информбюро, будто за все три налета был потерян лишь один самолет.) Советской радиоразведке удалось перехватить несколько сообщений, переданных с бортов бомбардировщиков над столицей:

– «18.00 (время берлинское. – Прим. авт.). Сброшены бомбы на индустриальный завод на северо-западе города».

– «19.30. Возвращаемся. Цель – мосты через Москву-реку – сильно повреждены».

– «20.15. Пришлось прекратить атаку объектов на западном берегу реки Москвы из-за сильного обстрела истребителями и зенитной артиллерией»

Вечером и ночью 23 июля серьезно пострадал московский метрополитен. Одна крупная авиабомба пробила перекрытие тоннеля на перегоне Смоленская – Арбат, другая попала в эстакаду метромоста неподалеку, а третья разорвалась у входа в вестибюль у Арбатской площади. Пострадало более 100 человек, из которых 60 погибло. Наибольшие жертвы вызвала паника, возникшая на лестнице эскалатора. На восстановление последствий этой бомбардировки ушло двое суток. В ту же ночь не менее 76 авиабомб различного типа упали в Кремле и на Красной площади, загорелся один из корпусов больницы им. Боткина, но пожар удалось погасить.

В последующих ударах общая численность бомбардировщиков, принимавших в них участие, сократилась.

Командиры немецких авиакорпусов на Восточном фронте и главное командование сухопутных войск противились выделению большого числа самолетов, ссылаясь на оперативные нужды своих секторов фронта. Так, 25 июля группу I/KG55 задействовали для удара по сосредоточению советских войск в районе Дорогобужа, где она потеряла два опытных экипажа. Вечером этого же дня часть перебазировалась под Житомир, прекратив действия на центральном направлении. Днем 25 июля эскадра KG4 готовилась к вылету на Москву, но за час до старта поступил приказ заменить фугасные бомбы в бомбоотсеках на мины и «атаковать советские морские силы в фарватере Эзеля». В результате на бомбардировку советской столицы устремилось только три He111 из I/KG28, а в следующую ночь – 65 машин

Попытаемся оценить потери немцев в результате налетов на Москву. В первую ночь не

менее 6-7 самолетов эскадры KG53 получили серьезные повреждения от огня зениток или истребителей (в отчете зафиксированы машины с зав. номерами 4010, 4177, 4254 и 5672), но все они благополучно долетели до своих аэродромов в районе Минска (Дубицкая Слобода, Мачулище, Борисов). 24 июля удача отвернулась от соединения: утром при столкновении с препятствием около Орши почти полностью погиб (лишь бортмеханика отправили в госпиталь) экипаж лейтенанта К. Саксе (K. Sachse) из II группы, а вечером самолет III/KG53 был сбит прямым попаданием зенитного снаряда. В тот же день разбился около Барановичей «хейнкель» из I/KG28; только чудом обошлось без жертв. Имелись потери и в других частях. Не будет ошибкой утверждать, что еще шесть – семь самолетов, участвовавших в налете на Москву, немцам пришлось списать.

Несмотря на недостатки в действиях советской ПВО, приятной прогулки в небе Москвы у асов люфтваффе не получилось. Многие из них отмечали, что им удавалось относительно легко уклоняться от перехвата ночными истребителями русских, а вот мощный огонь зенитных орудий часто вынуждал прекращать выполнять задание. В настроении экипажей, которые участвовали в налетах на советскую столицу в конце июля, уже не было эйфории, наблюдавшейся неделю назад. Командир отряда I/KGr100 обер-лейтенант Г. – Г. Бетхер (H. – G. Baetcher) (впоследствии стал одним из наиболее известных летчиков бомбардировочной авиации, выполнил 658 боевых вылетов, из них 642 на советско-германском фронте, 16 раз атаковал советскую столицу) вспоминал: «Из всех вылетов, которые я совершил на Востоке, самыми трудными оказались ночные налеты на Москву. Зенитный огонь был очень интенсивным и велся с пугающей кучностью»

Желая поднять моральный дух личного состава частей 2-го воздушного флота, командование люфтваффе старалось пропагандировать успешные и самоотверженные действия. Таким примером стала благополучная посадка ранним утром 26 июля 1941 г. Ju88A-5 (№ 884406) из 5/KG3 на аэродром Орша-южный. Казалось, что после попадания зенитного снаряда бомбардировщик невозможно удержать в воздухе. Подбитую машину с парашютами покинули командир-штурман обер-лейтенант Р. Гуль (R. Guhl) и радист, но оба погибли. Тогда пилот обер-фельдфебель В. Бендер (W. Bender), несмотря на серьезное ранение плеча, сумел справиться с управлением и, преодолев немалое расстояние, спас не только жизни свою и стрелка, но и самолет. Командир 3-й бомбардировочной эскадры полковник В. фон Шамье-Гличински (W. von Shamier-Glisczinski) вручил летчику «Рыцарский Крест», приехав в госпиталь. Насколько известно, это был единственный случай награждения пилота столь высокой наградой за участие в бомбардировках Москвы.

Отчаянное сопротивление советских войск и изменение направления главного удара вынудили группу армий «Центр» 30 июля временно перейти к обороне. Верховное командование вермахта, как свидетельствует директива № 34, отказалось от планов захвата Москвы с ходу. Но воздушное наступление на столицу было решено продолжить мелкими группами и одиночными самолетами. Им ставилась задача – держать в постоянном напряжении силы советской ПВО.

Налет в ночь на 31 июля можно считать одновременно и типичным, и нетипичным. Типичным потому, что в нем участвовали самолеты одного отряда (семь – десять машин) в условиях сильной облачности. А нетипичным из-за выбранного маршрута: немецкие самолеты заходили на Москву с юго-востока, тогда как прежде – с секторов от северо-западного до юго-западного. Ни прожектористы, ни поднятые по тревоге 23 истребителя не смогли обнаружить неприятеля. Но и ущерб столице в эту ночь был нанесен незначительный.

Остановимся подробнее на описании последнего крупного налета люфтваффе на Москву в ночь с 10 на 11 августа 1941 г. По советским данным, в нем участвовало около 100 бомбардировщиков в двух волнах. Главные силы из 80 самолетов шли четырьмя группами через Вязьму, Гжатск, Можайск. Оставшиеся 18-20 машин летели со стороны Сычевки на Волоколамск. Некоторые советские авторы утверждают, будто среди немецких машин были и четырехмоторные бомбардировщики (FW200 «Condor»). Но участие «Кондоров» в налетах

на Москву не подтверждают документы люфтваффе. Поэтому сомнение вызывает доклад капитана И.И. Воронина из 27-го иап, которому «удалось сбить» подобный самолет. По немецким данным, соединение из 83 бомбардировщиков He111 вели, как это часто бывало, лидеры из KGr100.

При подходе к линии световых прожекторных полей самолеты набрали высоту 6000-7000 м, а у зоны огня зенитной артиллерии начали планировать с приглушенными моторами. К городу прорвалось 12 самолетов, из них 5 – к центру. Основной целью налета были аэродромы и авиазаводы в пригородах, на которые сбросили 49 фугасных и 14 000 зажигательных бомб. В результате пострадали корпуса авиазавода № 240 и один из цехов авиазавода № 22 (сгорели три только что построенных бомбардировщика), а на летное поле в Кубинке попали две осколочно-фугасные бомбы SC1000 весом 1000 кг. Из утреннего отчета следовало, что, хотя воронки достигали диаметра 30 м, бомбежки не причинили ущерба базировавшемуся здесь 11-му иап. Действительно, осколки не задели ни один из стоявших в Кубинке Як-1. Однако около полуночи летчик Алексеев в условиях плохой видимости был вынужден маневрировать на посадке; он не выдержал направление при пробеге и сломал шасси боевой машины. Перед этим, во время бомбежки, пытались приземлиться мл. лейтенант В.Н. Микельман и политрук Ф.Н. Казаков. Не имея запаса горючего, первый сел в поле, а второй покинул истребитель с парашютом.

В сложных метеоусловиях основная нагрузка при отражении налета легла на зенитчиков. Они доложили о восьми уничтоженных неприятельских самолетах, из которых немцы признали потерю двух, в том числе лидера – He111H (№ 6937) из KGr100. Другой лидирующий самолет был серьезно поврежден и уцелел лишь благодаря хитрости. Интенсивным оборонительным огнем экипаж симитировал, будто отбивается от атаки русского истребителя. Зенитчики хорошо пристрелялись, но решили, что в ночном небе не видят своего «ястребка», и сделали паузу. Поврежденный «хейнкель» сумел выйти из светового поля и скрыться.

В ночь на 12 августа в налете участвовало около 30 самолетов, но ущерб городу они нанесли существенный, что можно объяснить привлечением наиболее опытных экипажей и широким использованием тяжелых авиабомб. Одна из SC1000 разорвалась около памятника Тимирязеву у Никитских ворот. В брусчатке образовалась воронка глубиной 12 м и диаметром 32 м, погибли многие воины-зенитчики, получили повреждения трамвайные пути, вышла из строя контактная сеть, был сброшен со своего постаменты памятник. Полутонная бомба SC500 попала в здание Арсенала Московского Кремля, полностью его разрушив и повредив многие близлежащие постройки, включая здание комендатуры

Со второй половины августа 1941 г., после одиннадцатого по счету налета, части эскадры KG55 (III группу отправили на отдых в район Вены) переключили на поддержку войск группы армий «Юг». Еще раньше из московского неба исчезли самолеты эскадры KG4. Чаше других в рейдах участвовали машины из III/KG26. Один из лучших и наиболее подготовленных экипажей этой авиагруппы 15 августа был успешно атакован советскими истребителями, и бомбардировщик упал в ближнем тылу Западного фронта. Три члена экипажа сгорели вместе с самолетом, а командир корабля обер-лейтенант Ф. Ульрих (F. Ulrich) застрелился, не желая попадать в плен. Оставшийся в живых стрелок Г. Бальке (H. Balke), захваченный красноармейцами, ничего не сообщил о налетах на Москву. Их экипаж якобы подбирал место для нового базирования, заблудился и разбился. Единственная ценная информация состояла в том, что личный состав их группы имеет большой опыт ночной работы, а большинство участвовали в бомбежках Лондона. (Видимо, экипаж Ульриха контролировал работу бомбардировщиков, поскольку в его составе находилось два наблюдателя.)

В это время штаб 2-го авиакорпуса вел активную кампанию по дезинформации советского командования. Были подброшены «секретные» данные о переброске на центральное направление 14 отрядов дальних бомбардировщиков специально для разрушения Москвы. Одновременно в районе Смоленска начали работать 16 мощных

приводных радиостанций, чтобы немецким штурманам легче было ориентироваться ночью. К чести советской разведки, она смогла достаточно быстро разобраться в истинном положении дел, и 26 августа командующий ВВС генерал П.Ф. Жигарев приказал перебазировать на северо-западное направление, в основном на защиту Ленинграда, восемь истребительных авиаполков 6-го иак. Относительное затишье над столицей наблюдалось в течение всего сентября.

Первые итоги

Подведем некоторые итоги летних боев. По мере освоения отечественных радиолокационных станций РУС-1 и РУС-2 и новых типов истребителей дневная деятельность пилотов люфтваффе все более осложнялась. Наилучших результатов авиаторы 6-го иак добились 25 июля; из трех вылетевших Ju88, принадлежавших 122-й разведывательной группе, два были сбиты около Истры. Самолет с кодом F6+АО упал и разбился, а с кодом F6+АК совершил вынужденную посадку на поляну, и через пять дней его установили на площади Свердлова, что позволило москвичам увидеть поверженного врага. На двойную победу претендовали летчики 41-го иап ст. лейтенант Кузьменко и мл. лейтенант Михайлов, а также 11-го иап капитан П.Т. Логинов и лейтенант Б.А. Васильев.

Ближе к концу июля немецкие разведчики в ясную погоду почти не летали на высотах меньших, чем 8000-9000 м, но многочисленные советские истребители часто препятствовали германским экипажам в выполнении задания. При этом постоянное патрулирование перехватчиков в воздухе не давало должного эффекта и вело к неоправданно большому расходу сил и средств. Однако летом 1941 г. это был единственный реальный способ борьбы с неприятелем, так как вылеты дежурных экипажей по тревоге почти всегда оказывались безрезультатными из-за недостаточной натренированности личного состава постов ВНОС в опознавании типов машин и передаче донесений, а также нечеткой работы связи.

Иногда истребители сталкивались с противником «нос к носу», но далеко не всегда бой заканчивался уничтожением неприятельского самолета. Например, утром 5 августа лейтенант Ю.С. Сельдяков из 34-го иап обнаружил Ju88 около Наро-Фоминска на высоте 2800 м. После первой атаки «юнкерс» перешел в пикирование и скрылся на бреющем. Вечером этого же дня безуспешную атаку цели западнее Можайска предпринял лейтенант Обухов – летчик 11-го иап. После приземления он доложил: «Противник ушел, маскируясь дымкой»

Недостатки в тактической и огневой подготовке советские летчики стремились компенсировать самоотверженностью. Наиболее отважные старались уничтожить врага любыми способами, вплоть до тарана. Именно так в ночь на 8 августа сбил He111 летчик 177-го иап мл. лейтенант В.В. Талалихин, в ночь на 10 августа тоже He111 – летчик 34-го иап лейтенант В.А. Киселев, а на следующий день – летчик 27-го иап лейтенант А.Н. Катрич, который действовал в кислородной маске и таранил «дорнье» на высоте 8000 м. Этот подвиг вошел в историю как первый высотный таран. Все три советских авиатора благополучно вернулись в строй, и их имена стали известны далеко от Москвы. Сводка потерь люфтваффе в немецких архивах позволила с высокой достоверностью установить, что в перечисленных случаях пропали экипажи, возглавляемые соответственно лейтенантом И. Ташнером (J. Taschner) из 7/KG26, унтер-офицером О. Шлиманном (O. Schliemanri) из 1/KG53 и лейтенантом Р. Родером (R. Roder) из 1/Aufkl.Gr.Ob.d.L; в последнем случае Катрич сбил Do215.

Согласно официальным данным войск ПВО, при отражении ночных налетов на Москву только истребители в июле – августе сразили 37 неприятельских самолетов, то есть в каждом третьем бою одерживалась победа. На уничтоженную машину приходится в среднем 52 вылета перехватчиков. Эти цифры следует считать излишне оптимистичными. Еще больше сомнений вызывает та часть отчета, согласно которой лишь 18 бомбардировщиков было сбито в световых прожекторных полях, а 19 – в темном ночном небе.

В советской литературе, в частности в книге А.Г. Федорова «Авиация в битве под Москвой», говорится, что за время летних налетов на Москву эскадра KG55 «Гриф» потеряла половину своего состава, а эскадра KG53 «Легион Кондор» – 70% состава и обе были отведены на переформирование. Якобы на их место нацисты перебросили из Западной Европы четыре группы, вошедшие в состав 2-го воздушного флота. Эти данные не соответствуют действительности, а сведения о потерях неприятеля сильно преувеличены. По целому ряду причин наши летчики имели более скромные успехи.

При отражении третьего налета истребители получили приказ не производить атак в зоне зенитного огня. Оказалось, что шум их моторов являлся помехой для станций «Прожзвук» при поиске воздушной цели и для ее освещения прожекторами, а разрывы зенитных снарядов весьма затрудняли атаки для летчиков.

Управление истребителями, находившимися в воздухе, и наведение их на противника осложнялись недостаточным количеством бортовых радиостанций. Не только И-16 и И-153, но и новые Як-1 не имели в то время даже приемников. Серьезным препятствием при отражении ночных налетов явилось отсутствие прямой связи между командными пунктами авиационных полков и прожектористов. При этом управление силами авиации фактически сводилось к организации взлета и посадки истребителей, в воздухе же они действовали самостоятельно.

Многие советские пилоты слабо ориентировались ночью, тем более что постоянные вспышки прожекторов затрудняли самолетовождение. Маскировка своих аэродромов оказалась чрезмерной. Нередко, подлетая к району, где, согласно карте, располагался ночной аэродром, летчики давали сигнал «Я свой самолет», но освещения посадочной полосы в ответ на это так и не могли дожидаться. Им приходилось выходить к Москве-реке и, следуя вдоль русла, садиться в Люберцах. Во время отражения первого массированного налета лишь отдельные машины смогли благополучно вернуться «домой», и к рассвету командирам было просто некого выпускать в воздух. Только утром истребители перелетели на свои аэродромы базирования.

Установление зон ожидания у края светового поля, как свидетельствовал полученный опыт, не обеспечивало истребителям необходимого времени на сближение и бой с освещенными самолетами противника. Пока они шли из зоны ожидания на сближение с бомбардировщиками, выхваченными лучами из темноты, последние успевали сбросить бомбы, развернуться и уйти на запад. К тому же прожектористы слишком короткое время фиксировали вражескую машину из-за отсутствия взаимодействия между «искателями» и «сопроводителями».

Первые ночные воздушные схватки показали слабую огневую подготовку многих летчиков. Прежде всего они не могли правильно определить расстояние до цели и открывали огонь с дистанции 600-800 м. Бои выявили и недостаточную готовность материальной части к ночной работе. Свидетельство тому – мнение П.М. Стефановского, считавшего имевшиеся истребители непригодными для решения поставленных задач. <Письмо Стефановского в ЦК ВКП(б) приведено в приложении.>

В немецких документах удалось найти критическую оценку некоторых технических средств советской ПВО. Например, в журнале боевых действий эскадры KG55 записано, что «экипажам бомбардировщиков пытались мешать импровизированные ночные истребители, которые шарили по небу своими примитивными прожекторами, – находящиеся в кабинах «хейнкелей» успокоились и почувствовали уверенность»

Рассмотрим конкретные примеры боев, проведенных пилотами 34-го иап, высокое летное мастерство которых уже отмечалось. Вот строки из доклада, представленного в конце июля 1941 г. командиром полка майором Л.Г. Рыбкиным командиру авиакорпуса:

«...При втором вылете 22 июля в 2 ч 40 мин в районе Алабино – Наро-Фоминск на высоте 2500 м капитан М.Г. Трунов догнал Ju88 и атаковал с задней полусферы. Противник снизился до бреющего. Капитан Трунов проскочил вперед и потерял противника. Можно полагать самолет сбитым».

...При втором взлете 22 июля в 23 ч 40 мин в районе Внуково мл. лейтенантом А.Г. Лукьяновым был атакован Ju88 или Do215. В районе Боровска (в 10-15 км севернее аэродрома) по бомбардировщику выпущено три длинных очереди. С земли были хорошо видны попадания. Противник вел ответный огонь, а затем резко снизился. Можно полагать самолет сбитым.

...Мл. лейтенант Н.Г. Щербина 22 июля в 2 ч 30 мин в районе Наро-Фоминска с дистанции 50 м выпустил две очереди в двухмоторный бомбардировщик. В это время по МиГ-3 открыла огонь зенитная артиллерия, и самолет противника был потерян. Можно полагать самолет сбитым»

Примеры достаточно типичны, их можно продолжить. И хотя в каждом случае Рыбкин отмечает, что «подтверждений нет» (отсутствуют сведения о падении вражеских самолетов), во всех перечисленных эпизодах на счет летчиков и полка заносились победы. Как удалось установить, первую потерю в результате действий летчиков 34-го иап противник понес после тарана В.А. Киселева в ночь на 10 августа, а вторую – через пять дней.

Утром 16 августа на высоте 7000 м около Подольска звено младшего лейтенанта Д.Г. Лукьянова обнаружило вражеский двухмоторный самолет. Вслед за ведущим противника атаковали младший лейтенант В.И. Цимбал и лейтенант В.Г. Горюнов. Наиболее результативным оказался удар Лукьянова – после него загорелся один мотор. Разведчик уходил со снижением, пришлось повторить атаку. Противник пытался скольжением сбить пламя. Тогда Лукьянов решил идти на таран и приблизился к врагу почти вплотную. Стрелки, видимо, погибли или получили ранения, так как ответного огня не было. В это время неприятельский самолет перешел в спираль, затем в штопор и стал разваливаться в воздухе. Одному члену экипажа удалось выпрыгнуть с парашютом. Летчикам-истребителям было хорошо видно, как к обломкам машины со всех сторон бежали люди.

Одержанная победа позволила авиаторам почувствовать, что при грамотных и умелых действиях вполне можно сбивать противника бортовым оружием. Особую уверенность она дала В.И. Цимбалу: ему до сих пор не везло. Трижды после напряженных ночных патрулирований он совершал аварии, а однажды, потеряв ориентировку, был вынужден покинуть МиГ-3 с парашютом. Младшему лейтенанту грозило взыскание...

Парадоксально, но именно летчики с большим довоенным налетом чаще всего становились «героями» различных летных происшествий. Оказывается, на ночное патрулирование назначались только подготовленные, уверенные в своих силах. Но вылеты в мирное время существенно отличались от боевых заданий лета 1941 г. По данным штаба ВВС Красной Армии, в частях 6-го авиакорпуса с 22 июля по 18 августа произошло шесть катастроф, 30 аварий, 15 поломок, 12 вынужденных посадок. При этом шесть человек погибло, четверо получили ранения; 24 самолета оказались полностью разбиты, а 12 требовали серьезного ремонта. Начальник штаба ВВС полковник И.Н. Рухле обращал внимание Климова, что «оставление самолетов в воздухе после выработки горючего стало массовым явлением; по этой причине разбито девять самолетов», и требовал срочно принять меры для исправления ситуации. Но несмотря на сказанное выше, советским авиаторам удавалось срывать налеты противника и наносить ему урон. Сбитый 6 августа в районе Подольска и взятый в плен фельдфебель из III/KG26 Р. Шик (R. Schick) признал: «Русские ночные истребители действуют здесь превосходно» Шик повезло, поскольку летом над Москвой пропали без вести такие опытные асы, как награжденные «Железными Крестами» лейтенанты Г. Шварц (H. Schwarz) из эскадры KG55, Гайслер (Geisler) из KG4, Т. Грайфенштайн (T. Greifenstein) из отряда 1(F)/122, О. Лохбруннер (O. Lochbrunner) из группы KGr100 и др. Все перечисленные авиаторы имели отличную подготовку и большой боевой опыт.

Официальные данные по действиям 6-го иак приведены в табл. 4.3

Таблица 4.3. Итоги боевой работы 6-го иак за два летних месяца 1941 г.

Месяц Общее количество вылетов Ночных вылетов Число налетов Проведено боев

Сбито самолетов

Июль 8065 1015 9 89 59

Август 6895 840 16 81 30

Из указанного количества потерянных противником самолетов лишь для 20-22 сбитых или списанных после вынужденных посадок машин в июле и 10-12 в августе удалось найти подтверждение в германских документах. Примерно 40% потерь в июле и 50% в августе приходится на дневных разведчиков, а остальные – на ночных бомбардировщиков. Благодаря высокой живучести немецкие двухмоторные самолеты, даже получив повреждения, пролетали большие расстояния. Нередко они благополучно приземлялись на своих аэродромах, иногда им не так везло, и вынужденные посадки заканчивались авариями или катастрофами. Стоит обратить внимание на то, что в списке потерь люфтваффе с 21 июля по 11 августа 1941 г. всего в пяти случаях в графах «Район» и «Причина гибели» было указано: «Bei Moskau», «Unbekannt», то есть данные машины пропали с экипажем в небе Москвы.

Однако надо учесть, что эти данные не всегда полные. Сбитый над Вязьмой 31 июля 1941 г. обер-лейтенант А. Кемпе (А. Кетре) на допросе показал, что его эскадра KG53 «Легион Кондор» успела выполнить 35 вылетов (видимо, имеются в виду групповые вылеты) на Москву, потеряв семь бомбардировщиков сбитыми, невернувшимися и разбившимися. В документах люфтваффе нашли отражение сведения лишь о девяти самолетах, получивших различные повреждения, из которых два разбились на аэродроме в Орше, один поразили зенитки, а остальные (включая He111H № 4009, на котором сдетонировали собственные бомбы) после ремонта вернулись в строй. Поскольку Кемпе точен в других вопросах, думается, его показаниям можно доверять. Порой в немецкой документации не хватало информации о рядовых экипажах, пропавших без вести.

Сопоставляя данные о потерях сторон в конце июля – начале августа 1941 г., можно прийти к выводу, что на каждый сбитый немецкий самолет терялся один советский. Видимо, поняв это, командование корпуса стало награждать каждого летчика, одержавшего победу. Ведь их противники – пилоты люфтваффе имели не только значительно больший боевой опыт, но и совершили множество успешных ночных ударов, в том числе по городам Великобритании. У них накопились и были отработаны тактические приемы, обеспечивавшие скрытность и безопасность в долгих полетах. Достаточно сказать, что в эскадре KG4 фельдфебели Г. Морих (G. Morich) и А. Рейнгардт (A. Reinhard) выполнили соответственно 77 и 79 успешных бомбардировок английских городов, а лейтенант З. Ротке (S. Rothke) – 101, из них 21 раз он бомбил Лондон.

Понимая, как нелегко бороться с многоопытным врагом, советское командование значительно изменило отношение к воздушным таранам. В первых боях ни командир корпуса, ни его заместители не поощряли такой прием: ведь для того и стоят на истребителях пушки и пулеметы, чтобы их огнем уничтожать неприятеля. Если летчик не мог попасть в цель, значит, он недостаточно метко стрелял. На деле все оказалось гораздо сложнее.

Три августовских тарана В.В. Талалихина, В.А. Киселева и А.Н. Катрича стали известны всей стране и пропагандировались политорганами. Между тем вслед за С.С. Гошко таким же образом 25 июля уничтожил врага его однополчанин – лейтенант Б.А. Васильев, но об этом широко не сообщалось. Также малоизвестным осталось имя старшего лейтенанта П.В. Еремеева из 28-го иап. В ночь на 29 июля он таранил самолет, который тогда принял за Ju88. (В действительности это был He111 из III/KG26, код 1H+GS.) Еремеев по праву считался одним из лучших пилотов в своем полку, первым стартовав ночью на МиГ-3. Во время отражения налета в ночь на 22 июля он в воздушном бою был ранен, но, несмотря на это, выполнил второй ночной вылет. Свой подвиг П.В. Еремеев совершил на девять ночей раньше, чем В.В. Талалихин, но о таране в течение длительного времени знали только однополчане. Это тем более обидно, что таран Еремеева оказался единственным, отмеченным в немецких документах, которые относятся к периоду летних налетов на

Москву. (Обычно самолеты у них числились просто пропавшими.) В данном случае летчик сбитого «хейнкеля» унтер-офицер А. Церабек (A. Zerabeck) сумел перейти линию фронта. Его рассказ о манере русских вести бой удручающе подействовал на сослуживцев.

Если говорить о морально-психологическом эффекте, то большое воздействие на немецких летчиков производил огонь зенитной артиллерии. Часто при ночном налете одиночные экипажи как бы наталкивались на «заградительные полосы», создаваемые зенитным огнем. Пытаясь обойти такую полосу, вражеские бомбардировщики уходили в сторону, но там попадали под разрывы заградительного огня, создаваемого соседним сектором. Экипажи немецких машин отмечали, что «русские снарядов не жалели». Особенно запомнились им обстрелы над Москвой во время третьего массированного налета. Ожидалось, что в густой облачности «хейнкели» и «юнкерсы» будут чувствовать себя в безопасности, но именно мощный заградительный огонь помешал им, по крайней мере, большинству, прорваться к городу.

«Шрапнель зенитных снарядов барабанила по улицам, точно град, – констатировал британский журналист А. Верт, представлявший в Москве газету «Санди Таймс». – Десятки прожекторов освещали небо. В Лондоне мне не приходилось ни видеть, ни слышать ничего подобного» Сыграла свою роль и зенитная артиллерия малого калибра: она вела успешную борьбу с осветительными авиабомбами при их снижении на парашютах.

Однако утверждение в отчете штаба зенитной артиллерии о том, что до конца 1941 г. над Москвой из 536 обстрелянных самолетов было сбито 82, является значительным преувеличением. Если верить отчету, то на один уничтоженный неприятельский самолет уходило всего 310-312 снарядов. Для сравнения укажем, что лучшая в Англии 6-я зенитная дивизия, хорошо оснащенная радиолокационными станциями орудийной наводки (СОН) и имевшая опытных артиллеристов, для поражения одного самолета расходовала 289 снарядов по видимой цели и 2444 – по невидимой. В ПВО Москвы первые СОН появились только в октябре 1941 г., а 96,6% всех снарядов было выпущено по невидимым целям.

Большую работу выполнили московские прожектористы. Им удалось осветить (по разным оценкам) 29-33% самолетов, участвовавших в налетах. Здесь поначалу также было немало недостатков, но к середине августа прожекторы-искатели стали достаточно надежно захватывать лучом бомбардировщики на высоте до 7000 м. «Ослепленным экипажам чрезвычайно трудно отыскивать цели» – докладывали летчики эскадры KG4.

Не только немецкий летчик Хавигхорст, но и другие пилоты недобрым словом вспоминали «русские летающие колбасы». Двойные аэростаты типа КТВ-КТН или КВ-КН заставили их поднять высоту полетов до 5000 м. И хотя аэростаты нельзя было использовать при сильном ветре, а испытания показали, что разрушительная сила тросов недостаточна против самолетов металлической конструкции, они сыграли свою положительную роль. После столкновения с аэростатным заграждением получил повреждения и упал в Москву-реку в ночь на 11 августа 1941 г. He111 (6N+MN) из отряда 1/KGr100. (К сожалению, летом 1941 г. от ударов о тросы пострадало немало своих истребителей.)

Какой же урон нанесли Москве удары люфтваффе? Уже в первом вылете 22 июля в бомбоотсеки «хейнкелей», «дорнье» и «юнкерсов» загружали преимущественно зажигательные бомбы калибром около 1 кг, чтобы вызвать как можно больше очагов пожаров. Наблюдавший налет А. Верт отметил самоотверженные действия москвичей. «В широких масштабах была организована борьба с пожарами. Позже я узнал, что многие из тех, кто тушил пожары, получили тяжелые ожоги от зажигательных бомб, иногда по неопытности. Мальчишки первое время хватали бомбы голыми руками!»

Верту вторит В.Н. Гнеденко, один из руководителей штаба МП ВО. Проезжая в районе Красной Пресни, он наблюдал, как с немецкого самолета были сброшены зажигательные бомбы. «Прямо перед моей машиной из подворотни выскочила группа ребят. Рассыпавшись по мостовой, как воробьи, они хватали зажигательные бомбы за оперение, ударяли их о мостовую, чтобы отшибить горящую часть, и оставляли их догорать посреди улицы»

Все-таки масштабы бедствий, нанесенных в ту ночь столице, оказались существенно

большими, чем сказано в официальной информации периода войны. В книге А.М. Самсонова указывается, что в городе возникло около 1900 загораний. Наиболее крупные пожары были в районах Красной Пресни и на Белорусском вокзале: здесь горели и взрывались цистерны с горючим и вагоны со снарядами. Несколько кварталов вдоль Хорошевского шоссе превратились в сплошное пожарище. С четной стороны полыхали деревянные бараки и магазины. По другую сторону шоссе, вдоль подъездных путей Белорусской железной дороги, горели склады. По воспоминаниям председателя Моссовета В.П. Пронина, несколько сотен зажигательных бомб и 15 фугасок попали на территорию Кремля и, спасая его от разрушения и пожара, погибли воины гарнизона

Вскоре после возвращения немецких самолетов начальник фотолаборатории 2-го авиакорпуса доложил генералу Б. Лерцеру (B. Loerzer), в частности, что атака символа большевистской власти окончилась неудачно. С этим не согласился командир авиагруппы II/KG55 подполковник Э. Кюль (E. Kuhl), который уверял, что, «контролируя работу экипажей, он снизился до высоты 1500 м и находился там, пока не начало светать», «с территории Кремля стреляли только «Rote Maus» – «Красные мыши» (так немцы называли четырехствольные зенитные пулеметные установки. – Прим. авт.) и что «груз сброшен точно на Кремль»

Кюль во многом прав. Оказалось, что во время первого налета прикрытие центра города зенитной артиллерией было недостаточным. В соответствии с принятым у артиллеристов «графиком плотности огня зенитной артиллерии» наивысшая насыщенность, примерно 130-160 разрывов на 1 км пути бомбардировщика, создавалась в 15 км от Кремля. Над центром же эта величина равнялась 80 разрывам. (Советское командование быстро устранило недочет и за счет резервов и перегруппировки зениток добилось повышения плотности огня на наиболее угрожаемых направлениях: до 150-220 разрывов, а над центром – 240 разрывов.) Но в своем отчете Кюль не учел, что крепостные стены, построенные в XV в., очень прочные, а покрытые черепицей крыши не склонны загораться от попадания зажигательных бомб.

К тому же далеко не все экипажи авиагруппы II/KG55 были столь точны, как он. Теперь известно, что на территории Кремля упали три 50-килограммовые авиабомбы, несколько зажигалок и одна осколочно-фугасная бомба SC250 весом в четверть тонны. Последняя, попав в здание Большого Кремлевского дворца, пробила крышу и свод над Георгиевским залом, повредила пол, но не взорвалась. Одна из относительно крупных зажигательных бомб, срикошетив от Кремлевской стены, упала в районе Комендантской башни, однако и в этом случае разлившаяся на площади около 60 кв. м нефть не воспламенилась.

Заместитель начальника Управления пожарной охраны Москвы М.Т. Павлов был одним из тех, кто занимался изучением тактики борьбы с огнем. По его воспоминаниям, вскоре после первых налетов были сделаны выводы: во-первых, пожарная команда должна приступать к тушению еще во время налета, не допуская разрастания пожаров; во-вторых, зажигательные бомбы лучше хватать прямо руками в рукавицах и сбрасывать с крыш на мостовую; в-третьих, так называемые комбинированные бомбы (одновременно зажигательные и фугасные) взрывались лишь через 45-60 с после падения и за это время их надо было успеть потушить, предотвращая взрывы. Массовое участие москвичей в отражении налетов вражеских самолетов, их смелость и находчивость были серьезным препятствием для осуществления планов люфтваффе сжечь город.

Советские сводки зафиксировали многочисленные случаи самоотверженных действий населения по устранению очагов пожаров:

«На К-й улице три зажигательных бомбы пробили крышу и попали на чердак. Дежуривший на крыше дворник тов. Петухов не растерялся. Он мгновенно спустился на чердак и засыпал зажигательные бомбы песком... Во двор деревянного двухэтажного дома в Б-ом переулке упали две зажигательных бомбы. Домохозяйка Антонова немедленно их загасила...

В здание средней школы в Л-ом районе попало пять зажигательных бомб. В несколько минут все бомбы были потушены. На крышу общежития ремесленного училища упало 11 зажигательных бомб. Отлично работали ученики этого училища Николай Костюков, Владимир Семенов и Алексей Дворицкий. Все одиннадцать бомб были ими сброшены с крыши и потушены во дворе...»

Газета «Правда» писала 24 июля: «Опыт борьбы с фашистскими воздушными пиратами во время ночных налетов на Москву показал, что всюду, где население проявляет выдержку, хладнокровие, боевую готовность, метание зажигательных бомб не дает врагу ожидаемых результатов»

Как отмечал начальник штаба МПВО С.Е. Лапиров, в этот день на город упали 1638 зажигалок, от которых возникло 25 загораний и сгорело 4 дома; 28 июля, например, 1812 бомб сожгли 2 небольших дома; 2 августа было сброшено 1715 зажигалок, вызвавших 20 загораний, но не приведших ни к одному крупному пожару; 4 августа бойцам МПВО и местному населению удалось своевременно потушить все 874 бомбы Низкую эффективность этого вида огнеприпасов в Москве поняли и нацисты, и в последующих налетах они увеличили долю тяжелых фугасных авиабомб. Бомбы калибра не менее 500 кг попали в здания театра им. Вахтангова, Академии наук СССР, Зубоврачебного института, ветлечебницы в Сокольниках... Больше всего пострадали гражданские объекты и мирные жители.

В то же время многие немецкие экипажи, докладывавшие о прямых попаданиях в тот или иной объект, не знали, что стали жертвой маскировки. С началом войны Ставка приказала закамуфлировать наиболее заметные строения, такие как гостиница «Москва», здание СНК СССР, Библиотека им. Ленина и Центральный театр Красной Армии, замаскировать излучину Москвы-реки около Кремля. Как теперь известно, 29 июля над центром города примерно полчаса кружил самолет ПС-84, с борта которого сотрудники НКВД проверяли эффективность маскировочных мероприятий, выявляли демаскирующие строения, высказали предложения по дополнительной окраске некоторых крыш и площадей, установке макетов. Многочисленные ложные объекты, созданные в июне и июле, сыграли очень важную роль, так как с воздуха воспринимались как подлинные промышленные предприятия, электростанции, автохозяйства... Например, по данным штаба МПВО, 71 фугасная и 730 зажигательных бомб попали в «элеватор» – бутафорский объект в районе поселка Плетениха; почти каждую ночь немцы бомбили фанерные домики, не найдя находящийся поблизости комбинат, где хранилось и перерабатывалось зерно.

Конечно, пострадали не только ложные цели. 25 июля оказалась разрушена платформа Москва-Сортировочная, сгорел небольшой склад и частично барак ЦИАМ. В эту ночь сигнал воздушной тревоги был дан с опозданием, и многие москвичи не смогли укрыться в бомбоубежищах.

О событиях следующей ночи докладывал начальник штаба зоны ПВО МВО полковник А.В. Герасимов: «Отдельные прорвавшиеся самолеты сбросили 13 фугасных и 150 зажигательных бомб. Нанесен следующий ущерб:

1. Разрушена небольшая обувная фабрика, частично повреждены завод «Динамо», подсобные помещения заводов № 239, 93 и рембаза НКО.
2. Полностью разрушено 9 и частично 10 жилых домов.
3. Пожары в 13 жилых домах.
4. Пострадало 325 человек, из которых 31 человек погиб»

В ночь на 29 июля основные усилия немецкой авиации были сосредоточены на бомбежке аэродромов Люберцы и Раменское, а также складов в районе Томилино. На немецких картах здесь значилась крупная нефтебаза, которой в действительности не существовало...

Директор 1-го Государственного подшипникового завода А.А. Громов оставил воспоминания: «В одну из последних июльских ночей вражеские самолеты сбросили на завод тяжелые фугасные бомбы. Одна из них упала где-то вблизи главного корпуса.

Последовал оглушительный взрыв, и все кругом окуталось едким дымом. Взрывной волной разрушило одну из стен. Из разорванных водонапорных труб хлынула упругая струя воды. Мы устремились к месту взрыва. Под ногами хрустели осколки стекла. Бездыханная женщина лежала неподалеку. Эта была первая жертва фашистской бомбардировки. В те дни все мы стали солдатами одного фронта...»

Всего в результате бомбардировок с 22 июля по 22 августа 1941 г. погибло 736 москвичей и 3513 человек получили ранения. Кроме уже перечисленных зданий и иных объектов, были полностью разрушены завод «Москвато́ль», гараж НКВД, хлебозавод № 14, два плодоовощных комбината, склад наркомата путей сообщения и др. Пострадали несколько крупных столичных предприятий, среди них заводы «Серп и Молот», «Динамо» им. Кирова, ГПЗ им. Кагановича, фабрики «Трехгорная мануфактура», «Ударница», им. Сакко и Ванцетти. Подверглись бомбардировкам многие мосты, вокзалы, объекты городского и железнодорожного транспорта. Наибольший урон принес Москве и москвичам первый налет.

Выдавая желаемое за действительное, берлинское радио сообщало в августе 1941 г., что «люфтваффе подвергают Москву уничтожающей бомбардировке» и будто «заводы и фабрики, расположенные вокруг Москвы, настолько разрушены, что всем иностранцам запрещен выезд за пределы Москвы. Кремль и почти все вокзалы разрушены, Красной площади не существует. Особенно пострадали промышленные районы. Москва вступила в фазу уничтожения»

Однако фотоснимки, сделанные с самолетов-разведчиков, показали невысокую эффективность бомбардировок. Вопреки оптимистичным докладам экипажей, большинство бомб попало в парки, скверы, на территорию стадионов. Опровергает информацию берлинского радио и немецкий историк К. Рейнгардт, отмечавший, что действия ПВО Москвы «перечеркнули желания Гитлера при помощи авиации сравнить Москву с землей... И действительно, противовоздушная оборона Москвы была такой сильной и хорошо организованной, что немецкие летчики считали налеты на русскую столицу более опасным и рискованным делом, нежели налеты на Лондон»

Безусловный интерес представляет наблюдение заместителя командира 6-го иак М.Н. Якушина. Он отмечал, что показателем эффективности системы ПВО Москвы стало отношение населения к сигналам воздушной тревоги. Если в начале налетов москвичи старались как можно скорее укрыться в убежищах, при этом не обходилось без паники, то впоследствии они стали вести себя спокойнее и увереннее, даже зачастую игнорируя днем пронзительные завывания сирен и сообщения из репродукторов: «Граждане, воздушная тревога!»

Среди тех мероприятий, которые способствовали росту уверенности жителей города в возможность сохранить его от разрушения, стало открытие в конце июля 1941 г. выставки боевых трофеев в ЦПКиО им. Горького в дополнение к «юнкерсу»-разведчику, установленному в центре города. Среди экспонатов были представлены обломки трех «хейнкелей» (сбитые К.Н. Титенковым, В.В. Талалихиным и разбившийся от удара о трос аэростата заграждения), а также детали немецкого авиационного вооружения и оборудования.

Уместно хотя бы кратко сравнить оборону с воздуха Москвы и Лондона. По данным англичан, к июлю 1940 г. (то есть ко времени массированных налетов люфтваффе) Лондон защищали 328 орудий среднего и крупного калибра и 124 орудия малого калибра. Здесь же действовали 22 истребительные эскадрильи с 336 самолетами. В общей сложности это примерно вдвое меньше, чем в ПВО Москвы летом 1941 г. Таким образом, по количеству выделенных средств сравнение будет в пользу советской столицы. (Не станет ошибкой утверждение, что по этому показателю Москва оказалась впереди любого другого города, включая Берлин.)

Построенные в 1940 г. «Спитфайры» и «Харрикейны» не имели превосходства в летных данных перед наиболее распространенным (наряду с И-16) истребителем ПВО

Москвы МиГ-3. И английские летчики сначала также допускали в своих действиях несогласованность с работой других средств ПВО. Далеко не все наставления британцев по тактике можно признать удачными. Например, отрицание воздушного боя крупными группами снижало силу удара и приводило к излишним потерям. Подобно советским летчикам пилоты RAF (королевских ВВС) летали в плотных звеньях, что ограничивало маневр в бою.

Значительным преимуществом ПВО Лондона было не только оснащение, но и освоение новейших радиотехнических средств. К лету 1940 г. на побережье Англии действовали 38 радиолокационных станций, из них 19 были специально предназначены для обнаружения низколетящих немецких самолетов. Значение РЛС в обороне Лондона трудно переоценить. Донесения с радиолокационных станций и из центров корпуса наблюдателей (аналог советской ВНОС) прежде всего поступали на командные пункты истребительной авиационной группы. (Первая макетная установка РУС-2 заступила на боевое дежурство в окрестностях Москвы только 23 июля 1941 г., у расчетов станций РУС-1 из 337-го отдельного радиобатальона не имелось опыта, а сама аппаратура работала летом еще весьма ненадежно) В отличие от советской ПВО решение о предупреждении гражданского населения о воздушных налетах и объявление сигнала тревоги принималось командованием истребительной авиации.

Подводя итог, следует отметить, что за время налетов Лондон пострадал значительно сильнее Москвы. Неоднократно огонь в английской столице бушевал по 5-6 суток. Как теперь известно, британские пожарные команды выезжали к месту возгораний только после окончания налета. Но и силы, которые выделило люфтваффе для атак Лондона, были намного крупнее, а потери немецких самолетов – существенно большими. До конца 1941 г. немецкая авиация произвела 76 налетов на Москву, причем только в 9 из них участвовало 50 и более самолетов, а в 48 рейдах число машин в группе не превышало десяти. После падения Франции люфтваффе не привлекались к поддержке наземных войск, в то время как бои на Востоке летом 1941 г. не затихали ни на сутки. Налеты на Лондон показали не столько силу английской ПВО, сколько неподготовленность люфтваффе для решения стратегических задач. Атаки Москвы еще раз подтвердили, что немецкая авиация была не способна наносить мощные удары по удаленным объектам.

Глава 5. Налеты на Румынию

Предыстория

В вышедшей в 2002 г. работе М.И. Мельтюхова «Упущенный шанс Сталина» рассматриваются многие события, предшествующие вторжению Германии в Советский Союз 22 июня 1941 г. В книге широко использованы документы, в том числе малоизвестные. Однако те места монографии, где читателя подводят к мысли о подготовке Сталиным превентивного удара по западному соседу, выглядят не слишком убедительными. Действительно, разнообразные планы наступательных операций Красной Армии, даже указание в одном из опубликованных документов даты начала наступления на Западе – 12 июня 1941 г., ни о чем не говорят. Штабы же, включая Генеральный штаб, в мирное время разрабатывают многочисленные планы предстоящих боевых действий. А какой из них будет реализован, решают политические лидеры страны.

Так, 15 мая руководство Генерального штаба отмечало, что главный противник – нацистская Германия – содержит свою армию полностью мобилизованной, имеет развернутые тылы. Был сделан вывод: «В этих условиях она имеет возможность упредить советские войска в развертывании и нанесении внезапного удара» Генералы Г.К. Жуков, Н.Ф. Ватутин, А. М. Василевский полагали, что ни в коем случае нельзя отдавать инициативу в действиях германскому командованию, и предлагали «упредить противника в

развертывании и атаковать германскую армию в тот момент, когда она будет находиться в стадии развертывания, не успеет еще организовать фронт и взаимодействие родов войск»

Отвлекаясь от других результатов подобного шага, отметим, что время для таких действий уже было упущено. В середине мая вермахт практически завершал последние приготовления к агрессии. Наша страна, как теперь известно, отстала в развертывании Вооруженных сил у границы примерно на 25 суток. К тому же И.В. Сталин отлично понимал, что подобный «контрудар» будет иметь самые негативные политические последствия: Германия вполне может заключить мир с Великобританией, за спиной которой стояли Соединенные Штаты, и Советскому Союзу придется противостоять мощнейшей коалиции мировых держав. Допустить этого он не мог. Думается, эти соображения отчасти объясняют столь осторожное поведение советского вождя накануне войны. И шок у Сталина в последних числах июня 1941 г., когда он никого не принимал в рабочем кабинете в Кремле, о чем много писали в последние годы историки, вызвало не вторжение Гитлера, обманувшего его, а осознание того факта, что Красная Армия в целом оказалась не готова к отражению агрессии, понесла в первые же дни войны огромные потери.

Отметим еще один важный аспект: никаких сопроводительных документов, выпущенных в развитие боевого приказа («главного плана наступления»), не опубликовано до сих пор. Если бы они существовали и были переданы в войска перед началом войны, то, вполне вероятно, могли оказаться в руках наших противников, скажем, в конце июня – начале июля 1941 г. Несомненно, гитлеровская Германия использовала бы такой важный козырь в пропагандистской войне.

А вот с утверждением М.И. Мельтюхова о том, что при планировании весной 1941 г. наступательных операций Красной Армии в случае начала войны основным направлением считалось «южное», можно согласиться. В одном из документов, который он цитирует, утверждается: «Наиболее выгодным является развертывание наших главных сил к югу от р. Припять с тем, чтобы мощными ударами на Люблин, Радом и на Краков поставить себе первую стратегическую цель: разбить главные силы немцев и в первый этап войны отрезать Германию от балканских стран, лишить ее важнейших экономических баз и решительно воздействовать на балканские страны в вопросах участия их в войне против нас»

Все-таки в приведенной выше цитате больше политики, чем военной стратегии. Насколько известно, наступательных действий от войск, скажем, Одесского военного округа в первые дни войны не требовали. А вот перед авиаторами командование поставило гораздо более ясные цели. В частности, после завершения сосредоточения авиация Главного командования и ВВС Черноморского флота должны были вскрыть базирование неприятеля в Румынии, после чего нанести решительный удар по немецко-румынской авиации, крупным портам, нефтехранилищам и базам, а также другим важным объектам.

Возникает вопрос: почему именно в Румынии находилось большинство целей для наших авиасоединений, расположенных на южном фланге, ведь отношения с Венгрией, Болгарией или, скажем, Турцией у Советского Союза были не многим лучше?

Здесь необходимо рассмотреть некоторые важные предшествующие события в советско-румынских отношениях. В конце марта 1940 г. председатель СНК СССР В.М. Молотов на сессии Верховного Совета заявил, что наша страна никогда не признавала захвата Румынией Бессарабии, и вскоре началась концентрация советских наземных войск и авиации в районе границы между двумя странами, которые перебрасывались в значительной степени с финского фронта, где завершилась «зимняя война». К июню позиции Франции, на которую традиционно ориентировалась Румыния, оказались сильно ослаблены. Поэтому одновременно с ответным развертыванием крупной группировки своей армии румыны обратились за поддержкой к немцам. Но министр иностранных дел Германии И. Риббентроп проинструктировал через своего посла МИД Румынии: Бессарабию и северную часть Буковины лучше отдать русским без боя, время для которого еще не пришло. Фактически румынские войска были выведены, а советские до конца июня введены на указанную территорию. В Румынии правительство Татереску объявило трехдневный траур.

Если к сказанному добавить, что территориальные претензии к Румынии имели также Болгария и Венгрия (они претендовали на Южную Добруджу и Северную Трансильванию соответственно), то можно понять состояние националистически настроенной верхушки да и многих рядовых граждан этой страны. В Румынии возник кризис власти. 6 сентября Кароль II отрекся от престола в пользу своего 18-летнего сына Михая I, а к фактическому руководству пришла полуфашистская организация легионеров во главе с генералом И. Антонеску.

Сложившуюся ситуацию с максимальной выгодой для себя использовала Германия, которая в короткий срок наладила с балканской страной, занимавшей важное геополитическое положение, торговое и военное сотрудничество. Была создана немецкая военная миссия в Румынии, а 12 октября немецкие воинские контингенты вошли в эту страну. В конце 1940 – начале 1941 г. здесь резко усилилась антисоветская агитация. Широко популяризовались мнения, будто только нацистская Германия может «обеспечить безопасность Румынии»

Кондукатор (вождь) Антонеску в январе 1941 г. распустил единственную действующую в то время партию – «Железную гвардию». Эта акция носила декларативный характер. Антонеску перенял у легионеров презрение к демократии, многопартийности, различным «западным свободам», пропагандировал «Великое государство», открыто проводил воинствующую антикоммунистическую и антисемитскую политику. По воспоминаниям известного немецкого аса А. Гриславски (A. Grislawski), в то время молодого летчика в III/JG52, ему часто приходилось встречать на улицах Бухареста виселицы с телами казненных людей. Несомненно, Гитлер воспринимал Антонеску как близкого по духу политика.

Весной 1941 г. в ответ на поставки с немецких машиностроительных, приборостроительных, химических предприятий началось интенсивное снабжение Германии сельскохозяйственной продукцией, прежде всего пшеницей. Потоки нефти, в которой особенно нуждалась военная машина вермахта, потекли по трубопроводам и на танкерах. В конце марта в Румынии прошла масштабная мобилизация. Немецкие инструкторы приступили к переучиванию по своим стандартам некоторых контингентов вооруженных сил Королевской Румынии, особенно интенсивно авиации и ПВО. В наиболее важных районах устанавливались германские зенитные и береговые батареи.

Реорганизация Королевской румынской авиации (Aeronautica Regala Romano, ARR), начатая весной 1938 г. генералом П. Теодореску (P. Teodorescu) и рассчитанная на 5,5 лет, особенно интенсивно развернулась именно в этот период. По утвержденному плану в 84 эскадрильях должно быть 838 самолетов первой линии. За год, предшествующий началу войны с Советским Союзом, в действующие части было поставлено более ста вполне современных машин, преимущественно немецких типов, таких как истребители Bf109E, He112, бомбардировщики He111H, связные и курьерские Fi156C. За основу была принята структура авиационных соединений и частей, близкая к немецкой. Казалось, мечта Теодореску о превращении Румынии в мощную авиационную державу близка к осуществлению благодаря активной помощи Германии.

Однако не следует думать, будто немцы относились к союзнику, как к младшему партнеру. Они до поры до времени всего лишь хорошо скрывали презрение к вооруженным силам Королевской Румынии, ее офицерскому корпусу, что хорошо видно по материалам большого совещания с участием фюрера 30 марта, где обсуждались важнейшие аспекты предстоящей Восточной кампании. Вечером начальник Генерального штаба сухопутных войск генерал Ф. Гальдер, в частности, записал в рабочем дневнике:

«Никаких иллюзий по отношению к союзникам!.. От румын вообще ничего нельзя ожидать. Возможно, они будут в состоянии лишь обороняться под прикрытием сильной преграды (реки), да и то только там, где противник не будет атаковать. Антонеску увеличил свою сухопутную армию вместо того, чтобы уменьшить ее и улучшить. Судьба крупных германских соединений не может быть поставлена в зависимость от стойкости румын»

Суть сложной политики Германии в отношении вновь приобретенного союзника состояла в стремлении добиться поддержки своих военных планов, регулярном снабжении сырьем и желании несколько притормозить «наступательные устремления» румын на Востоке. Фюрер и его приближенные генералы полагали что после того, как удастся добиться решающего успеха на главных направлениях (киевском, московском и ленинградском), следовало развернуть действия на флангах, включая южный, где будут наступать немецко-румынские войска. В этом смысле нейтральная до поры до времени Румыния сулила больше тактических преимуществ, чем немедленное выступление против Советского Союза.

Но кондукатор не хотел ждать, а Гитлер решил не упорствовать и даже заблаговременно проинформировал Антонеску – единственного среди глав европейских государств – о важных деталях плана операции «Барбаросса». В Румынии прошла еще одна мобилизация в армию. Одновременно немцы обратили внимание своего союзника на необходимость подготовить население к длительным бомбардировкам советской авиацией. Судя по германским документам, они примерно за месяц до начала войны определили три наиболее уязвимых пункта: Констанца, Плоешти, Черноводы.

Сюда же направлялись стрелы на советских картах будущих военных действий. Можно предположить, что предшествовало появлению некоторых из них. Так, в одной из справок Управления наркомата госбезопасности СССР от 11 июня 1941 г., где утверждалось, что «вопрос о нападении на СССР решен» и что «следует считаться с неожиданным ударом», один из наших агентов («Старшина») указал, как свое личное мнение, на необходимость провести важнейшее контрмероприятие: в первую очередь подвергнуть бомбардировке румынские нефтепромыслы, что не только причинит материальный ущерб, но и окажет значительное моральное воздействие на население этой страны

Немцы, готовясь к ведению войны на два фронта, отлично понимали, что роль румынской нефти трудно переоценить. Поэтому вслед за созданием военной миссии в Румынии они сформировали германскую авиационную миссию, которую возглавил генерал-лейтенант В. Шпайдель (W. Speidel). Во главе штаба, разместившегося в селении Лупешти, севернее Бухареста, первоначально был полковник Г. Бассенге (G. Bassenge), а после 24 июня – генерал-майор Б. Маас (B. Maass). Главная задача последней миссии состояла в координации действий истребительной авиации и других сил ПВО Германии и Румынии по прикрытию с воздуха основных нефтедобывающих районов. Весной в этой стране начал действовать 40-й воздушный округ генерала Г. фон Манна (H. von Mann), входивший в состав 4-го воздушного флота.

Приготовления к предстоящей войне шли полным ходом, например, в мае 1941 г. на самолеты нанесли стилизованные «Кресты Михая» в виде четырех голубых букв «М» в желтой окантовке, поскольку юный король считался шефом этого вида вооруженных сил. А в 20-х числах июня законцовки крыльев румынских самолетов покрасили в желтый цвет и нанесли желтую полосу поперек фюзеляжей недалеко от хвостовых частей – знаки принадлежности к союзникам Германии на Восточном фронте. Накануне вторжения для поддержки румынской армии и борьбы за господство в воздухе на южном фланге советско-германского фронта совместно с 4-м немецким авиакорпусом из 672 имевшихся румынских самолетов были выделены 253 (205 боеготовых) машины, преимущественно самых современных типов

Атаки румынских объектов начались

В ночь на 22 июня путем постановки неконтактных мин немцы попытались «закупорить» корабли Черноморского флота (ЧФ) в бухтах главной базы, чтобы затем уничтожить их ударами бомбардировочной авиации, как отмечалось во 2-й главе книги. К моменту появления неприятельской авиации над Севастополем большинство разнородных сил флота по приказу наркома ВМФ адмирала Н.Г. Кузнецова перешли в состояние

оперативной готовности № 1. Вскоре в штаб ЧФ начали поступать сведения об обстрелах и бомбежках с территории Румынии различных объектов флота и Дунайской флотилии.

Когда последние сомнения о начале войны отпали, Военный совет ЧФ наряду с проведением организационно-мобилизационных мероприятий и решением задач оборонительного характера обратился к наркому ВМФ за разрешением бомбить Тульчу, Исакчу, аэродромы противника. Вскоре разрешение на такие удары поступило от И.В. Сталина. Ближе к середине дня 22 июня в документах Главного штаба появилась запись: «Народный комиссар ВМФ приказал Военному совету ЧФ нанести бомбовые удары по Констанце и Сулине с задачей уничтожения баз: нефтебаков, складов, мастерских, кораблей и железнодорожных депо»

Между прочим, для ВВС Красной Армии в это время действовал запрет на пересечение румынской границы, который нарком обороны маршал С.К. Тимошенко установил приказом в 7 ч 15 мин в день вторжения. Тем временем Военный совет ЧФ решил: необходимо наладить политработу по мобилизации сил для отпора врагу и правильного разъяснения политики партии в это сложное время. Так, на аэродромы в степном Крыму, где базировались части 63-й авиабригады, прибыл бригадный комиссар М.Г. Степаненко. Он объяснил построившимся летчикам, штурманам, стрелкам, что объявлена не учебная, а самая настоящая боевая тревога, мирное время закончилось. Степаненко показал членам экипажей осколки мин, упавших и разорвавшихся на бережных Севастополя, призвав их отомстить подлому врагу.

Одновременно было принято решение задействовать для ударов по целям в Румынии главные силы 63-й авиабригады полковника Г.И. Хатиашвили: 40-го бап с аэродрома Биюк-Онлар (ныне Октябрьское) и 2-го мтап с аэродрома Сарабуз (ныне Гвардейское). Уже в 18 ч 40 мин командир 40-го бап подполковник А.И. Мохарев поднял в воздух 4 СБ для проведения дополнительной разведки важнейших баз противника – Констанцы и Сулины, Ведущий самолет пилотировал участник «зимней войны», кавалер ордена Красного Знамени, летчик с большим стажем комэск-4 капитан И.А. Жолудь. Этот и три других экипажа были укомплектованы хорошо подготовленными авиаторами.

Ближе к заходу солнца в небо поднялись ударные самолеты из тех же двух авиаполков, которые пилотировали майор И.П. Сафронов, капитан Ф.Д. Гапоненко, ст. политрук Ф.А. Костькин, ст. лейтенант Н.А. Переверзев, лейтенант Л.И. Родионов и др. Теперь ведущая роль принадлежала экипажам 2-го мтап майора А.Г. Бибы, штаб которого располагался около Феодосии. Накануне в полк прилетел командир бригады, лично поставив боевые задачи.

Полковника Г.И. Хатиашвили недолюбливало руководство ВВС ЧФ, в частности командующий генерал В.А. Русаков, но он пользовался большим уважением лётно-технического состава. По воспоминаниям В.И. Ракова, впоследствии дважды Героя Советского Союза, у которого Хатиашвили был инструктором в Военной школе летчиков на Каче, это был опытный летчик, летающий на самолетах многих типов, хороший методист, образованный авиационный специалист, один из немногих командиров, окончивших академию. Вместе с командиром полка Георгием Ивановичем отобрал экипажи, которым предстояло выполнить задание, уточнил бомбовую нагрузку (первоначально предполагалось загрузить в каждый ДБ-3 по 10 ФАБ-100, но впоследствии многие вылетели с более тяжелыми бомбами ФАБ-250 и ФАБ-500).

В ночь на 23 июня состоялся первый удар по румынской военно-морской базе Констанца. Согласно официальным хроникам, он был хорошо продуман, организован и оказался внезапным для неприятеля. Самолеты выходили к базе на высоте 5000-7000 м, после чего приглушали моторы, переходили в планирование и с высот 3500-5000 м из-за облаков сбрасывали смертоносный груз.

При выполнении ночного полета экипажи встретили ряд трудностей, поскольку отсутствовали наземные средства радионавигации. Лишь несколько вылетевших самолетов были оборудованы радиополукомпасами, что исключило использование

широковещательных радиостанций в целях навигации. Штурманам приходилось вести счисление пути по компасу на основании данных о скорости и направлении ветра, определенных накануне вылета синоптиками.

Противовоздушная оборона Констанцы включала 18-20 батарей зенитной артиллерии, 12-15 прожекторов, а также примерно 30 истребителей. При появлении наших самолетов неприятельские зенитки открыли огонь, создавая завесы. Но они оказались малоэффективными: одни экипажи обходили огневые завесы, другие безбоязненно проходили сквозь них, отметив, что снаряды разрывались преимущественно за хвостами бомбардировщиков. Прожектористы смогли создавать световые поля лишь до высот 2000-2500 м; здесь же патрулировали румынские истребители. Советские самолеты относительно легко склонялись от перехватов, скрываясь в облаках или темных частях неба.

Им противостояли части «Авиационного командования Добруджа», куда входили 101-й и 102-й морские отряды (имели на вооружении преимущественно итальянские летающие лодки S.55, S.62bis и Cant Z.501), 53-я истребительная эскадрилья на британских истребителях «Харрикейн-1», в помощь которым в первые дни войны привлекли 43-ю истребительную эскадрилью на PZL P-11f (построенных в Румынии по польской лицензии). Кроме того, этому командованию придали немецкий 8-й отряд спасения на море (был оснащен поплавковыми самолетами He59).

Следовательно, значительных сил истребительной авиации для прикрытия Констанцы румыны не выделили. Основными типами истребителей, которые вылетали ночью, были устаревшие монопланы-парасолы PZL P-11 f, близкие по летно-тактическим данным к советским бипланам И-15. Хорошо освоенные личным составом, эти машины, однако, не имели какого-либо дополнительного оснащения для выполнения ночных полетов (например, навигационных приборов), вооружались всего двумя пулеметами нормального калибра и уступали в скорости советским бомбардировщикам СБ и ДБ-3.

Наши экипажи успешно справились с трудностями, и большинство из них весьма метко сбросили бомбы по целям, что отражено в оптимистических докладах летчиков и штурманов. По их данным, пожары отмечались в городе, порту, на территории нефтехранилищ. Вероятно, противнику был нанесен заметный ущерб, а все наши самолеты благополучно вернулись на свои аэродромы. Едва бомбардировщики приземлились, как последовал приказ готовить машины к повторному вылету.

Однако на основе документов и воспоминаний участников событий можно прийти к выводу: далеко не все обстояло благополучно. Так, на пути к цели экипажи 5-й эскадрильи 40-го бап потеряли друг друга в сумерках и к объекту подходили по одному. Еще при приближении к Констанце служба ПВО противника засекла наши самолеты, а зенитчики помешали экипажам бомбить прицельно. Большинство из 24 «соток» (авиабомб ФАБ-100), сброшенных с четырех бомбардировщиков, упали в море. При возвращении домой был сбит СБ ст. лейтенанта П.А. Чернышева – вместе с летчиком погибли штурман лейтенант А.И. Зорин и стрелок-радист сержант В.П. Шарыгин.

При бомбардировке Сулины самолеты появились внезапно для врага, но на обратном маршруте разбилась машина ст. лейтенанта Ф. Ковалева из 2-й эскадрильи; при столкновении с горой погиб штурман лейтенант В.Ф. Тимченко, а два других члена экипажа получили тяжелые ранения. Три экипажа потеряли ориентировку и приземлились на других аэродромах..

«Нет, не таким представлял себе каждый из нас первый боевой вылет, не с таким чувством... недовольства собой думали вернуться на аэродром, – вспоминал участник рейда на Констанцу летчик 5-й эскадрильи ст. лейтенант И.Е. Корзунов, впоследствии Герой Советского Союза, генерал-полковник авиации, командующий ВВС СФ. – Но если в эту первую ночь мы не нанесли большого урона врагу, то поняли, как его надо наносить»

Обе стороны ждали продолжения атак. Действительно, уже на следующий день развернулись многие важные события. В налетах на военные объекты Констанцы и Сулины приняли участие практически все имевшиеся в строю ударные самолеты ВВС ЧФ – было

выполнено, по разным данным, от 88 до 98 самолето-вылетов. По некоторым источникам, тогда также бомбила неприятеля эскадрилья 3-го смешанного учебно-резервного полка капитана В. Симонова (на СБ), которая базировалась в Крыму. Из трех налетов на Констанцу и двух на Сулину наиболее мощным был первый, утренний.

В тот день с восходом солнца в небо поднялись 64 самолета, но из-за различных неисправностей отдельные машины вынуждены были прекратить выполнение задания. Группы вели командиры эскадрилий или их заместители Ф. Чумичев, И. Арсеньев, И. Скориков, Г. Селиванов, а также зам. командира 2-го мтап Герой Советского Союза майор Н.А. Токарев, инспектор по технике пилотирования 63-й авиабригады майор А.Г. Совин. Первые бомбардировщики приблизились к Констанце в 6 ч 35 мин. До 7 ч 42 мин 33 ДБ-3 и 27 СБ атаковали зернохранилище, элеватор, нефтегавань и нефтегородок, близлежащий аэродром Мамайя и батарею в Тапая.

Противник оказал сильное противодействие. Как отмечали румыны, в городе и крепости действительно в результате налета возникли серьезные разрушения, а вот близлежащие аэродромы не пострадали. Во всяком случае, с Мамайи и Сюит-Геола беспрепятственно действовали румынские истребители. Вылетевшие на перехват истребители ПВО Констанцы каких-либо успехов в тот день не добились. А вот лейтенант Х. Агаричи (Н. Agarici) из 53-й эскадрильи, которому командир эскадрильи капитан Э. Георгеску (Е. Georgescu) приказал перегнать «Харрикейн» для ремонта в Бухарест, по иронии судьбы, неожиданно наткнулся на возвращавшуюся группу СБ. Румынский летчик воспользовался предоставленным шансом и заявил о трех победах, из которых две ему зачли наземные службы. В действительности был сбит бомбардировщик 1-й эскадрильи 40-го бап, который пилотировал лейтенант Я. Никонов, и судьба экипажа осталась неизвестной.

Щеголеватый, легкомысленный офицер, любитель прихвастнуть, которого можно считать типичным представителем Королевских Военно-воздушных сил Румынии, вскоре стал широко известным в своей стране: ему удалось сбить первый неприятельский бомбардировщик над территорией Румынии. К тому же родной брат летчика был известным композитором и написал на следующий день песню «Агаричи сбивает большевиков», ставшую шлягером. Хотя, насколько известно, больше никаких успехов в воздушной войне лейтенант Х. Агаричи не добился, его имя оставалось популярным до осени 1944 г. Новая власть не забыла о том, кто «сбивает большевиков»: Хория Агаричи был арестован и несколько лет провел в тюрьме.

Тем временем атаки советских самолетов продолжились. Еще дважды группы бомбардировщиков ДБ-3 из 2-го мтап 23 июня проникали к Констанце: в 13 ч 50 мин семь самолетов бомбили причал, а в 17 ч 35 мин девять машин сбросили бомбы на элеватор и железнодорожные мастерские. При этом, например, нефтегавань подвергалась атакам все три раза. По нашим данным, в течение второго дня войны на объекты Констанцы и Сулины (последнюю бомбили СБ из 40-го бап; наиболее сильно пострадали склады, а попаданий в корабли и суда не было) упало 54 ФАБ-500, 22 ФАБ-250, 90 ФАБ-100. Кроме того, экипажи 2-й эскадрильи 40-го бап сбросили 336 зажигалок ЗАБ-2,5 на нефтегородок.

К вечеру в обоих румынских городах было множество пожаров. На воздух взлетели немецкий склад боеприпасов и румынский склад морских мин, загорелись бензиновые цистерны и пакгаузы с хлопком. Гражданское население в панике металось по узким улицам, постоянно прислушиваясь к звукам моторов самолетов. Бойцы местной ПВО пытались оказать помощь пострадавшим, выносили из домов убитых и раненых. По немецким данным, примерно 50 бомбардировщиков (или каждый второй из вылетевших) в шести атаках точно сбросили около 100 авиабомб. Одна из них попала в здание почты и телеграфа, надолго прервав связь Констанцы с Бухарестом. Первые потери понесли войска немецкой военной миссии в Румынии: близким разрывом были убиты пять солдат 4-го дивизиона 254-го зенитного полка, а всего погибло 48 человек, преимущественно это были немецкие военнослужащие.

В целом 23 июня принес заметный успех ВВС ЧФ при незначительных потерях.

Правда, 11 самолетов вернулись с серьезными повреждениями от зенитного огня и обстрела истребителей, они нуждались в ремонте. «Невозможно без волнения и восхищения вспоминать случаи, когда летчики, проявив упорство, настойчивость, выходили победителями из самых сложных ситуаций, спасали самолет даже после прямого попадания в него зенитного снаряда, сажали боевые машины с пробитыми плоскостями, с одним работающим мотором, на одно колесо или на фюзеляж» – отмечали очевидцы.

Бомбардировки нефтепромыслов и других целей в июне

Тот факт, что многим экипажам 2-го и 40-го полков накануне удалось с честью выйти из сложных ситуаций, укрепил уверенность летного состава в своих силах. Политработники пропагандировали храбрость и мужество, находчивость и хорошую выучку авиаторов. Фотоснимки подтвердили высокие результаты первых налетов. Поэтому понятно решение командования продолжить налеты на объекты противника. Однако противодействие неприятеля заметно возросло, что оказалось неожиданным неприятным сюрпризом.

«Времени на его разработку и подготовку не было, – отмечалось в исторической хронике. – Фактически был повторен ночной удар (имеется в виду вылет в ночь на 23 июня, да и в ходе дневных рейдов наши бомбардировщики пользовались уже отработанными маршрутами. – Прим. авт.), а это привело к потере такого важного фактора, как внезапность. На подходе к цели ударную группу встретили вражеские истребители. Налет оказался неудачным, бомбардировщики понесли большие потери»

К сказанному можно добавить, что советские бомбардировщики продолжали действовать на высотах 1800-4000 м эскадрильями и даже отдельными звеньями. Хотя уже по опыту советско-финской войны был сделан вполне обоснованный вывод о том, что на самолетах ДБ-3 и ДБ-3ф необходим при дневных вылетах четвертый член экипажа – воздушный стрелок, однако 23 и 24 июня подразделения 2-го мтап вылетали на задания без него.

Еще одна причина высоких советских потерь – и весьма важная – состояла в том, что немцы оперативно перебросили в окрестности Констанцы полностью укомплектованную авиагруппу III/JG52, которую накануне первой в люфтваффе вооружили новейшими машинами Bf109F-4. Эта часть, подчинявшаяся непосредственно командующему авиацией немецкой военной миссии в Румынии генералу В. Шпайделю, получила приказ перебазироваться с аэродромов Бухарест-Пипера и Мизил (в 100 км северо-восточнее столицы Румынии) в Мамайю (в 50 км севернее Констанцы). В то же утро майор А. Блумензаат (A. Blumensaat), ранее занимавшийся подготовкой пополнения летчиков-истребителей, возглавил группу. Он сменил олимпийского чемпиона по лыжам майора Г. Хандрика (G. Handrick), который получил повышение и принял командование эскадрой JG77.

По данным противника, утром 24 июня они перехватили группу, по крайней мере, из 20 бомбардировщиков с красными звездами на подходе к Констанце и Мамае, добились многочисленных побед. Их счет открыл обер-ефрейтор Ф. Ваховяк (F. Wachowiak) – сбитый им в 7 ч 15 мин по среднеевропейскому времени бомбардировщик упал на окраине Констанцы. Немцы утверждают: истребители III/JG52 сбили в ходе вылета 12 ДБ-3, еще 4 победы одержали румынские истребители, а дивизионы из 254-го и 905-го зенитных полков добились прямых попаданий в СБ и ДБ-3 над Констанцей.

Реальность была не столь однозначной. Советская сторона задействовала 18 СБ и 16 ДБ-3, сбросивших 32,5 т фугасных бомб, включая 12 тяжелых ФАБ-500, и признала потерю 7 и 3 машин соответственно. Несмотря на еще более усилившееся противодействие, большинство экипажей летчиков-черноморцев прорвались к целям, сохранив плотный строй. Отмечались прямые попадания в ангары и портовые сооружения, а несколько бомб вновь взорвались на территории нефтегородка. Одно из подразделений ДБ-3 метко сбросило смертоносный груз на летное поле Мамайи – три новейших «мессершмитта» сгорели. На

земле от близкого разрыва осколков получил ранение фельдфебель О. Райнхальдт (O. Reinhardt), а другой фельдфебель – Б. Браун (B. Braun), только что приземлившись после одержанной победы (третьей с начала войны), погиб рядом с истребителем. Наши экипажи доложили об уничтожении в воздушных боях 11 (!) «мессершмиттов», которые «с дымом уходили в сторону моря». А по немецким данным, в воздушном бою сосредоточенным огнем стрелков 2-го мтап ст. сержантом И.П. Кузнецовым, сержантами И.Д. Мельниковым и Н.П. Смирновым был сбит лишь один Bf109F.

Объятая пламенем немецкая машина рухнула в море восточнее порта Констанцы, а летчик обер-фельдфебель А. Вальтер (A. Walter) воспользовался парашютом. Поскольку еще при приближении к румынским берегам советских самолетов в небо поднялись несколько летающих лодок и поплавковых самолетов, предназначенных для спасения сбитых членов экипажей, они сразу приступили к поискам. Одна из румынских лодок SM.62 (бортовой № 16) обнаружила и подняла на борт сбитого немецкого летчика. Это был первый конкретный результат той работы, которой союзники интенсивно занимались несколько месяцев, предшествующих началу войны с Советским Союзом. Естественно, пропагандистскими органами обеих стран были сделаны многочисленные фотографии, призванные продемонстрировать «нерушимое братство по оружию на погибель большевиков». Радость от этого события испортило серьезное ранение, полученное в результате авианалета советских бомбардировщиков капитаном Маджетиком (Majetic), возглавлявшим один из румынских морских спасательных отрядов.

В этот день восточнее Констанцы действовало гораздо меньше румынских спасательных самолетов, чем предполагалось накануне. Дело в том, что одна из машин германского отряда метеоразведки Wekusta 76, собиравшая сведения о погоде в Крыму, а попутно уточнявшая нашу аэродромную сеть на полуострове, неожиданно передала тревожное сообщение об отказе материальной части и необходимости совершить вынужденную посадку в Азовском море недалеко от берега, в 55 км южнее Мелитополя. Пять членов экипажа, включая командира экипажа обер-фельдфебеля В. Гелинга (W. Gehling) и участника Первой мировой войны метеоролога майора Г. Эулера (H. Euler), попытались вызвать помощь из штаба 4-го авиакорпуса, но наутро были обнаружены рыбаками колхоза «Сыны моря», обезоружены и пленены. Не зная об этом, немцы в течение двух следующих ночей высылали в этот район колесные и поплавковые самолеты, которые там долго кружили

Ввиду понесенных накануне тяжелых потерь, командующий ВВС ЧФ генерал В.А. Русаков предоставил 40-му бап день на отдых личного состава и восстановление материальной части. 25 июня действовал по дальним целям только 2-й мтап. Одиночные экипажи вели дальнюю разведку, а пары и звенья вновь атаковали Констанцу – всего 11 ДБ-3 в вечерние часы бомбили уже хорошо изученные цели. При этом 5 машин не вернулись с боевых заданий. Наше командование делало ставку на внезапность появления самолетов, но «мессершмитты» встретили первые же подразделения в 30-35 км от береговой черты. Многие советские бомбардировщики сразу получили тяжелые повреждения. Так, на благополучно вернувшейся машине лейтенанта В.Н. Беликова механики насчитали до 700 осколочных и пулевых пробоин.

По крайней мере, в одном случае причина гибели «ильюшина» не была связана с противодействием противника: при подходе на большой высоте к Констанце самолет неожиданно перешел в пикирование и почти под прямым углом врезался в воду; каких-либо попыток покинуть машину с парашютом предпринято не было. Наблюдавшие за этим трагическим случаем другие экипажи полагали, что летчик лейтенант С.В. Фунтиков потерял сознание из-за кислородного голодания.

Вполне возможно, нечто подобное случилось в тот же день с румынским летчиком адъютантом Н. Ионитой (N. Ionita), хотя не исключено, что причиной происшедшего стали неполадки с материальной частью, возникшие вдали от берега. Так или иначе, одна из вылетевших утром летающих лодок S.62, на борту которой, кроме пилота, был наблюдатель

капитан румынского королевского флота М. Бондаренко (М. Bondarenco), а также механик и стрелок, пропала без вести. Ее усиленно искали другие экипажи румыно-немецкой спасательной службы (в частности, несколько вылетов совершили He59 из 8-го германского спасательного отряда), но безрезультатно.

В этот день наши черноморцы задействовали у румынских берегов свою службу спасения. Наши летающие лодки МБР-2 пытались обнаружить выпрыгнувших с парашютами авиаторов. Однако разглядеть стандартную спасательную резиновую лодку ЛАС-3, которыми оснащались самолеты 63-й авиабригады ВВС ЧФ, было трудно даже при слабом волнении моря. К тому же летающие лодки могли в любую минуту подвергнуться нападению со стороны неприятельской авиации.

Гораздо легче было решить задачу поиска сбитых экипажей нашим противникам, которые могли наблюдать за их спуском на парашютах, а затем подбирать из воды в определенном районе с помощью летающих лодок и катеров. Поэтому большинство спасенных морских летчиков оказалось в румынском плену. И все-таки отдельным счастливым сопутствовала удача, и они попадали к своим: летающая лодка МБР-2 спасла экипаж лейтенанта В. Юра из 2-го мтап, по одним данным – на третьи, по другим – на пятые сутки плавания в открытом море.

Еще более невероятным представляется полное опасностей шестидневное путешествие у неприятельских берегов четырех их однополчан, которыми командовал ст. лейтенант М.Г. Абасов. Вылет 25 июня сопровождался серьезными неприятностями почти с самого начала: один из моторов их самолета стал работать с перебоями еще на подходе к Констанце. Неожиданно появившийся неприятельский истребитель добил отставший бомбардировщик; нашим летчикам пришлось срочно освобождаться от бомб и приводняться. Они успели накачать спасательную лодку, подобрать имевшиеся небольшие запасы, после чего с сожалением констатировали: практически вся пресная вода, кроме двух бутылок с нарзаном, пропала.

На вторые сутки одиссеи наши авиаторы наблюдали за артиллерийской дуэлью советских кораблей с береговыми батареями Констанцы, а на следующий день обнаружили плавающий дощатый щит, который постарались использовать себе во благо. Сохранились воспоминания о тех днях штурмана экипажа Алексея Петровича Зимницкого:

«В обычной обстановке щит вряд ли привлек бы наше внимание. А тогда находка вызвала бурную радость. И неудивительно. Мы были уверены, что деревянный щит нам очень пригодится и приблизит час спасения. Мы отодрали от него две большие доски, смастерили из них весла и рею. Ножа не оказалось, использовали опасную бритву. Ориентируясь по солнцу, пошли на веслах в сторону Крыма. К счастью, скоро подул попутный ветер. В носовой части шлюпки установили что-то наподобие мачты, натянули на нее парашют и пошли под парусом. Управлять парусом умели только двое: я и стрелок-радист. Нам и пришлось нести вахту попеременно, пока не научились остальные...

На рассвете четвертого дня наш слух уловил гул авиационных моторов. Мы стали искать самолеты высоко в небе, но ничего не обнаружили. А звуки нарастали. Тут кто-то из летчиков крикнул: «Вот они на горизонте». Действительно, прямо на нас очень низко летели два гидроплана. Мы решили, что это наши морские разведчики.

Быстро убрали парус и мачту, стали энергично размахивать руками. Но когда самолеты оказались совсем рядом, радость наша исчезла: то были немецкие летающие лодки «дорнье» с опознавательными знаками ВВС королевской Румынии.

Пролетев над нами, самолеты сделали разворот и вновь устремились к нам. Сомнений нет: экипажи определили, кто находится в шлюпке, и сейчас откроют огонь. Что делать? Но то ли вражеские летчики сомневались в том, что в шлюпке действительно чужие, то ли по какой другой причине, а только стрелять они не стали и взяли курс на восток.

На следующий день над нами появился немецкий разведчик «хеншель» на поплавках. Он летел высоко и, видимо, не смог обнаружить нашу утлую посудину...»

Авиаторы героически переносили трудности и лишения, не теряли надежду на

спасение. Лишь днем 1 июля стрелок сержант А.П. Кузнецов, выполнявший обязанности «впередсмотрящего», ослабевшим, но радостным голосом крикнул: «Вижу корабль». Это оказался морской охотник черноморского отряда пограничных судов, который осуществлял дежурство недалеко от мыса Тарханкут – западной оконечности Крыма. Вскоре ст. лейтенантам М.Г. Абасову и А.П. Зимницкому, сержантам В.А. Щекину и А.П. Кузнецову оказали первую медицинскую помощь, накормили, а затем доставили в Одессу.

Вернемся на несколько дней назад. Двух суток напряженных боев над Констанцей и бухтой оказалось вполне достаточно для германских летчиков-истребителей, чтобы изучить особенности действий советских бомбардировщиков, отработать взаимодействие со службой наблюдения и зенитчиками. О боевых действиях 26 июня вспоминал лейтенант А. Дикфельд (A. Dickfeld) (в конце войны один из наиболее результативных асов, одержавший 136 побед и удостоенный «Дубовых листьев» к «Рыцарскому Кресту», а в то время один из молодых летчиков группы III/JG52): «Ночь принесла покой всем, кроме летчиков. Еще затемно мы вновь запрыгнули в кабины своих машин. Нас ожидала магическая сцена восхода. На горизонте неожиданно появился огромный диск солнца и ярко осветил местность. Когда поступила команда стартовать и вступить в бой, большинство находилось под впечатлением грандиозного зрелища. Никаких заминок не было, и самолеты стремительно покидали пыльное поле аэродрома Мамайя.

«Русские бомбардировщики приближаются к Констанце», – сообщил по радию командир отряда капитан Э. Баксилла (E. Bacsilla).

Он летел впереди и несколько выше остальных. Вскоре мы набрали 4000 м и догнали ведущего. Я впервые близко увидел русские самолеты. Несколько эскадрилий двухмоторных бомбардировщиков быстро приближались к нам со стороны утреннего солнца. Они были окрашены в зеленый цвет и имели огромные красные звезды на крыльях и стабилизаторах. Противник шел плотным строем, готовясь атаковать порт Констанцу.

«Приготовиться к атаке», – прозвучал в эфире приказ.

Отряд занял выгодную позицию для того, чтобы открыть огонь. Я проверил работу прицела, снял оружие с предохранителя и первым приблизился к замыкающему строй бомбардировщику. Последовал короткий залп из всех бортовых точек по этой машине – она... вспыхнула и покинула место в строю. Прямоугольные купола парашютов немедленно открылись, и экипаж понесся к воде. Я выполнил вторую атаку, после чего вспыхнул еще один бомбардировщик.

Кругом творился настоящий хаос. «Мессершмитты» носились вокруг русских бомбардировщиков. Последние один за другим стремительно падали в море. Воздух был насыщен падающими бомбами и раскрывающимися парашютами. Только теперь я заметил, что русские боевые корабли также атакуют крепость Констанцы. Они, ничего не подозревая, шли прямым ходом на румынское минное поле, и вскоре один из них попал прямо в ад. Когда сильный толчок потряс мой самолет, я подумал, что это было эхо взрыва на борту крупного корабля. Тем временем наши летчики сбивали почти все вражеские бомбардировщики без собственных потерь. Один из немецких пилотов совершил посадку на «брюхо». Как потом стало известно, шасси его самолета не вышло, несмотря на все усилия пилота выпустить его»

Как следовало из германских документов, истребители из III/JG52 вылетели около 4 ч по средневропейскому времени, и уже в 4 ч 18 мин фельдфебель Б. Викерт (B. Wickert) сбил первый ДБ-3. Через 3 мин лейтенант А. Дикфельд наблюдал за взрывом на борту советского корабля, а еще через 9 мин он открыл счет личных побед, поразив ДБ-3. Вопреки красноречивому описанию германского аса, всего были сбиты три бомбардировщика (два ДБ-3 и один СБ). Атаковать много самолетов немцам не удалось, поскольку советские авиаторы действовали в то утро мелкими подразделениями – парами или звеньями. В результате повреждения мотора вынужденную посадку произвел в Мамае штабс-фельдфебель И. Кляйн (J. Klein) из 9-го отряда. Более результативно сражались «мессершмитты» при втором вылете, примерно через 40 мин после первого, по немецким

данным, 6 СБ и 9 ДБ-3 упали в море. Тогда А. Дикфельд одержал вторую победу, а вечером сослуживцы поздравляли обер-фельдфебеля И. Фернзебнера (J. Fernsebner), на счету которого стало пять сбитых неприятельских самолетов

Здесь необходимо сделать еще одно пояснение. «Русские боевые корабли», атаку которыми 26 июня Констанцы наблюдали германские летчики, – это ударная группа Отряда легких сил (ОЛС) Черноморского флота. Ранним утром накануне командующий флотом вице-адмирал Ф.С. Октябрьский утвердил план набеговой операции кораблей ОЛС, доложив о нем нарком ВМФ. Сущность плана состояла в нанесении в 5 ч утра 26 июня совместного удара кораблей флота и авиации по Констанце, чтобы уничтожить нефтебаки и боем разведать систему обороны этой базы с моря.

Артиллерийский обстрел предполагалось вести из орудий лидера «Харьков» и двух эсминцев, а обеспечивать их действия должна была группа прикрытия, состоящая из крейсера «Ворошилов» и лидера «Москва». Ближе к вечеру 25-го числа адмирал Н.Г. Кузнецов внес в план изменения: включил в ударную группу два лидера (под общим командованием капитана 2 ранга М.Ф. Романова), а в группу прикрытия – крейсер и три эсминца. Общее руководство операцией было возложено на командира ОЛС контр-адмирала Т.А. Новикова. По уточненному плану перед авиацией флота поставили задачу бомбить Констанцу накануне ночью и после завершения обстрела кораблями произвести фотографирование результатов атаки.

Вечером корабли (сначала ударная группа, затем группа прикрытия) вышли из Севастополя, демонстрируя движение на Одессу, и только с наступлением полной темноты изменили курс. Переход удалось провести скрытно, с соблюдением полного радиомолчания. Несомненно, наши корабли появились неожиданно для противника. В 4 ч 42 мин с дистанции 140 кабельтовых им прямо по курсу открылся берег. И тут «Харьков», шедший головным, потерял правый параван, а еще через несколько минут – левый.

Корабли поменялись местами, начав из 130-мм орудий обстрел объектов противника. Несмотря на противодействие береговых батарей противника, они продолжили выполнять задачу, выпустив за 10 мин около 350 снарядов из орудий главного калибра. После того как ответный залп накрыл лидер «Москва», командир ударной группы приказал начать отход, распорядившись приступить к постановке дымовой завесы. Оба лидера увеличили скорость хода и начали маневрировать, стремясь сбить пристрелку вражеских артиллеристов. В 5 ч 21 мин на головном корабле раздался мощный взрыв.

Штурман лидера «Харьков» капитан-лейтенант Н.А. Телятников после возвращения в Севастополь рассказывал: «"Москва" переломилась близ среза полубака, носовая часть развернулась форштевнем к корме. Затем корма поднялась, обнажив работающие винты. А с кормы по появившемуся вражескому самолету било зенитное орудие, валил белый дым из дымовой аппаратуры. «Харьков» обошел гибнувший корабль и остановился метрах в двухстах. Комдив хотел снять с «Москвы» экипаж. Но у борта упали тяжелые снаряды, корпус содрогнулся от мощного гидродинамического удара, и в котлах сел пар. На спасение времени не было, гибель угрожала и «Харькову». Командир дивизиона М.Ф. Романов приказал немедленно отходить. Спасти экипаж «Москвы» не удалось. Лидер затонул...»

Флагманский штурман ОЛС капитан-лейтенант Б.Ф. Петров (впоследствии вице-адмирал), разбирая прошедшую набеговую операцию, самокритично отмечал: «многое мы сделали не так, начиная с замысла операции». По его мнению, лучше было не маневрировать при обстреле береговых объектов, а скрытно подойти к Констанце на 110 кабельтовых и вести стрельбу на курсе отхода. Между прочим, румыны еще до войны объявили, что у Констанцы ими выставлены мины в 170 кабельтовых от берега. Но штаб ЧФ считал эти данные преувеличенными и вполне допускал подход кораблей к берегу на 110-120 кабельтовых. Не было принято и предложение контр-адмирала Л.А. Владимирского нанести по Констанце артиллерийский удар с дистанции 170 кабельтовых из 180-мм орудий крейсера «Красный Кавказ», что исключало минную опасность. Не знала наша разведка о двухорудийной береговой батарее «Тирпиц» с 280-мм орудиями, которую немцы перед

войной смонтировали у входа в гавань

Несомненно, также оказались ошибочными решения увеличить ход лидеров до значений скорости, когда параваны оказались бесполезными, и тем более маневрировать на минном поле. Наше командование видело главную угрозу в бомбардировочной и торпедоносной авиации неприятеля, недооценив минную угрозу. В этом смысле характерна телеграмма, принятая командиром ОЛС в 5 ч 50 мин с борта «Харькова»: «Самолеты бомбят лидер «Москва», по возможности нуждаюсь в помощи», хотя в действительности было телеграфировано: «Лидер «Москва» взорвался, нуждаюсь в помощи»

Неоднократно наши моряки принимали за торпедоносцы румынские и немецкие летающие лодки, интенсивно действующие над заливом. По данным противника, над водой было сбито 14 бомбардировщиков, и поиск выпрыгнувших с парашютами экипажей продолжался 26 июня до наступления темноты. Только «хейнкели» 8-го спасательного отряда совершили 10 вылетов, подняв на борт 37 матросов с «Москвы» и четырех членов экипажей сбитых самолетов. Среди последних был лейтенант А. Клобанов. Узнав, что штурман неплохо говорит по-румынски, ему бросили реплику: «Объясните своим, как им повезло: для вас война закончилась, едва успев начаться!»

Дважды в тот день восточнее Мамайи при патрулировании практически у береговой черты румынские летающие лодки обнаруживали советские МБР-2. В спасательных работах также участвовали два румынских торпедных катера. А один краснофлотец и один стрелок-радист самостоятельно добрались до берега. Всего в те сутки было спасено и попали в плен 69 летчиков и моряков, включая командира лидера «Москва» капитан-лейтенанта А.Б. Тухова. Однако он не смирился со своей участью: вместе с несколькими другими военными смог бежать из концлагеря, сражался в партизанском отряде и погиб в бою недалеко от Одессы в марте 1944 г.

Тем временем на основе опроса пленных (по ранее заключенному соглашению, их передавали румынской стороне) румыно-немецкое командование сделало вывод: к атаке Констанцы советское командование подключило дополнительные силы. Действительно, если в первые дни войны бомбили цели в Румынии только части 63-й авиабригады ВВС ЧФ, то теперь приняла участие авиация Главного командования. Как известно, с первых дней войны соединения ГК, наряду с основной работой – борьбой с наступающими мотомеханизированными частями неприятеля, отдельными экипажами стали бомбить Кенигсберг, Варшаву, Пиллау, Данциг, Люблин... Первоначально 4-й авиакорпус ДД полковника В.А. Судца (штаб в Запорожье) находился в резерве, а начиная с 25 июня он приступил к боевой работе. В следующие сутки 22-я и 50-я авиадивизии этого корпуса выполнили днем 60 самолето-вылетов по танкам и автомашинам в районе Луцка и еще 17 вылетов (действовал только 21-й дбап 22-й ад) по дальним целям в Румынии.

К сожалению, действия советской авиации 26 июня нельзя признать успешными. Только пять «ильюшиных», ведомых капитаном Кошельцом, достигли Констанцы, три из которых обратно не вернулись. Несколько меньшие потери были при бомбардировках Плоешти (его атаковало звено капитана Кругликова) и Бухареста, который бомбила пятерка ст. лейтенанта Цейгина. В столице зазвучали сигналы воздушной тревоги, на центр города с высоты 7000 м упали 9 ФАБ-250 и 12 ЗАБ-50, наша сторона добилась определенного психологического эффекта воздействия на население. При отходе от Бухареста был сбит экипаж лейтенанта Мухартых – вероятно, первая потеря части с начала войны. Всего 4-й авиакорпус в дальних рейдах недосчитался семи машин, а две пришли на одном моторе. Не вернулись с задания два комэска из 21-го дбап. Еще 4 СБ из 40-го бап ВВС ЧФ были сбиты у берегов Румынии. К сказанному следует добавить, что большинство сброшенных бомб упали севернее нефтегородка, и практически все вылетавшие до восхода солнца ДБ-3 из 2-го мтап вынуждены были вернуться из-за различных неисправностей материальной части.

Некоторые другие детали авианалетов видны из сообщения 26 июня командующего германской авиационной миссией генерала В. Шпайделя в Генеральный штаб люфтваффе, где уточняются некоторые итоги прошедших дней: «Более 50 налетов предприняла советская

авиация на Румынию за «отчетный период». Русские сконцентрировали главные усилия на Констанце, которая после нескольких бомбардировок в предыдущие дни была четырежды атакована 25 июня и еще один раз на рассвете следующего дня. Тогда (вероятно, имелся в виду последний налет. – Прим. авт.) городу были причинены незначительные повреждения. Одна из групп в 20-30 бомбардировщиков, которая направлялась к Плоешти, по ошибке вышла к Констанце, где и подверглась сокрушительной атаке немецких истребителей, сбивших 17 самолетов. Другая группа бомбардировщиков с высоты 7000 м сбросила 17 фугасных бомб на Бухарест, повредив несколько зданий и нанеся потери гражданскому населению»

Понятно, что донесение в значительной степени носило пропагандистский характер. Война на этом фронте активно развернулась с первых дней вторжения неприятеля на советскую землю. Впервые о бомбардировках германского союзника Совинформбюро сообщило 24 июня: «В ответ на двукратный налет на Севастополь немецких бомбардировщиков с территории Румынии советские бомбардировщики трижды бомбили Констанцу и Сулину. Констанца горит... Румыния полностью предоставила свою территорию в распоряжение германских войск»

А через день в другой сводке добавлялось: «Наша авиация в течение дня бомбардировала Бухарест, Плоешти и Констанцу. Нефтеперегонные заводы в районе Плоешти горят... Военным объектам г. Яссы (Румыния) воздушной бомбардировкой, произведенной нашими самолетами, причинены большие разрушения»

В какой-то степени советским донесениям вторил начальник Генерального штаба сухопутных войск Германии генерал Ф. Гальдер, который 25 июня записал в своем дневнике: «Налеты авиации противника на Констанцу усиливаются. Германские истребительные эскадрильи стянуты на защиту нефтепромыслов. Русская авиация совершила налеты также на Брэилу и Галац»

Могло возникнуть ощущение, будто удары по румынским объектам с воздуха множатся. Продолжения налетов ждал и наш противник – с раннего утра 27 июня истребители находились в готовности к вылету, а летающие лодки и поплавковые самолеты с опознавательными знаками ВВС Румынии и Германии приступили к патрулированию над водами восточнее Констанцы. Но дальнейших атак не последовало. Как отмечалось в документах штаба флота, вечером 26 июня нарком ВМФ адмирал Н.Г. Кузнецов временно запретил дальнейшие рейды в сторону Румынии.

Обе стороны приступили к подведению промежуточных итогов прошедших событий. Вероятно, наиболее сильные разрушения нанес неприятелю обстрел орудиями лидеров «Москва» и «Харьков». По данным нашей разведки, крупный пожар возник на нефтехранилище, был подожжен состав с боеприпасами, разрушен вокзал, прервано сообщение Констанцы с Бухарестом, возникли затруднения с поставкой горючего фронту. Историк флота полковник М.Э. Морозов, на основе изучения фотоснимков разрушений важного румынского порта, отмечал: результаты обстрела производили сильное впечатление.

Многие советские и российские историки признавали, что в донесениях экипажей, участвовавших в рейдах на Констанцу, результаты налетов переоценивались. «Сообщалось об уничтожении огромного количества нефти, больших разрушениях в порту, – отмечал профессор Г.И. Ванеев. – Позднее стало известно, что они не были столь результативными, так как немецкое командование значительно усилило противовоздушную оборону базы, перебросив в Румынию дополнительно истребительную авиацию и зенитную артиллерию. При сильном противодействии противника и отсутствии истребительного прикрытия бомбометание производилось с больших высот по площади и не было достаточно эффективным. В порту возникли очаги пожаров и имелись частичные разрушения»

Немцы подчеркивают, что их истребители вынуждены были действовать с полным напряжением. Одно из доказательств – половина машин III/JG52 на пятый – шестой день войны с Советским Союзом вышла из строя. Отчасти это было вызвано боевыми

повреждениями, отчасти – постоянной запыленностью полевого аэродрома Мамайя, что сильно сокращало ресурсы двигателей DB601E. Только к 28 июня механикам и мотористам группы удалось обеспечить боеготовность 24 Bf109F-4, а еще 17 машин нуждались в ремонте. Накануне часть перешла из непосредственного подчинения германской авиационной миссии в подчинение командира эскадры JG52 майора Г. Трюбенбаха (H. Truebenbach), чей штабной отряд перебазировался из Вены в Бухарест и также принял участие в обороне Румынии.

К этому времени части авиационной миссии в Румынии отразили 38 налетов с участием 285 советских бомбардировщиков. Эти цифры воспринимались командованием люфтваффе не только с удовлетворением, но и с серьезным беспокойством; счет пострадавших от бомбардировок превысил полтысячи, более 400 различных строений были разрушены или серьезно повреждены. Известно, например, что 4 июля на имя командира III/JG52 майора А. Блумензаата (A. Blumensaat) поступила телеграмма, подписанная рейхсмаршалом Г. Герингом: «Ваша часть за прошедший период «отличилась» отсутствием на счету сбитых самолетов противника. Как долго еще русские будут у вас свободно летать?!»

Комментируя этот документ, германский историк Г. Новарра подчеркивал, что под впечатлением огромных счетов побед авиагрупп Восточного фронта в первые дни проведения операции «Барбаросса» «толстяк Герман» потерял чувство реальности и уверовал, будто не сбивают русских только неспособные. Якобы, 35 самолетов, уничтоженных к этому времени подчиненными Блумензаата, являлись, по мнению Геринга, совершенно незначительным вкладом в ликвидацию большевистских ВВС. Но дело обстояло далеко не столь однозначно и благополучно для германо-румынской стороны, как хотел показать г-н Новарра.

Изменение направления главного удара

Результаты первых дней войны болезненно воспринимались командованием Черноморского флота и наркомом ВМФ. Ведь согласно предвоенным взглядам считалось, что наши флот и авиация будут господствовать на Черном море. Прошло несколько дней боевых действий, в ходе которых не удалось нанести какого-либо урона немецко-румынскому флоту, а советские потери над территорией Румынии составили 31 самолет (из состава ВВС ВМФ и авиации ГК) ударных соединений. Преимущественно это были лучшие экипажи, многие из которых имели опыт действий ночью и в сложных метеоусловиях, заслужили в мирное время честь считаться снайперскими. Авиацию же следовало беречь для отражения возможного десанта противника в Крыму или на Кавказе. Серьезное беспокойство вызывало также возможное появление на театре итальянского флота, который наше командование считало сильнейшим.

Поэтому адмирал Н.Г. Кузнецов, полагая, что одними бомбардировочными ударами противнику не удастся нанести серьезный урон, посчитал необходимым приступить к минным постановкам, в частности, в устье Дуная. Первая имела место в ночь на 30 июня, когда четыре ДБ-3 поставили донные мины АМГ в Тульчинском гирле и районе Сулины. В следующую ночь три мины были выставлены в Георгиевском рукаве. Эти вылеты прошли без потерь, но вызвала сомнение целесообразность подобной работы: в одних случаях минировалось мелководье, в другом серьезная опасность возникла для собственных подводных лодок, которые начали разворачивать у румынских берегов.

Проанализировав действия черноморской авиации в конце июня, адмирал Н.Г. Кузнецов отметил такие недостатки, как проведение бомбардировки без предварительной разведки цели; установление запасных целей без учета бомбовой зарядки, что приводило к частым вынужденным посадкам и неоправданному расходу боекомплекта. Неоднократно задачи ставились недостаточно четко и конкретно, при этом, по мнению Николая Герасимовича, штаб ВВС ЧФ пренебрегал скрытным управлением частями, ставя экипажам задачи открытым текстом. И, наконец, не уделялось должного внимания вводу в строй

молодых авиаторов во 2-м мтап и 40-м бап, а также освоению новой материальной части.

Относительно стратегии дальнейших действий нарком ВМФ приказал сконцентрировать с начала июля основные усилия ВВС ЧФ на уничтожении нефтяных объектов в Плоешти, а затем переключить авиацию на действия по мосту через Дунай у Черновод, при этом «поддерживать разрушения» в Констанце. Уже в ночь на 2 июля шесть ДБ-3 вылетели в сторону Плоешти, но лишь два экипажа достигли цели, сбросив с большой высоты бомбы на нефтепромышленные предприятия. В тот день 12 СБ дважды бомбили Сулину, а 11 таких же самолетов дважды бомбили Тульчу. Сброшенные на Констанцу с двух ДБ-3 бомбы, вероятно, какого-либо ущерба неприятелю не нанесли.

В ночь на 2 июля после длительного перерыва атаковали румынские объекты экипажи 4-го авиакорпуса ГК. Планировалось задействовать 24 ДБ-3ф для удара по Плоешти, но плохие метеословия помешали командованию 50-й авиадивизии поднять в небо хоть один бомбардировщик. Из 14 самолетов 22-й авиадивизии четыре вернулись вскоре после взлета из-за различных неисправностей, а половина оставшихся атаковала запасную цель – Бухарест, при этом один экипаж пропал без вести.

Начальник управления дальней авиации полковник Л.А. Горбачевич получил указание Ставки ГК продолжить бомбардировки на следующее утро и всем составом корпуса атаковать Сулину, Ботошаны, Махмудию, другие районы сосредоточения войск и флота неприятеля. Однако плохая погода на юге Украины помешала этим планам: с мелитопольского аэроузла бомбардировщики вновь не смогли вылететь ввиду размокания полос. А первые самолеты 22-й авиадивизии стартовали только в 15 ч 17 мин; из 49 экипажей задание выполнили 18. Всего в эти сутки дивизия полковника Б.К. Токарева совершила 65 вылетов (с учетом действий разведчиков), потеряв пять машин.

Между тем в первый день войны на Черноморское побережье прибыли пять первых пикирующих бомбардировщиков Пе-2, а через день – еще пять таких машин. Их летные характеристики позволяли действовать днем, уклоняться за счет высокой скорости от перехвата неприятельскими, прежде всего румынскими, истребителями. Новые самолеты поступили на вооружение 5-й эскадрильи 40-го бап, и потребовалось несколько дней для их освоения. Первый боевой вылет на театре пара этих машин выполнила вечером 3 июля по Плоешти. На следующий день одна «пешка» сбросила бомбы на нефтегородок Констанцы, а другая – на неприятельские суда в Сулине. Если эти вылеты завершились благополучно, то их коллеги по 63-й авиабригаде вновь не избежали потерь и повреждений. Из девяти вылетевших в сторону Констанцы в сложных метеословиях ДБ-3 два не вернулись, хотя, казалось, низкая облачность и дождь не должны были позволить истребителям противника осуществить перехват.

Вероятно, под влиянием этой неудачи командование флота 4 июля запретило использование бомбардировщиков типа ДБ-3 и СБ большими группами днем без прикрытия своими истребителями. Между тем на вооружении ВВС Красной Армии тогда отсутствовали самолеты типа Bf110, способные осуществлять сопровождение на большие расстояния. «Действия бомбардировочной авиации по береговой черте <Румынии> производить на больших высотах и небольшими группами, – отмечаюсь в приказе. – Дальние действия без сопровождения истребителей производить ночью или скоростными бомбардировщиками Пе-2» Документ вновь обращал внимание на необходимость проведения предварительной разведки, без чего разрешалось высылать на задания лишь мелкие подразделения бомбардировщиков, а на аэродромы их базирования требовалось срочно перебросить свою истребительную авиацию для прикрытия взлетов и посадок.

Первая декада июля была отмечена достаточно активными вылетами ударной авиации ЧФ, причем наиболее интенсивным налетам подвергались суда и корабли противника. Вероятно, начав интенсивные действия на южном фланге советско-германского фронта, румынское командование широко использовало флот для снабжения войск. Поэтому наряду со ставшими уже привычными целями летчики-черноморцы бомбили мастерские и другие портовые сооружения в Тульче, буксиры и баржи. Для действий в Сулинском гирле

командование, кроме 40-го бап, привлекло также 119-й рап. Подразделения на самолетах МБР-2 стремились нанести ущерб каботажному флоту неприятеля.

Экипажи докладывали о прямых попаданиях, однако разведка этого не подтверждала. «Командующий ЧФ вице-адмирал Ф.С. Октябрьский указал командиру 63-й авиабригады полковнику Г.И. Хатиашвили, – говорилось в одном из документов, – что, несмотря на большое количество вылетов для бомбардировки транспортов и мониторов противника, самолеты не потопили ни одного вражеского корабля. Это произошло потому, что летчики бригады не предпринимали решительных атак и производили сбрасывание бомб по двигавшимся судам с высоты 4000-6000 м. Командующий приказал более решительно атаковать корабли противника и в случае необходимости сбрасывать бомбы со снижением до 600 м»

Тем временем советское командование полагало, что до сих пор нефтяные объекты Плоешти пострадали незначительно. Директивой начальника Генерального штаба № 00257 от 9 июля командующему ВВС Красной Армии генерал-лейтенанту П.Ф. Жигареву и командующему ВВС ВМФ генерал-лейтенанту С.Ф. Жаворонкову было приказано организовать совместные регулярные удары по румынским нефтепромыслам Бузеу, Бакэу, Кросно, Ясно и особенно Плоешти, а также в районе Дрогобыч, Борислав (Западная Украина) с целью их уничтожения. «В последующем систематическими налетами воспрещать восстановительные работы на нефтепромыслах» – требовала директива.

Согласно разработанному штабом ЧФ плану, ночные экипажи 40-го бап 9 июля с 21 ч 50 мин до 22 ч 25 мин должны были нанести первый удар по нефтепромыслам севернее Плоешти, а завершающий удар выполняли экипажи 2-го мтап по южной окраине города с 2 ч 15 мин до 3 ч 35 мин 10 июля. Задача же главных сил, участвующих в налете одиночными экипажами, состояла в поджоге нефтеперегонных заводов в течение всей ночи. Планировалось, что прилетевший на рассвете разведчик Пе-2 сфотографирует результаты бомбардировок.

К этому времени советское командование знало о том, что для обороны Плоешти (главного района добычи и переработки нефти в Румынии) неприятель задействовал до 60 истребителей, преимущественно устаревших типов PZL P-11с (польского производства), а также PZL P-11f и PZL P-24e, но имелись новые машины IAR.80, выпуск которых румыны наладили на авиазаводе в Брашове. В районе нефтепромыслов размещалось до 30 зенитных батарей, 10-12 аэростатов заграждения и 12-15 зенитных прожекторов. Значительно были усилены службы связи и раннего предупреждения.

Сложность ситуации состояла в том, что в составе 63-й авиабригады осталось 12-16 экипажей, способных действовать ночью. По донесению экипажей ВВС ЧФ, противодействие противника в ту ночь было слабым, патрулирующих истребителей в воздухе не было. Советские авиаторы сбросили свой груз, включая четыре РРАБ-3, но плохая погода ночью и утром мешала наблюдать за результатами удара.

В 4-м авиакорпусе также не хватало хорошо подготовленных экипажей. В лучшем положении находился базировавшийся в Крыму (в Саках) 21-й дбап, в котором, несмотря на потери в первые дни войны, 12 экипажей могли выполнять задание в сложных метеоусловиях и в темное время суток. Однако сложная обстановка на Юго-Западном фронте, в частности опасность прорыва механизированных войск противника к Киеву, вынудила весь 4-й авиакорпус задействовать 9 и 10 июля на этом направлении.

Поздним вечером 13 июля на Плоешти устремились бомбардировщики как из состава авиации ГК, так и ВВС ЧФ; подобные рейды продолжили в течение двух следующих ночей. На пути к цели резко менялась погода, не всегда надежно работала материальная часть, что явилось причиной нескольких вынужденных посадок. Так, из 28 вылетевших ДБ-3 соединения полковника В.А. Судца, с 13 по 15 июля включительно, пять приземлились в поле, не дойдя до своих аэродромов, но все экипажи уцелели. Они доложили о пожаре на атакуемом объекте, но никаких подтверждений эффективности ударов не было.

Командованию стало понятно, что для решительного разрушения нефтепромыслов в

Плоешти необходимо предпринять неординарные действия, постараться заставить неприятеля врасплох. Город находился почти в центре Румынии. Чтобы проникнуть к Плоешти, летчикам надлежало только над неприятельской территорией пройти более 250 км и, кроме того, преодолеть противодействие противовоздушной обороны. Дерзкий по замыслу и эффективный по результатам рейд был предпринят вечером 13 июля.

К концу первой декады июля все 10 «пешек» вошли в состав 5-й эскадрильи 40-го бап капитана А.П. Цурцумии, ветерана черноморской авиации, успешно бомбившего в первые дни войны корабли и баржи в Сулинском гирле. За короткий срок нескольким экипажам подразделения удалось пройти переучивание с СБ на Пе-2, осуществить ряд тренировочных полетов с выполнением пикирования. Цурцумия отобрал пять наиболее подготовленных, с боевым опытом летчиков (ст. лейтенанта И.Е. Корзунова, лейтенантов В.В. Бумагина, А.Д. Александрова, Л.И. Родионова, мл. лейтенанта П.И. Тертычного). 12 июля эта шестерка совершила перелет из Сарабуза на один из аэродромов Молдавии, где подготовка к действиям против румынской территории продолжилась.

На следующий день они взяли курс на Плоешти, причем самолеты шли на высоте около 7000 м, а после пересечения Карпат начали снижаться. С высоты 3100 м группа по сигналу штурмана ст. лейтенанта А.И. Горбылева сбросила бомбы. Румынские истребители не успели своевременно подняться с аэродрома в юго-западной части города, а зенитки открыли огонь только при отходе самолетов от цели. Один из осколков повредил мотор машины ст. лейтенанта Корзунова, и подбитую «пешку» прикрыли лейтенанты Бумагин и Александров, снизившие скорость. Их догнали румынские истребители, вылетевшие на перехват из Фокшан. В завязавшемся бою около Текучи был сбит Пе-2; лейтенанты А. Александров и И. Резников попали в плен, а судьба стрелка-радиста осталась неизвестной. Только благодаря большому везению добрался до своей территории с одним горящим мотором самолет ст. лейтенанта И. Корзунова, которого свои же истребители ВВС Южного фронта едва не добились уже на подходе к аэродрому Аккерман (ныне Белгород-Днестровский).

Желая «растянуть» вражескую оборону, советское командование приказало одновременно с Плоешти бомбить Тульчу – сюда вечером 13 июля направились 9 ДБ-3 из 2-го мтап, ведомые комэском-4 капитаном П.Ф. Семенюком, вместе с которыми вылетели 3 СБ из 40-го бап. Задача ведущего состояла в отвлечении на себя внимания, подавлении огня зенитной артиллерии в районе порта, чтобы обеспечить успех основной группы. Впервые румынские истребители атаковали наши самолеты на подходе к цели, а после сброса бомб повторили попытку разделаться с русскими, сконцентрировав огонь на машине Семенюка.

Неожиданно его самолет вздрогнул, временно потерял управление. Летчик погиб, а штурман ст. лейтенант А.Ф. Толмачев получил тяжелое ранение. Истекая кровью, он успел вставить в передней кабине ручку управления, откинуть педали и взять управление самолетом на себя. «Ильюшин» управлялся с большим трудом – отказал левый мотор, поврежденные бомболюки остались в открытом положении. К счастью, для того, чтобы оказаться над своей территорией, необходимо было всего лишь пересечь гирло Дуная. Чудом штурману удалось совершить посадку на фюзеляж на окраине села вблизи Измаила, после чего он потерял сознание.

Ст. лейтенант Толмачев, уже совершивший несколько вылетов на Констанцу и Плоешти, вскоре после излечения назначенный штурманом своей части, а затем флагштурманом ВВС ЧФ, удостоенный за многочисленные подвиги в июле 1943 г. звания Герой Советского Союза, впоследствии вспоминал: «Не знаю, сколько времени прошло, как я очнулся. Лежу на раскрытых парашютах. Самолет был сильно поврежден, передняя кабина разбита. Я попытался подняться, но вновь потерял сознание. Очнулся уже на операционном столе в военно-морском госпитале Измаила...»

Как теперь известно, в тот день Плоешти пострадал особенно сильно. В результате нанесенного бомбового удара и вспыхнувших пожаров было полностью разрушено два заводских корпуса, уничтожены 202 цистерны с горючим, 46 нефтебаков, 2 склада. Противник лишился около 220 тыс. т нефтепродуктов. Гигантское зарево на

нефтеперегонном заводе «Униреа» продолжалось трое суток. На длительное время вышли из строя нефтеперегонные заводы «Орион» и «Астра-Романия». Огонь освещал весь район, ночью было светло, как днем. Налеты советской авиации могли бы быть еще более результативными, если бы не большой процент отказов взрывателей. Как утверждают румынские источники, по этой причине множество русских авиабомб не взорвалось.

Налеты на Плоешти продолжились и в дальнейшем. Всего с 3 по 22 июля на нефтепромыслы было совершено 13 ударов с участием 73 самолетов (только из состава ВВС ЧФ). Кроме налета шестерки Пе-2, остальные рейды выполнялись ночью одиночными самолетами с расчетом направления на цель от двух до восьми ДБ-3. Так, после налета в ночь на 15 июля «ильюшиных» из 2-го мтап ВВС ЧФ, 21-го и 81-го дбап 4-го авиакорпуса от разрыва тяжелых и зажигательных бомб вспыхнули особенно крупные пожары, продолжавшиеся 18 часов, однако плохая погода, дождь с грозой мешали экипажам наблюдать за ними.

Газета «Известия» сообщала: «Анкарский корреспондент «Нью-Йорк Таймс», ссылаясь на сведения из иностранных военных источников в Анкаре, передает, что в результате налетов советской авиации на Плоешти в течение недели уничтожено 200 000 т различных нефтепродуктов. Разрушены и повреждены нефтеочистительные заводы, крекинговые установки, различное оборудование нефтеисточников, железнодорожные линии, подвижной состав и автотранспорт, приспособленный для перевозки нефти... Потребуется, по крайней мере, 6 месяцев для того, чтобы восстановить нефтеоборудование. Однако ввиду того, что материалов для восстановления нет, производительность нефтеисточников в Плоешти будет весьма низкой»

Газета «Известия» сообщала: «Анкарский корреспондент «Нью-Йорк Таймс», ссылаясь на сведения из иностранных военных источников в Анкаре, передает, что в результате налетов советской авиации на Плоешти в течение недели уничтожено 200 000 т различных нефтепродуктов. Разрушены и повреждены нефтеочистительные заводы, крекинговые установки, различное оборудование нефтеисточников, железнодорожные линии, подвижной состав и автотранспорт, приспособленный для перевозки нефти... Потребуется, по крайней мере, 6 месяцев для того, чтобы восстановить нефтеоборудование. Однако ввиду того, что материалов для восстановления нет, производительность нефтеисточников в Плоешти будет весьма низкой»

Естественно, наши политработники не могли оставить без внимания эти события, успешные бомбардировки военных объектов Румынии освещались всеми центральными газетами. 16 июля во многих из них был опубликован Указ Президиума Верховного Совета СССР о награждении 16 черноморцев (первых с начала войны) орденами Красного Знамени. Среди них инспектор по технике пилотирования управления 63-й авиабригады капитан А.Г. Совин и флаг-штурман бригады майор Ш.Д. Лебанидзе, которые летали в составе одного экипажа и пять раз участвовали в бомбардировках военных объектов Констанцы и Плоешти. В наградном листе, в частности, говорилось:

«Все боевые полеты проходили в исключительно сложных условиях днем и ночью... Совин и Лебанидзе преодолевали ураганный огонь зениток и наносили по врагу меткие удары. За все время их самолет не получил ни одного повреждения. Своим примером они увлекли молодежь, которая вместе с ними шла в бой»

Боевые действия продолжаются

За первый месяц войны ВВС ЧФ совершили 26 налетов на Сулину с участием 161 самолета (16 ДБ-3, 112 СБ, 4 Пе-2 и 29 МБР-2), 33 раза бомбили Тульчу с участием 257 самолетов. Советская авиация наносила удары по Махмудии, Бабараху, Галацу, Приславе и другим городам, а также по политическому и административному центру Румынии – Бухаресту. На Констанцу, которая продолжала оставаться одной из важнейших целей, было выполнено 25 налетов, в которых принял участие 191 самолет (109 ДБ-3, 81 СБ и 1 Пе-2) Не

будет преувеличением утверждать, что именно восточнее главной военно-морской базы Румынии происходили наиболее жаркие схватки. Так, днем 22 июля во время разведки в районе Констанца – Сулина три ДБ-3 были атакованы парой «мессершмиттов». Советские экипажи, вернувшиеся на свои крымские аэродромы с большим числом пробоин в каждой машине, доложили о сбросе бомб на остров Фидониси (ныне Змеиный) и уничтожении в воздушном бою обоих вражеских истребителей.

Надо сказать, что донесения о многочисленных победах в воздухе поступали и ранее. Но в данном случае гибель двух Bf109F-4 подтвердил противник. Самолеты фельдфебеля Ф. Шлоссера (F. Schlosser) и унтер-офицера П. Эберхарда (P. Eberhardt) последовательно оказались сбиты оборонительным огнем стрелков, и летчики примерно по часу провели в море на небольших спасательных плотиках, пока «хейнкели» из 8-го спасательного отряда их не подобрал.

Как это ни удивительно, но части «Авиационного командования Добруджа» пострадали наиболее сильно; в 20-х числах июля в боеготовом состоянии иногда имелось не более чем две-три летающие лодки. Аварии и катастрофы были вызваны техническими неисправностями, ошибками в технике пилотирования, особенно в туман, а одна итальянская савойя, вероятно, была взорвана подпольщиками, скрытно доставившими на борт магнитную мину. Поскольку немецкие и румынские летающие лодки неоднократно обстреливались пулеметами советских ДБ-3 и МБР-2, то их при патрульных полетах над морем теперь часто прикрывали «мессершмитты».

26 июля при «охоте» над заливом за советскими самолетами Bf109F-4 (Wr. 8300) сам оказался сбит. За боем наблюдал уже упомянутый лейтенант А. Дикфельд. Он хорошо помнил о том, как в сентябре 1940 г. едва остался жив: после повреждения мотора истребитель спланировал в воды Ла-Манша, и только благодаря везению летчик сохранил жизнь, не попав к тому же в плен к англичанам. Теперь в аналогичное положение попал его товарищ по группе, к которому фортуна оказалась не столь благосклонной. Дикфельд отмечал: «Румынские сторожевые катера сообщили о подходе к берегу в ночное время советских летающих лодок, пытавшихся минировать фарватер у входа в порт. Необходимо было обязательно сорвать их акцию. Поэтому мы неоднократно высылали по две пары истребителей для поиска этих «птичек» над Черным морем. Но наши действия напоминали поиск иголки в стоге сена. Ведь дальность «мессеров» была невелика, что заметно сокращало шансы на успех. К тому же истребители были смертельно опасными для наших врагов только днем при хорошей видимости...

Снизившись насколько возможно, ведомый летчик долго не мог ничего обнаружить в вечерней дымке. Тогда он разогнал истребитель в пикировании, выйдя в горизонтальный полет над самой поверхностью воды, а затем перешел в набор. Заметив силуэт самолета, он сообщил по радиации: «Летающая лодка!» – и тут же ощутил трассирующие пули, направлявшиеся в радиатор собственного мотора (МБР-2 пилотировал ст. лейтенант А. Комаров, а меткую очередь выпустил сержант Н. Ващенко. – Прим. авт.). Кабина наполнилась дымом, мотор остановился, и летчику ничего не оставалось, как воспользоваться парашютом... После сообщения о случившемся из Констанцы вылетели четыре немецкие летающие лодки, которые весь следующий день провели в поисках. Но все было тщетно: ни сбитого летчика, ни русских амфибий, ни самих «иванов» обнаружить не удалось...»

По воспоминаниям Дикфельда, над водой был сбит фельдфебель Ф. Шлоссер, а согласно германским документам неудача постигла фельдфебеля Э. Тепана (E. Teran), который погиб. Это был один из последних воздушных боев группы III/JG52 над Констанцей – через несколько дней часть, пополненную новыми машинами, перебросили на Восточный фронт, на аэродром Белая Церковь, где она приняла участие в битве за Киев. Ей на смену из Цилистии вернулась серьезно потрепанная в предыдущих боях группа I(J)/LG2 (два отряда разместились на аэродроме Мизил, а один – на хорошо освоенном аэродроме Мамайя).

К концу июля над Румынией и ее территориальными водами было потеряно 18-20

немецких или румынских истребителей и 55-60 советских самолетов из состава ВВС КА и ВВС ЧФ, преимущественно типа ДБ-3. Число боеготовых машин в 63-й авиабригаде сократилось примерно вдвое. Так, во 2-м мтап майора А.Г. Бибы количество исправных машин сократилось с 71 до 36. Аналогичное положение наблюдалось в 40-м бап, который после гибели 20 июля подполковника А.И. Мохирева принял майор В.Ф. Злыгарев. Значительно недоставало экипажей, подготовленных к действиям ночью, в усложненных метеоусловиях, на высотах до 9000 м. В выучке молодых летчиков бомбардировочной и минно-торпедной авиации имелись существенные недочеты. Переданная в состав 40-го бап в первые дни войны 6-я бомбардировочная эскадрилья войск НКВД (на СБ) оказалась полностью небоеспособной, поэтому, строго говоря, не могла считаться пополнением.

Прибытие авиагруппы I(J)/LG2 капитана Г. Илефельда (H. Ihlefeld) (на ее вооружении имелись уже устаревшие Bf109E) пришлось на период времени, когда советская авиация вновь приступила к активным действиям по объектам Констанцы. Подчеркнем, что 4-й авиакорпус ДД с 22 июля по 8 августа выполнил всего 18 ночных самолето-вылетов, в ходе которых бомбились объекты в Джурдже, Морени, Констанце, и в рейдах вновь участвовали преимущественно самолеты ВВС ЧФ. Так, во второй половине дня 1 августа приближавшаяся на высоте 4500 м шестерка Пе-2, ведомая комэском-5 40-го бап майором И.И. Морковкиным, была атакована несколькими румынскими истребителями, один из которых был сбит оборонительным огнем и почти вертикально врезался в воду в 500 м от берега, а летчик погиб. Наша группа с пикирования атаковала плавучий док и корабли в порту.

Вспыхнули два крупных резервуара с нефтью, но один из них немецким солдатам удалось спасти. Все самолеты эскадрильи Морковкина после посадки на аэродроме Кача нуждались в ремонте, а в одной из «пешек» насчитали более 80 пробоин. Дешифрирование снимков установило: достигнуто два попадания в корабль неустановленного типа, пять попаданий в мол и одна достаточно крупная бомба ФАБ-250 угодила в плавучий док, где находился румынский эсминец. Впоследствии сообщалось, что в тот день сел на грунт транспорт «Дуростор» и утонул буксир «Амфгенс»

Проведенная в тот же день другим подразделением Пе-2 разведка показала, что акватория порта Констанцы и причалы буквально целиком заполнены стоящими судами и кораблями, среди которых удалось идентифицировать подводную лодку, два эминца, три минных заградителя, шесть крупных транспортов... Большое количество цистерн и пульмановских вагонов было сосредоточено на портовых железнодорожных линиях. Немцы и румыны попытались оказать противодействие, но перехватить советские скоростные бомбардировщики и разведчики не смогли.

Тем временем в штаб немецкой авиационной миссии поступило тревожное сообщение: группа советских бомбардировщиков неустановленной численности осуществила крупные минные постановки. Румынское командование усомнилось в правдивости донесения (слишком много мин неожиданно появилось!), но вылетевшие He59 подтвердили: новое минное поле обнаружено в районе острова Серпилор. Повторная разведка выявила, что минное поле в действительности оказалось... огромным скоплением медуз. Однако радоваться было рано, обстановка не давала союзникам времени на размышления. Генерал В. Шпайдель предполагал, что мощный удар по Констанце будет осуществлен в ближайшие дни, и не ошибся. Последовал приказ перебазировать на аэродром Мамайя всю группу I(J)/LG2.

Около 15 ч 3 августа к береговым сооружениям и порту приблизилась первая группа из 8 ДБ-3 из 2-го мтап, ведомая зам. командира 2-й эскадрильи капитаном Ф.Д. Гапоненко. Под каждой машиной была подвешена тяжелая бомба ФАБ-1000. Вслед за первой группой к Констанце вышли 18 СБ и 10 ДБ-3, а завершающий удар после 17 ч нанесли 6 Пе-2. Последние неожиданно встретили немецкий связной FW58, обстреляли его, но сбить не смогли.

Противодействие ПВО противника запоздало – сильный огонь зенитки открыли после

сброса бомб, а вражеские истребители вступили в бой, когда наша группа отходила от цели.

Кроме указанных тяжелых бомб, на Констанцу упали 18 ФАБ-500, 18 ФАБ-250 и 102 ФАБ-100. Вероятно, именно тогда порт наиболее сильно пострадал: сгорели пять нефтебаков, склады и мастерские, а товарная станция и молы порта на несколько суток вышли из строя. Расположенная на Южном причале немецкая зенитная батарея была уничтожена вместе с личным составом. Серьезные повреждения получили эсминец «Реджере Фердинанд», минные заградители «Адмирал Мурджеску» и «Кароль», плавбаза «Констанца», канонерские лодки «Капитан Думитреску Константин» и «Локотенет Командор Стихи Эуджен», другие, более мелкие корабли и суда, но все они остались на плаву

Немецкие летчики, среди которых были известные германские асы обер-лейтенант Э. Клаузен (E. Clausen) и лейтенант Ф. Гайсхардт (F. Geisshardi), доложили об уничтожении двух ДБ-3 и четырех СБ. На две победы претендовали румынские истребители и еще на две – немецкие зенитчики. Но реальные успехи противника оказались скромнее: на свои аэродромы не вернулись три наших бомбардировщика и среди них машина капитана Гапоненко. В ходе боя был поврежден ДБ-3 лейтенанта И.И. Жолдака. Однако при попытке добить машину летчик резко сманеврировал и ударил крылом по атаковавшему «мессершмитту»; фельдфебелю В. Шайбу (W. Scheib) ничего другого не оставалось, как покинуть кабину над водами залива, воспользовавшись парашютом. Быстро надув шлюпку, пилот стал подавать сигналы дымовыми пашками, и его спасли. Судьбы 11 наших сбитых авиаторов остались неизвестны; в отчете 8-го спасательного отряда указано, что не удалось поднять из воды ни одного русского.

На следующий день руководство немецкой авиационной миссии провело совещание с немецкими и румынскими офицерами, направленное на повышение эффективности противовоздушной обороны, особенно района Констанца – Пloeшти. Противнику удалось наладить четкое взаимодействие между истребителями и зенитной артиллерией, на вероятных направлениях подхода советских бомбардировщиков в 50-100 км от побережья в светлое время суток непрерывно барражировали дозорные He111. Постоянное дежурство на аэродроме в кабинах «мессершмиттов» несли немецкие летчики-истребители.

В опубликованных после войны воспоминаниях высокопоставленных германских чиновников и генералов из немецкой авиационной миссии в Румынии, а также начальника оперативного отдела Генерального штаба люфтваффе генерала Х. фон Вальдау (H. von Waldau) подчеркивается относительно невысокая эффективность ударов русских по нефтяным месторождениям, разработкам в районе Констанцы и Пloeшти, но диссонансом является дополнение к директиве Верховного главнокомандования вооруженных сил № 34. В последнем документе перед группой армий «Юг» в качестве важнейшей задачи в середине августа ставится задача «овладеть Крымом, который, будучи авиабазой противника, представляет особенно большую угрозу румынским нефтяным районам»

Уже 5 августа три из девяти Пе-2 из рейда на Констанцу не вернулись. В последующие дни активность действий черноморской авиации по румынским промышленным и военным объектам заметно снизилась. Подводя промежуточный итог осуществленной операции, авторы труда «Военно-морской флот Советского Союза в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.» справедливо отмечали:

«Своими действиями авиация вызывала большое напряжение в работе констанцкого порта, что влекло за собой сокращение вывоза нефтепродуктов. Однако разрушить военно-морскую базу противника авиация Черноморского флота не смогла. Это объясняется главным образом тем, что в ударах участвовало сравнительно небольшое число сил и они использовались не совсем правильно»

Под последним замечанием авторы труда подразумевали практиковавшийся в то время принцип выделения каждому звену или даже одиночному самолету самостоятельной точечной цели (корабля, нефтяного терминала, складов, аэродрома, позиции зенитной батареи и т.д.) в пределах черты порта. Сосредоточенного удара, как правило, не получалось,

хотя одновременно могло атаковываться до десяти объектов. Вера в высокие боевые возможности бомбардировочного звена, изрядно подорванная «зимней войной», на Черном море сохранялась в течение длительного времени.

«Звено Вахмистрова»

Несмотря на ожесточенное противодействие, авиационные налеты на румынские нефтяные поля продолжались. Что же касается Чернаводского моста, то первые попытки разрушить его силами 63-й авиабригады ВВС ЧФ не дали положительных результатов. И неудивительно, ведь бомбометание по узким целям, подобным мосту, с горизонтального полета (а иначе СБ и ДБ-3 бомбить и не могли), как правило, малоэффективно. Воздушное пространство в районе моста было объявлено немцами зоной, запрещенной для полетов. Немецкие и румынские зенитчики получили приказ открывать огонь по любому самолету, приближающемуся к мосту, в связи с чем на боевом курсе наши самолеты всегда подвергались ожесточенному обстрелу. Внезапности достигнуть никак не удавалось.

В начале августа командование ВВС Черноморского флота решило нанести еще один удар по Чернаводскому мосту и выделило для этого группу в составе пяти дальних бомбардировщиков ДБ-3Ф из 2-го мтап и шестерки пикировщиков Пе-2 из 40-го бап. Кроме того, в состав группы включили три «звена СПБ». Здесь хотелось сделать небольшое отступление, чтобы подробнее рассказать об этих составных летательных аппаратах и истории их возникновения.

В 1930-е годы в Советском Союзе под руководством инженера Владимира Сергеевича Вахмистрова велись работы по созданию летающих авианосцев. Известный авиаконструктор и историк конструкций советских самолетов В.Б. Шавров отметил, по крайней мере, девять комбинаций самолетов, получивших обозначение «звено». В качестве самолета-носителя двухмоторный бомбардировщик ТБ-1 вскоре был заменен более мощным четырехмоторным ТБ-3, а как носимые самолеты использовались истребители И-4, И-5, И-З и, наконец, И-16. В испытаниях «звеньев» приняли участие многие видные советские летчики, например, В.П. Чкалов, А.Ф. Анисимов, С.П. Супрун, В.А. Степанченко, П.М. Стефановский и др.

В течение девяти лет удалось отработать технику взлета и посадки истребителей на носителе, а также научиться отцеплять и подцеплять их в воздухе, что являлось достаточно сложной технической задачей. Испытания показали: «верхние» варианты (т. е. установка истребителей на крыле бомбардировщика) неудобны тем, что требовали слишком много времени и усилий для накатки их на крыло «Туполева», а «нижний» вариант с установкой истребителя под крылом ТБ-3 показал свою жизнеспособность.

Задачи, которые ставились перед «составными самолетами», время от времени изменялись. В конечном счете основным предназначением разработанной и отлаженной системы «звено СПБ» являлось нанесение ударов с пикирования по важным малоразмерным целям в тылу противника, хорошо прикрытым средствами ПВО, до которых не могли «дотянуться» обычные бомбардировщики с ограниченной дальностью полета.

«К великому сожалению, идея В. С. Вахмистрова по совершенно неясным причинам не получила поддержки в наркомате обороны, – вспоминал известный летчик-испытатель П.М. Стефановский. – Владимир Сергеевич и в такой, весьма неблагоприятной для него обстановке не опускал рук. Ему, разносторонне образованному авиатору, давно были известны те трудности, с которыми сталкиваются бомбардировщики при бомбометании по малоразмерным точечным целям – кораблям, мостам, переправам. До сброса бомб с пикирования тогда еще не дошли. А Вахмистров уже раздумывал над чем-то подобным. Правда, побуждающим началом для него, инженера, послужила не методика бомбометания, а возросшие возможности авиационной техники»

По мнению Вахмистрова, наиболее перспективным было использование «звена СПБ», состоящего из тяжелого бомбардировщика ТБ-3 4АМ-34РН с подвешенными под его крылом двумя истребителями И-16 типа 24. В районе цели производилась расцепка, после чего

«ишаки» наносили удар и возвращались на аэродром «своим ходом». Каждый из истребителей вооружался парой 250-кг бомб; самостоятельный взлет И-16 с такой нагрузкой едва ли был возможен. Основные технические проблемы в конструкции «звена СПБ» удалось решить еще в конце 1930-х годов, однако к началу войны все работы по «звеньям» были свернуты и на вооружении советских ВВС они отсутствовали. Несколько самолетов ТБ-3 с демонтированными установками для подвески истребителей были переданы в состав авиации Черноморского флота.

Вскоре после немецкого вторжения В. С. Вахмистров, работавший у Н.Н. Поликарпова на заводе № 51, обратился к заместителю начальника ВВС ВМФ генерал-майору авиации Ф.Г. Коробкову с предложением об использовании «звеньев СПБ» в боевых действиях над морем. Мотивировки были следующими:

- точность бомбометания с пикирования значительно выше, чем с горизонтального полета, что особенно важно для поражения малоразмерных подвижных целей типа «корабль»;

- авиация флота не располагает достаточным количеством современных двухмоторных пикирующих бомбардировщиков;

- над морем, где противодействие зениток носителям-авиаматкам исключается, а вероятность столкновения с истребителями противника снижается, устарелость ТБ-3 становится не столь важной;

- после отцепки и сбрасывания бомб «ишаки» вполне могут постоять за себя в воздушном бою.

Аргументы возымели действие. Генерал Коробков обратился за разрешением на применение «звеньев» к наркому ВМФ адмиралу Н.Г. Кузнецову и 22 июля получил «добро». Вахмистров был немедленно командирован в 62-ю авиабригаду ВВС Черноморского флота, где за пару дней сумел восстановить узлы подвески на трех ТБ-3 и шести И-16. Кроме того, на самолетах ТБ-3 по его предложению установили броню у командира корабля, борттехника и кормового стрелка, а в проходе между сиденьями летчиков смонтировали шкворневую установку спарки пулеметов ДА, из которой мог вести огонь правый пилот.

Вахмистров считал, что работу по повышению живучести ТБ-3 следует продолжать, и с этой целью рекомендовал заменить пулеметы ШКАС у штурмана и кормового стрелка на крупнокалиберные БТ, доработать топливную систему путем протектирования баков и подачи в них инертного газа. «Ишаки», на его взгляд, практически не нуждались в переделках

В июле 1941 г. самолеты ТБ-3 имелись на вооружении 18-го транспортного отряда ВВС ЧФ, базировавшегося в Евпатории. Единственным подразделением, имевшим довоенный опыт полетов на самолетах И-16 в составе «звеньев», являлась 2-я авиаэскадрилья специального назначения 32-го иап ВВС ЧФ. Ее командиром был капитан Арсений Васильевич Шубиков. Опытный летчик, участник боев над Сарагосой и Гвадалахарой, Шубиков носил на груди два боевых ордена, что в те годы считалось редкостью.

Чернаводский мост

Боевая эффективность «звеньев» была проверена при бомбардировке Констанцы 26 июля. Одна пара И-16 успешно атаковала нефтегородок, а другая – плавучий док. После сброса бомб «ишаки» были перехвачены парой Bf109, но воздушный бой оказался безрезультатным. Немцам удалось примерно в 50 км северо-восточнее Констанцы сбить только летающую лодку МБР-2 из 119-го рап, выделенную для сопровождения над морем, поиска и спасения экипажей советских самолетов, которые участвовав в ударе по румынскому порту; экипаж из трех человек, возглавляемый лейтенантом Д.И. Столяровым, погиб.

Важным обстоятельством, выявившимся при анализе результатов налета, для

начальника штаба ВВС ЧФ полковника В.Н. Калмыкова, на которого было возложено руководство всем рейдом, стала необходимость увеличения запаса топлива у истребителей И-16. С учетом возможного воздушного боя в районе цели для возвращения из района Чернавод истребителям И-16 требовалось еще примерно по сотне литров бензина, иначе мог повториться эпизод с вынужденной посадкой одного из СПБ, не долетевшего всего 30 км до одесского аэродрома. С этой целью техники 32-го иап под руководством военинженера 3 ранга П. Телепнева подготовили для «ишаков» подвесные подфюзеляжные баки емкостью по 95 литров (под крылом на штатных держателях самолеты несли бомбы). Бензин из подвесных баков вырабатывался в первую очередь, после чего они сбрасывались.

Ранним утром 10 августа три тяжелых бомбардировщика с подвешенными под крыльями И-16 вылетели с аэродрома Евпатория и направились к устью Дуная. Головной ТБ-3 пилотировал старший лейтенант С. Гаврилов, в кабинах истребителей находились капитан А. Шубиков и лейтенант Б. Литвинчук. Второе звено – командир авиамамки майор Е. Разенко, в «ишаках» – старший лейтенант Б. Филимонов и лейтенант И. Каспаров. Третье звено из-за неисправности самолета ТБ-3 вернулось на свой аэродром, не выполнив задания. В 5 ч 10 мин на траверзе Георгиевского гирла в 15 км от берега под крылом носителей поочередно зажглись желтые и зеленые лампочки световой сигнализации, что означало: «приготовиться», «отцепка». Четыре истребителя отделились от тяжелых бомбардировщиков-авиамамок и со снижением направились к цели.

Важное военно-стратегическое значение Чернаводского (современное написание; в годы войны писали Черноводский. – Прим. авт.) моста объяснялось следующими причинами. «Двухэтажный» (железнодорожный и автомобильный) мост, построенный в 1927 г., располагался в 60 км западнее Констанцы и являлся одним из крупнейших мостовых сооружений тогдашней Европы. Достаточно сказать, что общая длина его пролетов достигала 750 м, а высота моста в наивысшей точке – 75 м над уровнем реки. С запада к мосту примыкала эстакада почти километровой длины. Через Чернаводский мост проходила ветка железнодорожного сообщения между основными центрами Румынии и всем румынским побережьем, а под нижним настилом моста был проложен трубопровод Плоешти – Констанца (три нитки, по одной из которых тек первосортный бензин, приводивший в движение танки вермахта, самолеты люфтваффе, а также итальянские торпедные катера).

В отчете немецкой военно-воздушной миссии в Румынии дальнейшие события описывались следующим образом: «10.08.1941 г. советские самолеты, действуя с высоты от 3000 до 4000 м при безоблачном небе, трижды атаковали Чернаводы, сбросив примерно 17 бомб на город. Явной целью удара был мост через Дунай, поскольку две бомбы попали в него, слегка повредив силовые балки, опоры и воспламенив трубопровод. Движение <по мосту> было прервано преимущественно из-за пожара. Нефтеперерабатывающий завод также получил легкие повреждения» Заметим, что в числе атаковавших мост немцы отметили бомбардировщики СБ и ДБ-3, но ни словом не обмолвились об истребителях! Между тем именно они добились наибольшего успеха.

Первыми на цель вышли ДБ-3Ф, но ни одна из сброшенных ими ФАБ-500 в мост не попала. В 5 ч 35 мин настала очередь «ишаков». Они атаковали поочередно, пикируя с высоты от 1800 до 300 м, и не обращали внимания на огонь зениток. Каждый сбросил по две ФАБ-250, взрыватели которых устанавливались на 0,1-секундное замедление. Взрывы происходили столь близко, что все самолеты «поймали» осколки собственных бомб. В обостренном восприятии «охотников» размеры нанесенного противнику ущерба оказались сильно преувеличенными. Участник удара Борис Михайлович Литвинчук, впоследствии Герой Советского Союза, вспоминал: «Рушится в воду громада центрального пролета, и горит вокруг все, даже вода. Ее зажгла плавающая нефть. Уничтожили и перекачивающую станцию, расположенную на берегу»

Шестерке Пе-2, завершавшей удар по мосту, пришлось труднее всех. Зенитные орудия среднего и малого калибра вели плотный огонь, появились в небе и четыре румынских истребителя. Все же «пешки» добились одного попадания в мост бомбой ФАБ-250 и сумели

вернуться на свой аэродром без потерь. В немецком отчете атака Пе-2 также осталась «незамеченной», зато все повреждения моста приписывались некой семерке СБ-2, якобы сбросившей бомбы с высоты 500 м, но под воздействием сильного зенитного огня сбросившей бомбы в воду. На самом деле бомбардировщики СБ участия в ударе не принимали.

Четверка Шубикова благополучно приземлилась на аэродроме под Одессой и готовилась к перелету в Евпаторию, когда в небе показались немецкие бомбардировщики, летевшие бомбить город. Пришлось подняться в воздух и отогнать вражеские самолеты, а затем, повторно дозаправившись, возвратиться на базу в Крыму.

Фотоконтроль результатов налета расставил точки над «і»: мост действительно получил повреждения, возник пожар, но румыны быстро сумели его ликвидировать. Обрушенный пролет на снимках не наблюдался. Движение по мосту румыны сумели восстановить к вечеру того же дня, поэтому в вечернем сообщении Совинформбюро от 11 августа 1941 г., как мы теперь понимаем, желаемое выдавалось за действительное: «Наша авиация... бомбила крупнейший железнодорожный мост Чернаводы на реке Дунай и корабли противника в Констанце. Мост разрушен»

Повторный удар

Вероятно, доклад о разрушении моста поступил «наверх» немедленно после возвращения своих самолетов и был сделан на основании сообщений экипажей, участвовавших в нанесении удара. Ситуация для командующего ВВС ЧФ генерала В.А. Русакова складывалась пренеприятная, поэтому повторный налет спланировали как можно скорее, на 13 августа, не обращая внимания на «сомнительное» число. На этот раз для бомбежки моста выделялись только «звенья СПБ», продемонстрировавшие наивысшую точность бомбометания.

Старт с аэродрома Евпатория был дан в 3 ч 30 мин. Авиаматки ТБ-3 пилотировали ст. лейтенанты С. Гаврилов, Н. Огнев и лейтенант А. Трушин, в кабинах И-16 на опасное задание отправились капитан А.В. Шубиков, ст. лейтенант Б.И. Филимонов, лейтенанты П.Г. Данилин, С.П. Кузьменко и Д.И. Скрынник, мл. лейтенант И.Я. Каспаров. В 5 ч 40 мин в 15 км от берега была произведена расцепка, а спустя 10 мин «ишаки» попарно спикировали на цель с высоты 1800 м. В этот день результат получился что надо. Экипажи отметили пять прямых попаданий бомбами ФАБ-250 в мост и один взрыв в 30-40 м от него. По уточненным данным и фотоснимкам удалось установить, что в результате бомбометания была полностью разрушена одна ферма моста и вновь перебит нефтепровод, проложенный под нижним настилом моста.

Практически на всем маршруте самостоятельного полета истребителей к цели зенитные установки вели огонь, однако повреждений советские самолеты не получили. Обстреляв расчеты зениток на выходе из пикирования, «ишаки» ушли от моста с набором высоты 1500 м и в 7 ч 05 мин произвели посадку на одесском аэродроме. После дозаправки истребители в тот же день вернулись на свой аэродром в Евпаторию.

Спустя несколько часов после успешной атаки моста диктор Левитан зачитал следующие строки: «Как уже отмечалось в вечернем сообщении Советского Информбюро от 11 августа, советские летчики разрушили румынский железнодорожный мост... около станции Чернавода... Операцией по разрушению Чернаводского моста руководил дважды орденносец тов. Шубиков. К румынскому побережью группа советских самолетов подошла на большой высоте несколькими эшелонами. От берега моря до моста оставалось около 60 км. Зенитные батареи противника открыли сильный огонь. Но румынские артиллеристы стреляли плохо: ни один осколок вражеского снаряда не задел наши самолеты.

Вскоре показались арки Чернаводского моста. На фоне реки были четко видны крестообразные переплеты ферм и три гигантские 35-метровые опоры. На правом берегу Дуная вырисовывались здания нефтеперерабатывающего завода «Колумбия» и цементного

завода «Ориенталь». Подразделения разошлись по звеньям и поочередно, идя вдоль моста, начали сбрасывать бомбы с пикирования. Зенитные установки, охранявшие мост, открыли огонь. Но в это время звено советских самолетов на бреющем полете обрушилось на румынских артиллеристов. Одна батарея замолчала. Через две минуты открыла огонь вторая батарея. Но и ее на втором заходе звено наших самолетов вывело из строя. Оставшиеся пулеметы и одно орудие уже не могли помешать бомбежке моста. В Чернаводский мост попали бомбы крупного калибра. Одна 140-метровая ферма моста почти целиком рухнула в реку. Мост разрушен. Советские летчики блестяще выполнили боевое задание»

Информационная война, как видим, касалась и тактики применения авиации. В сообщении его составители ни словом не обмолвились о летающих авианосцах, зато красочно описали вымышленные подробности о «нескольких эшелонах» бомбардировщиков и способе подавления вражеских зениток. Рассмотрев контрольные фотоснимки, генерал Русаков был вполне удовлетворен: на этот раз мост действительно оказался разрушен, причем надолго. В тот же день указом Президиума Верховного Совета СССР капитан А. Шубиков был награжден орденом Ленина, первым на флоте с начала войны, а лейтенанты Б. Литвинчук и А. Самарцев – орденами Красного Знамени.

Три недели спустя, 4 сентября 1941 г., советские воздушные разведчики вновь побывали над Чернаводами. Результаты разведки свидетельствовали: «мост в Чернаводах будет закрыт для движения железнодорожных составов на 2 месяца». Новый начальник штаба ВВС генерал А.В. Ворожейкин на полях разведсводки поставил задачу «вести разведку... моста с целью дальнейшего поддержания его разрушений» Но в связи с отступлением наших войск и потерей Евпатории это указание осталось лишь благим пожеланием.

Дальнейшая судьба «звена»

Успех придает силы и порождает надежды. Инженер Вахмистров в своем письме генералу Коробкову, датированном 13 августа 1941 г., предложил расширить масштабы боевого использования «звеньев» и с этой целью довести количество авиаматов ТБ-3 до десяти, а численность подвесных истребителей – до 40 единиц. Он писал: «Звено СПБ должно дать значительный эффект при операциях против танковых колонн. В этих случаях на меньших расстояниях один ТБ-3 может обслуживать 3-4 пары самолетов И-16, поднимая их на высоту 400-500 м пару за парой...» Кроме того, Вахмистров предлагал использовать «звено» в системе ПВО флота с целью увеличения продолжительности дежурства истребителей в воздухе.

Но генерал Коробков, предварительно изучивший вопрос о возможности получения нескольких ТБ-3 из состава ВВС КА и получивший недвусмысленный отказ, в своем докладе наркому ВМФ не рекомендовал наращивать группировку «звеньев»: «ВВС ВМФ имеют 12 самолетов ТБ-3 4АМ-34РН, из коих 5 самолетов уже оборудованы подвесками инж. Вахмистрова. Оставшиеся 7 самолетов считаю более целесообразным использовать в качестве транспортных.

На получение хотя бы 10 самолетов ТБ-3 4АМ-34РН от ВВС КА рассчитывать нельзя, так как эти самолеты сняты с производства еще в 1937 г. и выпущены были в весьма ограниченном количестве (около 150 шт.)»

Помимо этого, Коробков указал на слабость бронирования и оборонительного вооружения ТБ-3, а также на изношенность парка старых четырехмоторных бомбардировщиков. Он высказал мнение, что современные Пе-2 после их освоения летными частями позволят добиться гораздо лучших результатов, чем И-16 в «системе Вахмистрова».

Адмирал Кузнецов не согласился с такой оценкой перспектив «звена» и приказал подготовить проект постановления СНК СССР с тем, чтобы «сверху» заставить ВВС КА расстаться с десятком ТБ-3 4АМ-34РН и двумя десятками И-16 типа 24. За поддержкой он обратился к И.В. Сталину. Одновременно возникла другая идея: разработать новый вариант

«звена», в котором носителем выступал бы вполне современный тяжелый бомбардировщик ТБ-7, а под крылом его размещались истребители ЛаГГ-3 или МиГ-3.

По неясной причине постановление СНК осталось только в проекте, зато новый вариант «звена», казалось, становился реальностью. 9 сентября 1941 г. генерал Коробков обратился с письмом к руководству завода № 124, производившему самолеты ТБ-7: «Для доклада Наркому ВМФ об использовании самолета ТБ-7 4М-40 (или 4АМ-35А) в комплексном звене с двумя истребителями МиГ-3 или ЛаГГ-3 по системе инженера Вахмистрова В. С. прошу Вас в возможно короткий срок на основе предварительной проработки такого применения самолетов ТБ-7 сообщить следующее:

1. Возможна ли конструктивно, с учетом габаритных размеров и данных прочности самолета ТБ-7, подвеска под крыло двух истребителей типа МиГ-3 или ЛаГГ-3, имеющих, кроме обычного вооружения, по две бомбы ФАБ-250. Какие основные переделки на ТБ-7 повлечет подвеска истребителей?

2. Ориентировочно ЛТД звена ТБ-7 + 2 МиГ-3 или ТБ-7 + 2ЛаГГ-3...

3. Ваше согласие на переоборудование самолетов ТБ-7 в текущем году»

Около месяца понадобилось главному конструктору И.Ф. Незвалю и его ОКБ для подготовки ответа. Вероятно, в сентябре 1941 г. завод был всерьез заинтересован в расширении «рынков сбыта» своей машины, репутация которой была подорвана многократными снятиями с производства и скандальными результатами налета на Берлин в ночь на 11 августа 1941 г. Выполнив прикидочные расчеты, Незваль в своем письме (его также подписал директор завода № 124 В.А. Окулов) от 2 октября сообщил их результаты:

«По своим габаритам и прочности ТБ-7 допускает возможность подвески двух МиГ-3 (необходимыми материалами по ЛаГГ-3 ОКБ не располагало. – Прим. авт.) с двумя ФАБ-250. При этом конструктивные изменения в крыле ТБ-7, помимо установки двух спецбалок, будут заключаться в усилении двух нервюр крыла в местах подвески истребителей путем замены существующих раскосов и их креплений между лонжеронами на более мощные...»

Далее он приводил ориентировочные данные составного самолета. Максимальный полетный вес всей системы по прочности колес ТБ-7 не мог превышать 33500 кг. С двумя истребителями (6200 кг) и четырьмя ФАБ-250 (1000 кг) носитель мог быть заправлен максимально 4600-6000 кг топлива (первая цифра для варианта с дизелями М-40, вторая для варианта с карбюраторными моторами АМ-35А). Максимальная скорость 405-420 км/ч достигалась на высоте 6000 м при работе всех шести моторов на номинальном режиме, дальность полета могла составить 1320-1450 км, а его продолжительность – 4,5-5 ч. При отцепке истребителей на середине пути боевой радиус звена достигал 850-950 км. Для взлета не требовалось каких-то особых аэродромов: длина разбега, по расчетам, не превышала 500-520 м.

Таким образом, вариант составного звена из ТБ-7 и двух «мигов» оказался вполне перспективным. Однако дальше прикидок дело не пошло. Начав «за здравие», Незваль закончил свой ответ «за упокойной» фразой:

«В связи с наличием на заводе других работ, указанное переоборудование в текущем году выполнено быть не может»

В начале следующего, 1942 г. бомбардировщик ТБ-7 был снят с производства. Потеряв почти все базы в Крыму, авиация Черноморского флота вынуждена была действовать с единственного севастопольского и с кавказских аэродромов. Ситуация осложнилась настолько, что флоту было уже не до экспериментов со «звеньями». К тому же массовое производство двухмоторных бомбардировщиков Пе-2 отчасти сняло проблему поражения малоразмерных целей с пикирования. Идея составного самолета в очередной раз умерла, чтобы снова возродиться, но уже в новом обличье.

Что же касается капитана Шубикова и его товарищей, разбомбивших Черноводский мост, то у большинства из них судьбы оказались трагическими. «Звенья СПБ» еще несколько (не менее пяти) раз поднимались в воздух для нанесения ударов по колоннам немецких войск

и важным объектам в ближайшем тылу противника. 18 октября 11-я германская армия начала прорываться через Ишуньские позиции. Поскольку «мессершмитты» стали действовать уже в глубине Крыма, что ставило под угрозу безопасность тихоходных авиаматов ТБ-3, то приходилось отцеплять И-16 в районе Евпатории.

Утром 22 октября 38 истребителей разных типов, включая И-5, из Фрайдорфской группы вылетели для удара по дальнобойным орудиям и войскам неприятеля,двигающимся вдоль Перекопского залива и железной дороги Армянск – Джанкой. Однако на пути к цели группа распалась, в частности, летчики 8-го иап не обнаружили и, соответственно, не смогли прикрыть четверку СПБ из 32-го иап, как ранее было запланировано.

Один из пилотов этих машин лейтенант П.Г. Данилин впоследствии вспоминал: «Под ТБ-3 были подвешены самолеты, мой и Б.М. Литвинчука. После отцепки мы пристроились к Шубикову, который повел нас в сторону Перекопа. Мы летели без прикрытия на высоте 1200 м. В районе цели была двухслойная облачность 5-6 баллов. Между слоями мы сделали вираж, но обнаружить батарею не смогли. Через разрыв облаков мы увидели скопление танков и начали пикировать на них. Шубиков с нами не пикировал, видимо, потому, что он был без бомб и вообще по ряду причин не планировал лететь. Но я видел недалеко от него один Вf109. После сбрасывания бомб мы вышли из пикирования уже под нижним слоем облаков, но только вдвоем. На маршруте к нам пристроился один И-16, но, как потом оказалось, это был не Шубиков а летчик другой эскадрильи. Таким образом, как погиб Шубиков, ни я, ни Литвинчук не видели»

Согласно документам, подбитый И-16 капитана А.В. Шубикова совершил вынужденную посадку в районе линии фронта, но к своим Арсений Васильевич не вышел. В тот день Фрайдорфская группа лишилась по крайней мере трех «ишаков», поэтому трудно однозначно ответить на вопрос: кто из немецких асов сбил героя боев в Испании и первых дней Великой Отечественной. Все-таки, наиболее вероятно, меткую очередь выпустил командир группы II/JG3 капитан Г. Голлоб (G. Gollob), который доложил о пяти сбитых 22 октября советских самолетах, из них трех И-16. Вполне возможно, что истребитель Шубикова был поврежден зенитным огнем, и германский «охотник» лишь добил его.

Подведение промежуточных итогов

Снова мысленно перенесемся в Румынию, которая привыкала жить по законам военного времени. К началу августа 1941 г. румынские войска вновь полностью заняли Бессарабию и Северную Буковину, большую часть территории советской Молдавии. Они готовились присоединить плодородные земли между Днестром и Бугом, которые называли Трансистрией; Гитлер обещал передать этот район под румынское оккупационное управление. Казалось, политика И. Антонеску, нацеленная на тесное политическое и военное сотрудничество с Германией, приносит зримые плоды.

Однако бомбардировки румынской территории не ослабевали. Нельзя сказать, будто они сопровождались серьезными разрушениями и потерями, но заставляли немецко-румынское командование держать в постоянной готовности значительные силы, прежде всего противовоздушной обороны. Численность войск немецкой воздушной миссии в Румынии превысила 50 тыс. человек. Если ВВС ЧФ атаковали, как и ранее, преимущественно Констанцу, Плоешти, Чернаводы, то их коллеги из авиации ГК небольшими подразделениями продолжали наносить удары также по Бухаресту, Фетешти, Джурджу, Галацу, Бузеу и другим городам.

Интенсивность налетов оставалась небольшой, но отдельные авиаполки значительную часть вылетов затрачивали на выполнение данной работы. Так, 21-й дбап 22-й авиадивизии до конца июля 1941 г. с крымских аэродромов Саки и Кача совершил 151 боевой самолето-вылет, из них в 17 дневных и 52 ночных вылетах были атакованы промышленные объекты. Известно, что с начала войны было потеряно 24 ДБ-3 и ДБ-3Ф из имевшихся 72 машин, но часть, которой командовали полковник Н.И. Новодранов, майор Прокофьев, а

затем майор Ф.И. Меньшиков, сохранила высокую боеготовность, многие экипажи хорошо изучили дальние маршруты в Румынию

81-й дбап 50-й авиадивизии бомбил цели в Румынии только в ночное время. Полк выполнил 7 самолето-вылетов по дальним объектам (преимущественно в Плоешти и Бухаресте) в июле и 23 самолето-вылета в следующем месяце. В документах отмечалось, что с 1 по 18 августа 81-й дбап с аэродромов Ново-Николаевка и Мелитополь совершил 191 дневной и 40 ночных вылетов, причем основные задания выполнялись в интересах Южного фронта. В указанное время полк располагал 10-12 ночными экипажами, которые бомбили Румынию, и среди них был командир майор Н.В. Микрюков; больше всего вылетов выполнил ст. лейтенант Ситников. Указывалось, что в бомболюки самолетов загружались преимущественно бомбы ФАБ-50 и ФАБ-100, в то время как более мощные огнеприпасы на внешней подвеске применялись редко

По подсчетам автора, до 18 августа соединения 4-го авиакорпуса ДД совершили 137 самолето-вылетов на атаку и разведку промышленных объектов в глубоком тылу противника (подразумеваются действия над Румынией). Из другого отчета следовало: до 17 августа экипажи 2-го мтап ВВС ЧФ выполнили 324 вылета. Но если авиация Главного командования вела борьбу преимущественно с наступающими мотомеханизированными войсками противника, то летчики-черноморцы в тот период других задач практически не имели. Несмотря на указания от 5 августа наркома ВМФ применять авиацию реже, но более массированно, выполнить сосредоточенные налеты не удавалось.

Так, 12 августа в налете на Плоешти приняло участие семь, а через день – девять ДБ-3. Учитывая сильное противодействие ПВО неприятеля не только в районе цели, но и на маршруте, его строили с облетом Констанцы с юга таким образом, чтобы весь полет (его общая протяженность превышала 1500 км) над неприятельской территорией проходил в темное время суток. При этом нагрузка на каждый экипаж во 2-м мтап, как и в 40-м бап, оставалась весьма небольшой (для сравнения укажем, что балтийские летчики действовали в первые два месяца войны в пять-шесть раз более интенсивно). Вероятно, командование Черноморского флота хотело сохранить авиацию для будущих боев.

Румынские источники сдержанно оценили результаты налетов советских бомбардировщиков. По данным штаба 6-й истребительной группы, находившегося на аэродроме Бухарест-Отопени, две эскадрильи в первые же дни войны в районе столицы сбили 37 советских бомбардировщиков, вынудив русских перейти на действия ночью. Командир «Авиационного командования Добруджа» подполковник К. Гергеску (С. Gergescu) признал, что Констанца стала прифронтовым городом, пострадали портовые сооружения, но серьезных потерь в кораблях и судах не было. Повреждения Чернаводского моста оказались небольшими, и уже через несколько дней движение по нему удалось восстановить. И, наконец, налеты на Плоешти, особенно 13 июля, действительно причинили большой ущерб. Объемы нефтепереработки тогда сократились на 12-15%. Однако вскоре румыны построили в нескольких десятках километров от города «ложный Плоешти», сформировали здесь мощную группу зенитной артиллерии, и якобы именно на бутафорские объекты сбрасывали бомбы советские самолеты со второй половины июля. Так, в ночь на 23 июля пожар был вызван поджогом нескольких бочек бензина, а за прямые попадания в нефтехранилища в одну из августовских ночей советские экипажи приняли подрывы пиротехнических шашек

В это время боевые действия на сухопутном фронте развивались неблагоприятно для советского командования. Хотя в первый месяц кампании немецко-румынские войска на южном фланге советско-германского фронта наступали не столь стремительно, как, скажем, на киевском или смоленском направлениях, к 7 августа враг активизировался, захватив Котовск, Балту, Первомайск, Вознесенск, как бы охватывая наш приморский фланг. На следующий день Одесса, которую обороняли войска Приморской армии, была объявлена на осадном положении. Вскоре к огневой поддержке оборонявшихся здесь соединений и частей были привлечены боевые корабли и авиация Черноморского флота. Адмирал Н.Г. Кузнецов 15 августа приказал Военному совету ЧФ «ввиду малого поступления авиации в августе и

возможности крупных операций – авиацию беречь и использовать ее лишь по важным объектам, а не летать ради того, чтобы только занять авиацию»

В ответ на требование Ставки ВГК «Одессу не сдавать и оборонять до последней возможности» Военный совет ЧФ докладывал о жестоких боях на фронте Одесского оборонительного района (ООР), тяжелых потерях от обстрелов со стороны противника и бомбардировок немецко-румынской авиации. Неоднократно неприятель атаковал наши аэродромы в этом районе и в Крыму, а также корабли и суда в море. Из доклада вице-адмирала Ф.С. Октябрьского наркому обороны И.В. Сталину от 23 августа следовало, что войска ООР были сильно утомлены, ежедневные потери от всех причин составляли 800-1000 человек

В этой ситуации адмирал Н.Г. Кузнецов порекомендовал Военному совету ЧФ нанести новые воздушные удары по Бухаресту с целью оттянуть туда часть сил вражеской авиации. Поскольку к этому времени был накоплен определенный опыт налетов на Берлин, авиаторам приказали использовать максимально тяжелые бомбы. Военный совет сразу же взялся за подготовку рейда. В ночь на 8 сентября семь ДБ-3Ф, ведомые зам. командира 2-го мтап Героем Советского Союза майором Н.А. Токаревым, сбросили три ФАБ-1000 и восемь ФАБ-500 на вражескую столицу. Можно отметить, что в первый день «зимней войны» этот летчик по ошибке сбросил смертоносный груз на жилые кварталы Хельсинки, в результате чего погибло много мирных жителей. Теперь Токарев атаковал другую столицу неприятельского государства – Бухарест в соответствии с боевым приказом. Другие экипажи возглавляли капитаны Ф.М. Чумичев, Ф.Е. Острошапкин и И.П. Скориков, ст. лейтенант Г.Г. Черниенко, лейтенанты И.У. Чупров и В.Н. Беликов, каждый из которых успел приобрести боевой опыт.

В течение 11 сентября вражеская авиация нанесла несколько особенно сильных ударов по Одессе – только в результате утреннего налета 15 Ju88 из KG51 погиб 121 и получили ранения 162 мирных жителя. Увы, по большому счету отомстить врагу было уже нечем. В ночь на 13 сентября звено ДБ-3 сбросило на Бухарест три ФАБ-1000 и две ФАБ-250. Над ночным городом вновь были разбросаны тысячи листовок. Насколько известно, в румынской столице в сентябре от налетов пострадало 14 человек. Тем не менее стамбульский корреспондент британской газеты «Таймс» сообщил о переезде в результате бомбардировок румынского правительства из Бухареста в Синаю. Советская пресса преувеличила величину ущерба, нанесенного неприятелю, стремясь максимально использовать моральный эффект. Немцы же не отказали себе в удовольствии лишний раз оповестить мир о «кровавых злодеяниях большевизма».

Дневные налеты на нефтепромыслы и нефтеперерабатывающие предприятия Румынии завершились, а ночные значительно сократились. Наряду с самолетами СБ, Пе-2 и ДБ-3 в них участвовали также летающие лодки ГСТ. По данным немецкой авиационной миссии в Румынии, последний значительный воздушный бой в районе Констанцы произошел 19 сентября, когда было уничтожено три советских самолета. Около 10 ч по средневропейскому времени истребители I(J)/LG2 сбили в 20 км восточнее аэродрома Мамайя два ДБ-3, а перед заходом солнца обнаружили и успешно атаковали в 80 км восточнее Констанцы летающую лодку МБР-2. Эти потери признает советская сторона.

Согласно нашим источникам, утром командир 2-го мтап майор А.Г. Биба направил на разведку в сторону румынского побережья экипажи ст. лейтенантов А. Быковского и П. Фильченкова: требовалось уточнить предварительные данные о выходе из портов Румынии и Болгарии неприятельского флота в район Одессы. Однако обратно самолеты не вернулись, и судьба их долго оставалась неизвестной. Не вернулась и летающая лодка из 119-го рап, которую послали для оказания летчикам-бомбардировщикам посильной помощи.

Как рассказал после войны Аггей Дмитриевич Быковский, он буквально накануне добился разрешения на перевод в минно-торпедный полк из разведывательного (ранее служил в 45-й ораэ и 119-м рап, выполняя задания на «амбарчиках» – МБР-2) и совершал 19 сентября первый вылет на ДБ-3Ф. Ему не приходилось летать в сторону Констанцы, что

негативно сказалось на результатах, поскольку не удалось ни ввести в заблуждение ПВО неприятеля, ни скрыться от перехвата истребителей в облаках. Вероятно, Быковский единственный, кто остался жив из 11 сбитых в тот день авиаторов-черноморцев. Он пережил ужасы плена и вернулся домой из Норвегии в июне 1945 г. После войны он вспоминал:

«На разведку мы вылетели с аэродрома Карагоз в 10 ч 20 мин. Над морем стояла низкая облачность. На дальних подступах к Констанце нас внезапно атаковали три вражеских истребителя Bf109. С первого же захода они сбили ведомый самолет, и он упал в море. Развернувшись, фашисты ринулись на нас. Мы стойко отбивали атаки, но силы были неравны. Пулеметная очередь сразила штурмана Н. Пакова. После этого гитлеровцы нанесли удар сзади сверху. Воздушный стрелок Ф. Бублей доложил, что убит стрелок-радист Е. Михальченко. Я приказал Федору заменить погибшего, но ответа не получил. Видимо, он тоже был убит.

Теперь я остался один и старался уйти подальше от берегов. На высоте около 400 м самолет загорелся. Пылала левая плоскость. Огонь проник в кабину, на мне загорелись унты. Продолжать полет стало невозможно, и я посадил машину на воду. Бомбардировщик с погибшими бойцами затонул <оба самолета занесли на счет унтер-офицера К. Рекопфа (K. Rehkopf). – Прим. авт.>. А я успел покинуть кабину и благодаря спасательному жилету остался на воде. Это произошло километрах в 120 от Констанцы.

Примерно через час я заметил в воздухе черную точку. Она приближалась со стороны Констанцы. Понял, что надо мной нависла опасность попасть в лапы врага. Вскоре недалеко сел немецкий гидросамолет. Я сжал в руке пистолет, решив живым в плен не сдаваться. Нажал на спуск, но выстрела не последовало...

Меня схватили, посадили на гидроплан и доставили на аэродром вблизи Констанцы. Здесь меня допрашивали, избивали, потом отправили в тюрьму Бухареста. И начались долгие и страшные года фашистской неволи, годы унижений, издевательств, глумлений. Из тюрьмы перевели в лагерь военнопленных, а оттуда в Австрию...»

Однако не хотелось бы заканчивать на такой грустной ноте. Тем более что, несмотря на недостатки в боевой и тактической подготовке наших экипажей (морских и сухопутных), неприятель понес заметный ущерб, что видно из табл. 5.1 В табл. 5.2 приведены сведения о налетах на различные военные и политические объекты Румынии 2-го мтап ВВС ЧФ, выполнявшего эти задания наиболее интенсивно.

Противник считал уничтоженными за первые пять месяцев войны над Румынией не менее 200 самолетов с красными звездами на борту. Так, в отчете немецкой авиационной миссии указывается, что с 22 июня по 21 октября 1941 г. «мессершмитты» сбили 73 самолета, зенитчики – 69, а одна машина была уничтожена иным способом. Комментируя эти данные, отметим, что они преувеличены примерно вдвое. В ряде случаев гибель советских самолетов была связана с различными неисправностями материальной части, ошибками в технике пилотирования и, как результат, авариями и катастрофами. В подтверждение этого тезиса отметим: германские истребители претендовали, например, на уничтожение вечером 18 июля двух МБР-2 неподалеку от Констанцы, а на свои аэродромы не вернулись девять машин данного типа из 119-го рап – вероятно, гибель самолетов была связана с исключительно сложными метеоусловиями в этом районе.

Таблица 5.1. Результаты налетов советских ВВС на Румынию в 1941 г. (стр. 377)

Месяц Самолетов Налетов Сброшено бомб, шт Погибло, чел. Ранено, чел. Разрушено зданий Повреждено зданий

Июнь 434 1618 2322 281 412 163 245

Июль 1381 3759 3484 188 322 212 804

Август 354 985 1206 34 54 89 116

Сентябрь 295 880 352 16 31 32 50

Октябрь 184 572 14 1 – 1 2

Ноябрь 3 3 – – – – –

Всего 2651 7817 7378 520 819 497 1217

Примечание. В декабре налетов не было зафиксировано.

Таблица 5.2. Бомбовые удары самолетов 2-го мтап по целям в Румынии в течение пяти первых месяцев войны (22.06-22.11.1941 г.). (стр. 377)

Объект бомбардировки	Число самолетовылетов	Сброшено бомб, шт.	Вес бомб, т
Констанца (порт)	138	847	107,2
Констанца (нефтяные резервуары)	28	64	13,6
Плешти	92	11425	75,3
Сулина	20	60	6
Галац	5	48	5,7
Бухарест	12	18	11

Примечание: Всего за указанный период самолеты полка произвели 1093 самолетовылетов, сбросив 991,4 т бомб, в том числе 22 ФАБ-1000, 215 ФАБ-500, 299 ФАБ-250, 5971 ФАБ-100 и 20 мин АМГ-1.