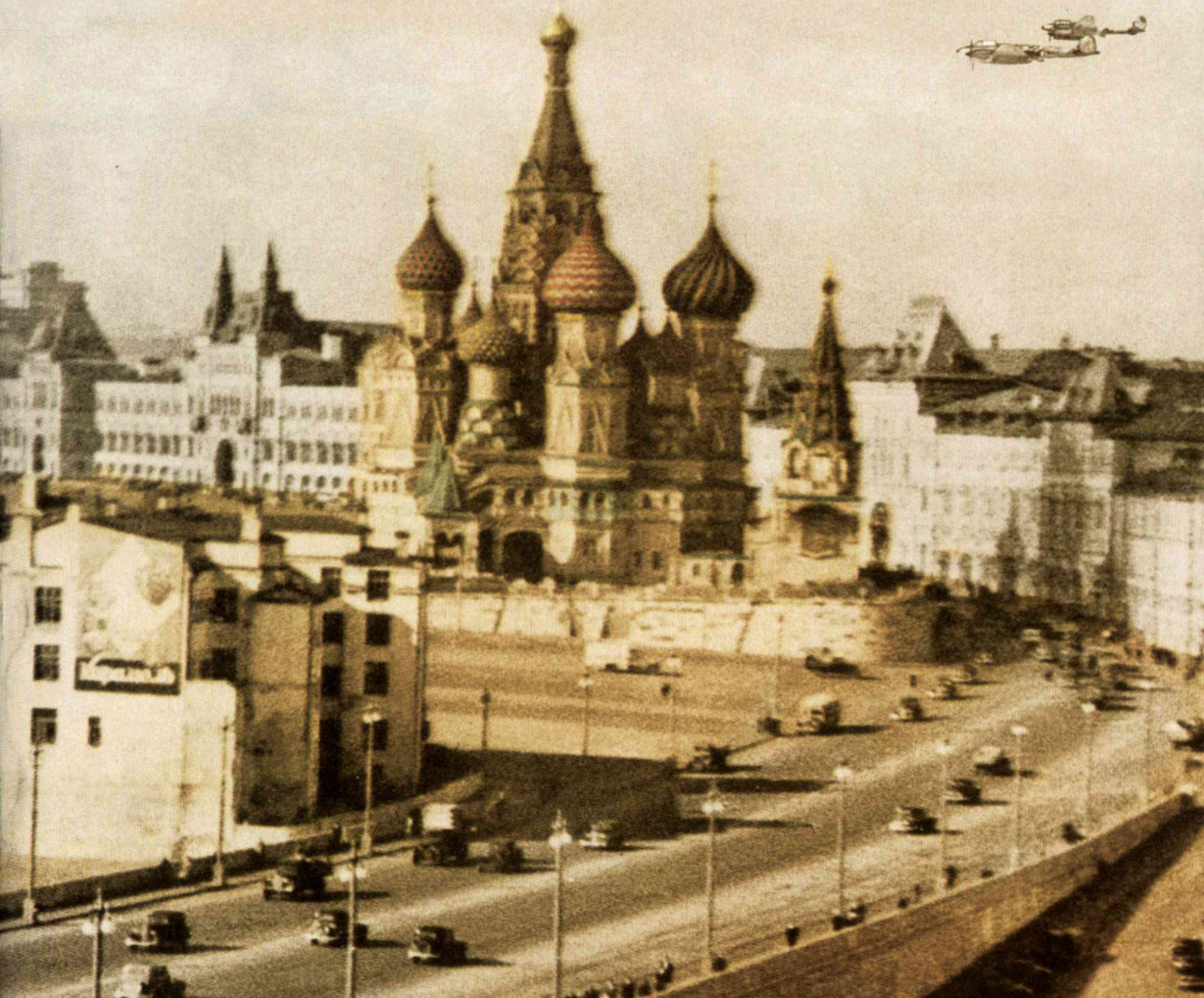


К 65-летию разгрома немецких войск под Москвой

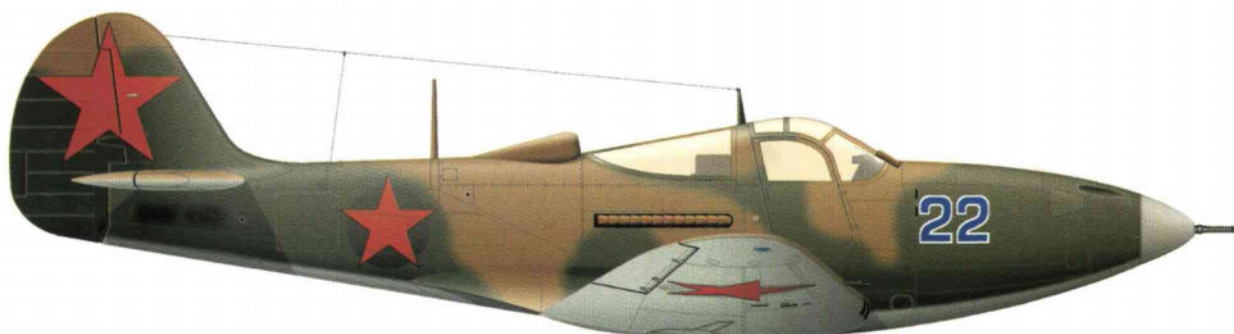
Дмитрий Хазанов

НЕИЗВЕСТНАЯ БИТВА В НЕБЕ МОСКВЫ 1941—1944 гг.





МиГ-3 лейтенанта С.А. Рубцова – одного из лучших разведчиков 120-го иап



Р-39 ст. лейтенанта Н.М. Соркина из 28-го иап. Аэродром Внуково, апрель 1942 г.



МиГ-3 лейтенанта Н.П. Коваля из 16-го иап. Аэродром Люберцы, июнь 1942 г.



«Харрикейн» 67-го иап. Аэродром Кубинка, март 1942 г.



ЛаГГ-3 178-го иап. Аэродром Липицы, около Серпухова, лето 1942 г.

Дмитрий Хазанов

НЕИЗВЕСТНАЯ БИТВА В НЕБЕ МОСКВЫ 1941—1944 гг.

Финал

К 65-летию разгрома немецких войск под Москвой

Москва
Издательский Дом
«Техника — молодежи»
2007

Дмитрий Борисович Хазанов
Неизвестная битва в небе Москвы
1941—1944 гг.

Финал

Библиотека журнала «Техника — молодежи»

Главный редактор **Александр Перевозчиков**

Редактор **Ирина Башнина**

Верстка **Анна Усова, Мария Исмаилова**

Цветные иллюстрации **Михаил Быков**

Обложка **Екатерина Красовская**

Рецензент **Мирослав Морозов**

Фотографии Центрального архива кинофотодокументов, Музея войск ПВО, Музея войск Специального назначения,
Центрального дома авиации и космонавтики, коллекции автора

ОГЛАВЛЕНИЕ

Предисловие	3
Вяземские десанты	5
Фронт отошел от Москвы	29
Советские войска переходят к обороне	65
Москва и ее противовоздушная оборона	85
Истребители – наиболее эффективное средство ПВО	103
Заключение	140
Послесловие	141
Приложения	142

ЛР № 071063 от 7 июля 1994 г.

Подписано в печать 10.08.06. Формат 210х290. Бумага офсетная. Печать офсетная.

Тираж 2000 (1-й завод). Заказ №14. Типография Издательского дома «Техника — молодежи».

127051, Москва, а/я 94.

Тел.: (495) 625-17-41, www.tm-magazin.ru

Внимание! Заказать журнал «Авиамастер» и другие издания Издательского дома «Техника — молодежи»
можно по интернету: www.tm-magazin.ru

© Хазанов Д.Б., текст, фотографии, 2006.

© Быков М.Ю., цветные иллюстрации, 2006.

© ЗАО «Корпорация ВЕСТ», оригинал-макет, 2006.

Перепечатка в любом виде, полностью или частично, запрещена.

ISBN 5-93848-029-9



Предисловие

Читателей ждет знакомство с третьей, заключительной частью монографии, посвященной битве в небе Москвы. На ее страницах рассказывается о Вяземской воздушно-десантной операции, завершении наступательных действий советских войск и переходе Красной Армии к обороне на московском направлении, а также о жизни столицы, особенностях ее противовоздушной обороны в период, когда линия фронта отошла непосредственно от стен города.

Работа, как и две предыдущие части, написана на основе советских и немецких архивных документов, боевых донесений, исторических справок, воспоминаний участников боевых действий с обеих сторон. Это позволило автору максимально приблизиться к истине при освящении событий, объективно показать их ход на земле и в воздухе.

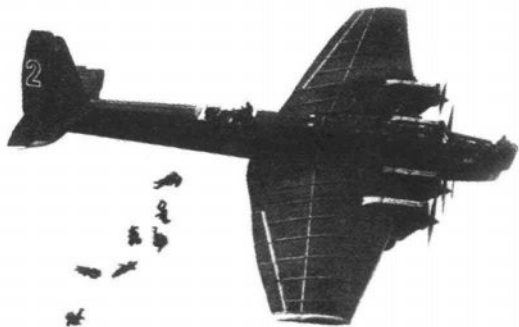
В российской исторической литературе часто говорится о «незавершенности» Московской битвы, но обычно не раскрывается смысл этого понятия. Во многих исследованиях рассказ обрывается на описании событий начала или середины февраля 1942 г. Между тем мартовские бои по упорству, напряженности, понесенным потерям даже превосходили те, что имели место ранее, хотя они и не принесли ощутимых успехов Красной Армии.

Автор подробно описывает усилия советских войск, стремившихся прорваться к Вязьме с разных направлений, контрмеры германского командования, сумевшего отрезать наши ударные группировки от своих тылов, попытки групп Белова и Ефремова выйти из окружения на завершающем этапе сражения. В монографии, насколько мне известно, впервые приведены обобщенные данные о Вяземской воздушно-десантной операции и проанализированы причины, не позволившие советскому командованию добиться оперативного успеха.

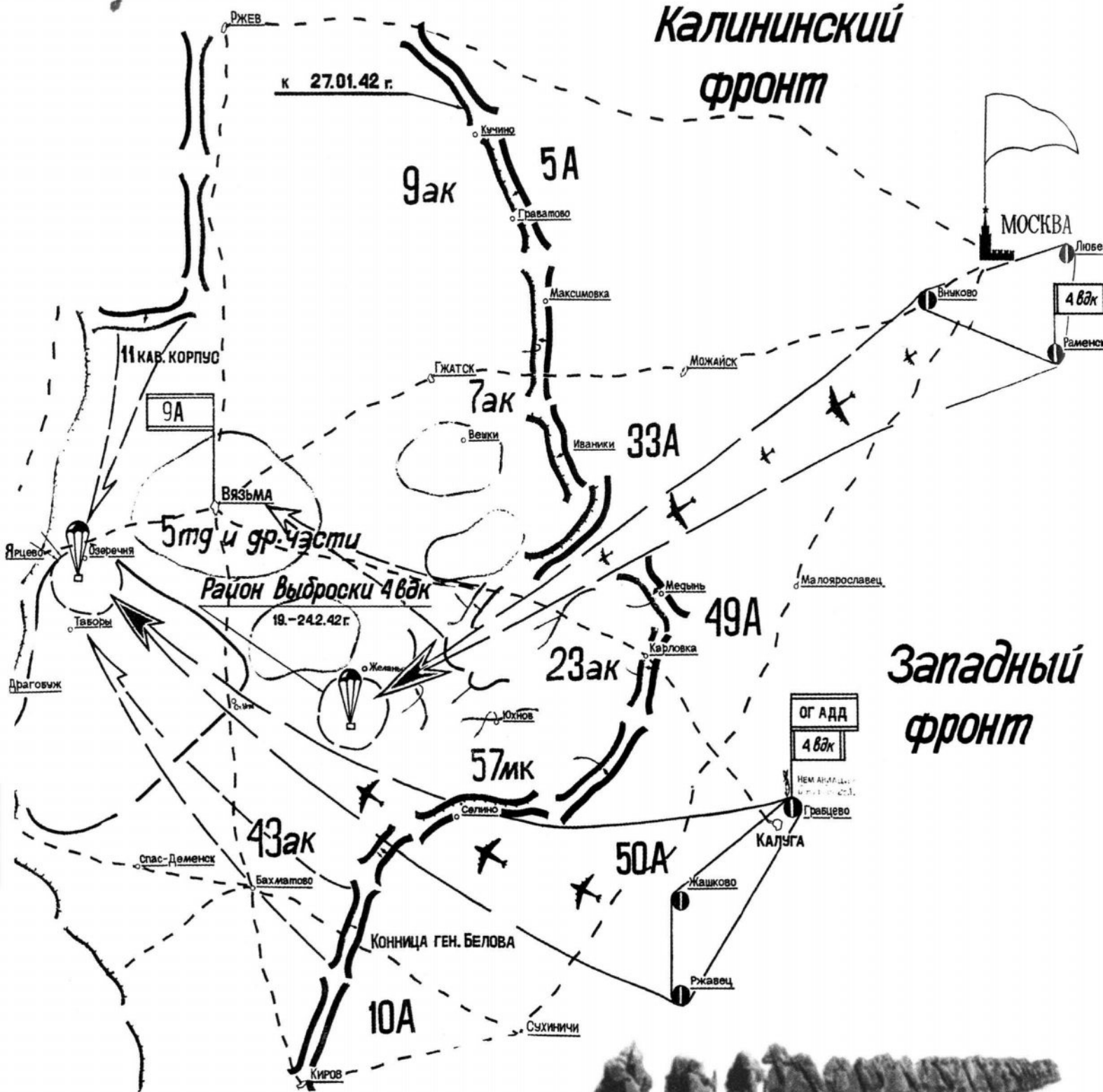
Мне особенно близко содержание двух последних глав настоящей книги. После участия в боевых действиях на Северо-Западном фронте, я в мае 1943 г. получил назначение в 12-й зв. иап, который входил в состав 6-го иак ПВО Москвы с основным базированием на Центральном аэродроме. Проходя здесь дальнейшую службу, часто летая на патрулирование в Подмоскovie и в районах коммуникаций Западного фронта, в том числе с аэродрома Двоекa вблизи Вязьмы, я не понаслышке знал о ряде событий, о которых рассказывает Дмитрий Хазанов. О многих деталях я с интересом прочитал в его книге. Хотел бы отметить, что работа летчиков-истребителей противовоздушной обороны не была легкой. Мы часто летали днем и ночью, в различных метеoусловиях, в том числе при минимуме погоды, с радио-локационным наведением с земли. Противник вынужден был отказаться не только от замысла разрушить наш любимый город, но и резко ограничил ведение разведки в московском регионе и районах фронтовых коммуникаций. Полагаю, в этом была частичка и наших заслуг.

Надеюсь, что данная работа не останется незамеченной широким кругом читателей, поскольку она представляет небольшим, но существенным кирпичиком в грандиозном здании объективной истории Великой Отечественной войны 1941—1945 гг., создание которого еще не окончено. Появление такой книги можно только приветствовать.

**Герой Советского Союза,
Заслуженный летчик-испытатель СССР,
генерал-лейтенант авиации в отставке
С.А. Микоян**



Калининский фронт



Вяземские десанты

Навстречу гвардейцам Белова

За годы войны советское командование выбросило и высадило более 50 тактических и два оперативно-тактических воздушных десанта. Особенно широко применялись воздушно-десантные войска (ВДВ) в битве под Москвой, в том числе и как обычные стрелковые части. Так, в начале октября 1941 г. на аэродром Орла, когда на подступах к городу шли бои, транспортные самолеты доставили подкрепление — бойцов и командиров 5-го воздушно-десантного корпуса (вдк). В ходе контрнаступления в середине декабря с самолетов ТБ-3 высадили отдельный батальон 4-го вдк в районе Теряевой Слободы (северо-восточнее Волоколамска). О десантировании 4 января 1942 г. рассказывалось в предыдущей книге. Тогда парашютисты майора И.Г. Старчака должны были подготовить площадку для приземления самолетов с десантниками в районе Мятлево. Однако сильное противодействие противника и плохие погодные условия не позволили немногочисленным смельчакам полностью осуществить задуманное, в частности, расчистить аэродром от глубокого снега даже с привлечением

местного населения. Вскоре после приземления десантники приступили к диверсионным действиям.

7 января И.В. Сталин подписал директиву Ставки ВГК, в которой определялись замысел стратегической операции по окружению и разгрому группы армий «Центр» и задачи фронтов, привлеченных к ее проведению. В частности, от командующего войсками Западного фронта генерала армии Г.К. Жукова документ требовал «нанести главный удар — силами ударной группы т. Белова и 50-й армии на Вязьму и завершить окружение Можайско-гжатско-вяземской группировки противника, во взаимодействии с войсками ударной группировки Калининского фронта» [1]. Казалось, обстановка складывалась благоприятно, и Ставка ВГК приняла решение высадить в тылу неприятеля крупный десант в районе Озеречни, юго-западнее Вязьмы. Перед 4-м воздушно-десантным корпусом (вдк) поставили задачу перерезать железную и шоссейную дороги Вязьма — Смоленск и способствовать захвату Вязьмы.

Вяземская воздушно-десантная операция вместила в себя несколько тактических выбросок и высадок десантников в период с середины января по конец февраля 1942г. В ней участвовали практически в полном составе 4-й вдк, отдельные подразделения 5-го вдк и 250-й отдельный

1. Построение десантных частей в Раменском в середине января 1942 г.





2. Парашютисты поднимаются на борт самолета ПС-84, который пилотировал А.И. Семенков

стрелковый полк (в некоторых документах его называли воздушно-десантным). Первый этап десантирования начался из района подмосковного Внукова, куда срочно направили три батальона (около 1300 бойцов) 201-й воздушно-десантной бригады (вдбр) 5-го вдк. Почти половина людей не имела опыта парашютных прыжков, и было решено продолжить обучение бойцов, временно не направляя их в тыл врага. Хорошо подготовленный личный состав батальона капитана И.А. Суржика в середине января 1942 г. вывели из боев северо-западнее Юхнова, однако к 17-му числу многих не успели обеспечить новыми парашютами. Посадочный десант — 250-й отдельный стрелковый полк того же корпуса — формировался на базе стрелковых подразделений Западного фронта. Ответственность за транспортировку десантников к месту выброски и высадки возложили на Московскую авиагруппу особого назначения (МАГОН) ГВФ. К ней в помощь привлекли три ТБ-3 23-й тбд, спешно переоборудовав тяжелые корабли для перевозки 45-мм противотанковых пушек.

Ранним утром 18 января с Внуковского аэродрома стартовали 16 кораблей ПС-84 из 21, привлеченного для операции. С 5 до 9 ч этого дня 462 человека из батальонов капитанов Суржика и Калашникова приземлились на парашютах в районах Знаменки, Желанья, Луги (примерно в 40 км юго-восточнее Вязьмы). Активного противодействия противник не оказал, и самолеты, входившие в МАГОН, в основном успешно выполнили задание, чему способствовали хорошая подготовка экипажей и обозначение района партизанскими кострами. Народные мстители также помогли десантникам найти сброшенные в глубокий снег грузы, указывали места сбора отдельным подразделениям. Вечером 18 января близ южной окраины Знаменки приземлились четыре ПС-84, доставившие группу обеспечения посадочного десанта в количестве 65 специалистов, включая стартовую команду. Им удалось к утру следующего дня подготовить площадку у Плеснево для принятия транспортных машин. Три корабля ГВФ (их лыжами не оборудовали) после разгрузки с трудом взлетели с засыпанной снегом полосу и ушли на восток, а четвертый не смог оторваться от земли и с рассветом был уничтожен штурмовым ударом немецких истребителей.

19 января вражеским зенитчикам удалось сбить еще один ПС-84 у станции Угра (пилот Н.А. Сафонов), а самолет Р-5 не вернулся из разведывательного полета в район десантирования. Все это говорило об усилении противо-

действия со стороны неприятеля. Выделенные для прикрытия транспортных машин и окрестностей Внукова истребители 43-й сад не смогли обеспечить надежного сопровождения тихоходных «дугласов»; опасаясь атак «мессершмиттов» командование решило впредь работу производить в сумерках и ночью. Если накануне экипажи ПС-84 выполнили задачу, то 19 января из-за потери ориентировки только 11 машин из 20 выбросили десант — приземлились 180 человек, имевшие кроме личного оружия 10 минометов, 33 ручных пулемета, пять противотанковых ружей, а также семь раций.

После возвращения командир ТБ-3 капитан Борисенко доложил, что не менее 400 человек из числа местного населения и партизан продолжают днем и ночью расчищать площадку у Плеснево; в работах участвовали и десантники капитана И.А. Суржика. Командир батальона, считая посадку самолетов с колесным шасси опасной, 20 января в 11 ч 37 мин радиовал на Большую землю: «Высылайте Солдатова. Суржик», т. е. просил ускорить отправку посадочного десанта 250-го полка. Командующий ВВС Западного фронта генерал Н.Ф. Науменко приказал в ближайшую ночь начать высадку.

К этому времени в штаб 8-го германского авиакорпуса поступила разнообразная разведывательная информация. Благодаря четкой работе службы наблюдения и интенсивным полетам разведчиков, неприятель вскрыл район десантирования и принял ответные меры. С 20 января немецкие самолеты разных типов стали бомбить и обстреливать цели в районе Плеснево в течение светлого времени суток. Налеты противника не причинили существенно-го ущерба самим десантникам, но штурмовые атаки «мессершмиттов» привели к гибели двух приземлившихся ПС-84; еще одну машину они сбили в воздухе. Всего вышло из строя девять «дугласов», из которых шесть пришлось списать. Кроме того, так и осталась неизвестной судьба пропавшего разведчика Р-5.

Транспортные самолеты к 22 января доставили 1011 бойцов и командиров 250-го полка, располагавших 24 минометами, 40 пулеметами, двумя противотанковыми 45-мм пушками и 12 рациями. К сожалению, одна часть высадившихся начала действовать в интересах 33-й армии, а другая — группы генерала П.А. Белова. Тем не менее парашютный и посадочный десанты уже представляли для неприятеля нешуточную угрозу, особенно с учетом слабости немецких тыловых коммуникаций того времени. Германское командование

объективно оценило положение. В журнале боевых действий 4-й полевой армии 19 января с тревогой отмечалось:

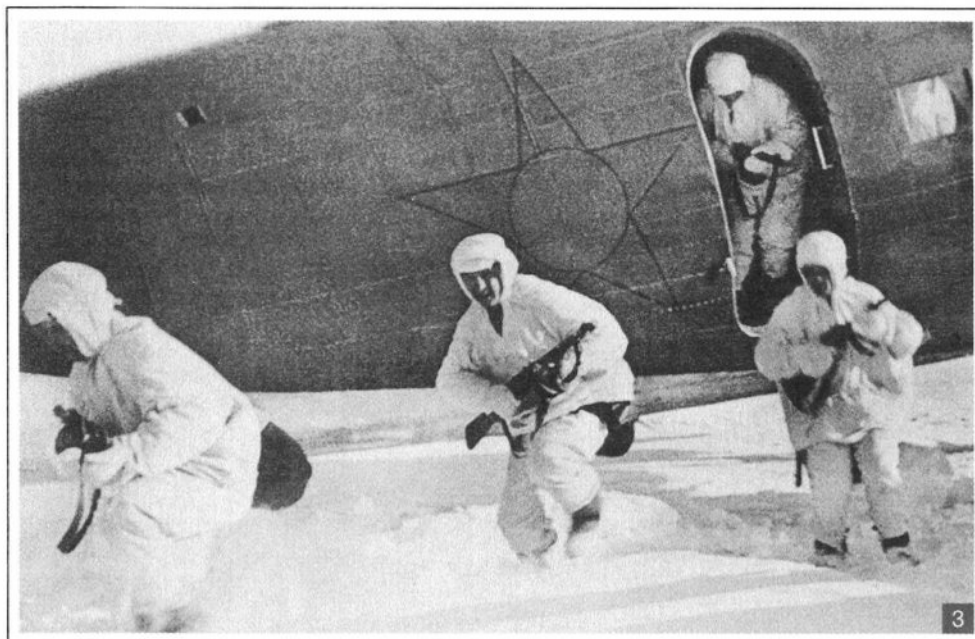
«Севернее лесничества Богородицкое создалась очень опасная обстановка из-за действий партизан и просочившихся в тыл подразделений русских регулярных войск. Противник продолжает выброску парашютистов. Строительные части и подразделения связи подверглись нападению и были разгромлены. Многие старосты казнены русскими» [2].

«18 января соединения 33-й армии из района прорыва под Медынью продвинулись в направлении на Юхнов, подойдя к нему на расстояние 15 км, — отметил германский историк К. Рейнгард. — 19 января Ставка приказала войскам этой армии прорываться на Вязьму и соединиться там с 1-м гвардейским и 11-м кавалерийским корпусами, а также частями воздушно-десантных войск... Попытки немецких 4-й общевойсковой и 4-й танковой армий остановить прорвавшегося противника путем контратак были осложнены тем, что русские уже находились в тылу запланированных для 4-й армии зимних позиций. Гитлер, не желавший дать разрешение на глубокий отвод войск, приказал командующему 4-й армией явиться к нему для доклада. По мнению фюрера, Кюблер не был тем человеком, который мог справиться с кризисом (как известно, вскоре в должности командующего его сменил генерал Хейнрици. — Прим. авт.)» [3].

Как следовало из оперативных документов штаба ВДВ, 13 суток советские десантники удерживали важный район

в тылу врага. Успех был бы большим, но туман, сильная дымка, похолодание временами до минус 40°С снижали видимость, усложняли взлет и десантирование, растягивали операцию во времени. Выявились серьезные трудности в организации управления и связи. Так, служба связи авиачастей ГВФ, на самолетах которых проводилась основная выброска, имела специфические отличия (правила связи, система кодов, подготовка радистов), затруднявшие взаимодействие со связистами ВВС Красной Армии. Скоротечность и упущения при подготовке операции не позволили разработать радиосигнальную таблицу для всех самолетов и переподготовить радистов в экипажах. Кроме того, между транспортными самолетами ПС-84 (имели радиостанции РСБ-бис) и тяжелыми кораблями ТБ-3 (оснащались устаревшими рациями типа 11 СК) устойчивая связь поддерживалась на расстоянии всего 200 км. Сказались недостатки и в подготовке радистов-десантников. Разработанная накануне высадки единая таблица радиосигналов оказалась неудачной, и войска ее не применяли. 21 января штаб ВВС фронта утвердил новую таблицу, вручив ее начальнику штаба 250-го полка, однако самолет, на котором он вылетел за линию фронта, пропал без вести.

Начальник штаба ВВС Западного фронта полковник А.С. Пронин оперативно обобщил опыт проведения первой части операции. В подготовленном им документе было сформулировано 12 выводов, из которых наиболее важными представляются следующие:



3. Бойцы 250-го полка с борта самолета ПС-84 устремляются в бой

4. Высадка передового десантного отряда в районе площадки Плеснево





5

5. Транспортные самолеты сбрасывают на парашютах в расположение наших десантников грузовые контейнеры

6. Воины разведывательного подразделения 8-й вдбр наблюдают за противником



6

«— Выбору района выброски десанта должно предшествовать детальное изучение группировки сил противника в предполагаемом районе, причем для получения полных данных надлежит использовать все виды разведки.

— Транспортировку посадочного десанта в зимних условиях при глубине снежного покрова выше 30 см надо производить на самолетах, оборудованных лыжами. Это освободит силы десанта от необходимости готовить посадочную площадку, позволит принимать посадочный десант на любом снежном поле.

— Для точности выхода самолетов, транспортирующих десант в район выброски, и особенно в ночное время, при неблагоприятной метеобстановке необходимо в предполагаемый район выброски заблаговременно доставлять приводную радиостанцию.

— Для создания оперативной маскировки и отвлечения внимания противника от района выброски желательно одновременно с десантированием производить выброску ложного десанта, в виде болванок на парашютах.

— Нельзя допускать растяжку выброски десанта по времени в одном районе, ибо этим теряется элемент внезапности, что очень важно при проведении десантной операции.

— Десантная операция показала, что высадить посадочный десант в ночное время возможно, но летный состав, привлекаемый к транспортировке, должен иметь практику посадки с бортовыми фарами.

— В целях скрытности от противника аэродром погрузки и отправки десанта должен находиться на удалении от линии фронта не менее 100 — 90 км, летные части, предназначенные для транспортировки, сосредотачивать за сутки до начала операции» [4].

К сожалению, не все эти положения удалось учесть при подготовке следующего, более крупного десанта.

**7. Радиисты за работой.
Трудно переоценить
их роль для согласования
действий войск по обе
стороны линии фронта**

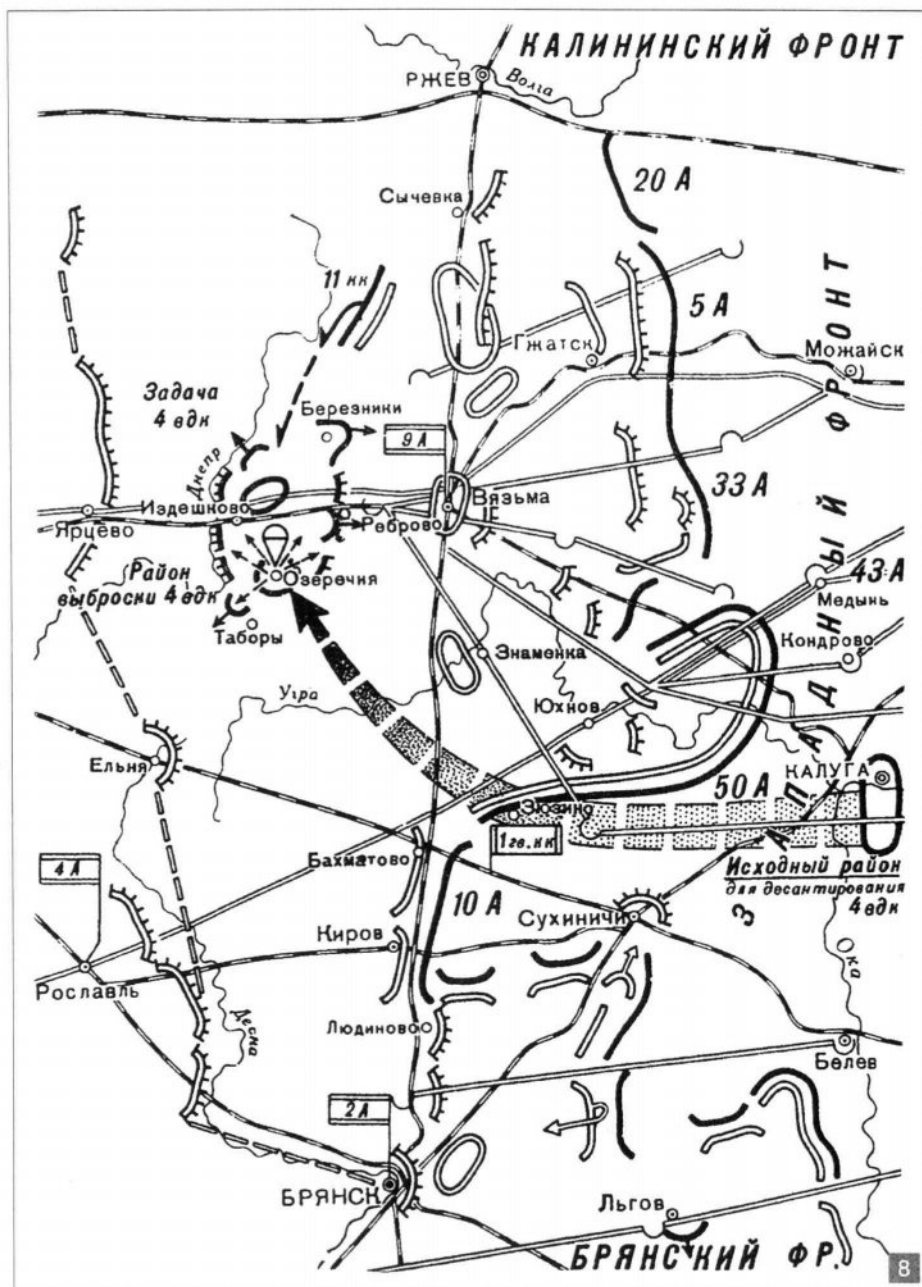
Между Вязьмой и Смоленском

Штабы ВДВ и ВВС Красной Армии к середине января совместно разработали план высадки и выброски между Вязьмой и Смоленском целого воздушно-десантного корпуса. 4-й вдк (командир полковник А.Ф. Левашов) состоял к началу 1942 г. из 7-й, 8-й, 214-й воздушно-десантных бригад и ряда частей усиления, включая артиллерийский дивизион. Это было одно из наиболее боеспособных десантных соединений, многие бойцы и командиры успели накопить бесценный опыт. При благоприятном развитии операции корпус вместе с другими соединениями и объединениями Западного и Калининского фронтов смог бы принять активное участие в окружении большей части войск группы армий «Центр»: 53 вражеские дивизии, в том числе десять танковых и две моторизованные, оказались бы отрезанными от тыловых коммуникаций. Но при подготовке операции имелись существенные упущения. Так, к работе не были привлечены офицеры штаба Западного фронта, что отрицательно сказалось на ее итогах. Негативную роль сыграла и нехватка транспортных средств. Расчет показал, что для одновременного десантирования всех частей корпуса требовалось привлечь не менее 500 транспортных самолетов, в то время как фактически выделялись 43 ПС-84 (42 исправных) и 27 ТБ-3 (21 исправный).

Из опыта боевых действий при десантировании частей 5-го вдк в период с 17 по 22 января видно, какое большое внимание следовало уделять скрытности сосредоточения сил, внезапности, введению в заблуждение противника. Так, полковник Пронин считал неоправданным расположение исходного района сбора вблизи линии фронта. Однако в вышестоящих штабах выбрали для базирования десантников и сводной транспортной авиагруппы Калужский аэроузел, находившийся всего в 30 — 40 км от передовых частей противника.

Такое решение впоследствии неоднократно критиковалось в исторических исследованиях. Однако оно было в значительной степени вынужденным, ибо позволяло компенсировать нехватку самолетов. По оптимистичным





8. Обстановка на Западном фронте к 25 января 1942 г. и замысел применения советским командованием 4-го воздушно-десантного корпуса

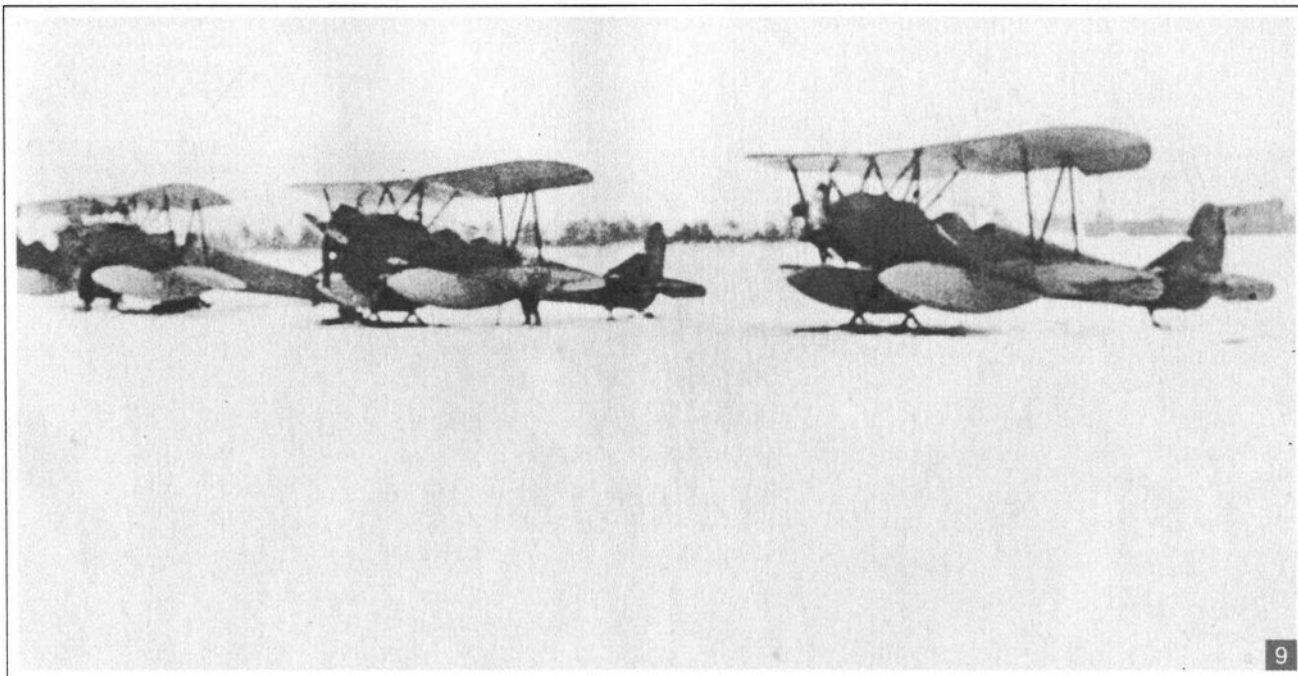
оценкам штабных командиров, считалось возможным за 12 — 15 рейсов выполнить задачу, затратив на нее трое — четверо суток. В район недавно освобожденной Калуги срочно направилась оперативная группа ВВС фронта во главе с генералом С.А. Худяковым. Оставленные противником полевые аэродромы располагались недалеко от дорог и прилегали к лесным массивам. Мощные кроны деревьев облегчали маскировку. Упростили организацию базирования и сохранившиеся капониры для самолетов. Казалось, район сосредоточения выбран весьма удачно. И все же расположение большого количества техники, различного военного имущества в относительной близости от противника оказалось серьезной ошибкой.

Нельзя не согласиться с мнением советского военного историка генерала Л.М. Сороченко, что вопросы тылового обеспечения Вяземского оперативного десанта практически в плане отражены не были, и это следует поставить в вину штабным работникам. Предполагалось, что самостоятельные боевые действия частей корпуса в тылу противника продлятся не более двух — трех суток, после чего произойдет их соединение с наступающими войсками Западного фронта. Следовательно, тылового обеспечения

операции на длительный срок не потребуется. Поэтому командир корпуса полковник А.Ф. Левашов и начальник тыла Западного фронта генерал В.П. Виноградов не согласовали многие детали взаимодействия.

Командование фронта полагало: будет вполне достаточно на несколько суток боев тех материальных средств, с которыми 4-й вдж собирались десантировать. Не предусмотрели доставку во вражеский тыл средств подвоза имущества. Высказывалась уверенность, что их десант захватит у противника в районе высадки. Ни ремонтников, ни запасных водителей за линию фронта забрасывать не собирались. Также не планировалось покрывать расход и потери материальных средств в ходе боевых действий, хотя из-за долгого перебазирования и задержки с началом операции войска были вынуждены отчасти израсходовать на Большой земле запасы, предназначавшиеся для использования уже после десантирования. Не прорабатывались вопросы эвакуации раненых.

При расчете самолето-вылетов командование исходило из благоприятных метеоусловий, максимального напряжения сил всех экипажей; не брались в расчет боевые и небоевые потери, а также разного рода повреждения и



9



10

9. Эскадрилья самолетов У-2, оборудованных подвесными кабинами Щербакова

10. Воины-десантники готовятся к отражению атаки неприятельских танков

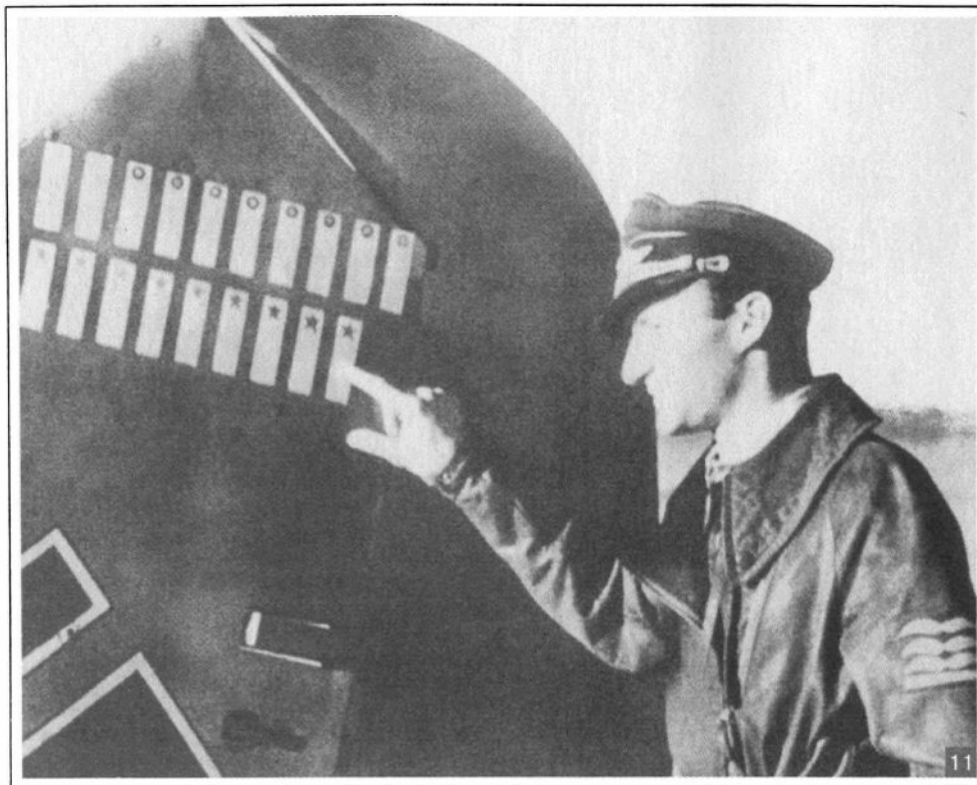
неполадки транспортных машин. На исходных аэродромах не было накоплено необходимого запаса горючего. Из-за нехватки транспортных самолетов не предусматривалось создание их резерва. В итоге план имел серьезные изъяны: при хорошо организованной работе аэродромов и наличии опытных экипажей на один вылет уходило бы 4 — 6 ч. А по расчету получалось, будто за 15 ч темного времени суток каждый ПС-84 должен совершить шесть полетов, а ТБ-3 — пять, что не соответствовало реальным возможностям экипажей. Все это говорило об отсутствии опыта у генералов и офицеров штабов различных уровней, привлеченных к подготовке воздушно-десантной операции.

В Раменское, где дислоцировались части 4-го вдк, еще 17 января прибыло руководство воздушно-десантных войск: командующий генерал В.А. Глазунов, член Военного совета дивизионный комиссар В.Я. Клоков и начальник штаба генерал П.П. Ионов. Они ознакомились с подготовкой батальонов и бригад и пришли к выводу, что необходимо заменить недостаточно обученную 7-ю вдбр на 9-ю вдбр, а первыми задействовать части 8-й вдбр. На следующий день в Раменское подали первые эшелоны для погрузки. Началось перебазирование личного состава

8-й бригады. Вслед за подчиненными подполковника А.А. Онуфриева места в пассажирских вагонах и теплушках заняли другие части. Эшелоны двигались на юг, но цель маршрута держалась в строжайшей тайне.

Транспортировка растянулась на девять суток вместо запланированных двух, так как немцы при отступлении взорвали железнодорожный мост через Оку в окрестностях Алексина. Вскоре стала известна конечная точка маршрута — Калужский аэродромный узел. Немецкая авиаразведка и агентура засекли перемещение эшелонов с бойцами, оружием и техникой к линии фронта. В свое время перед контрнаступлением под Москвой выдвигавшиеся вперед части 10-й армии прикрывались с воздуха истребительной авиацией, но на этот раз подобного патрулирования организовано не было. Не лучше обстояло дело и в районе самой Калуги: на только что занятых аэродромах не успели развернуть службу ВНОС и зенитные средства.

С 24 января штаб 8-й вдбр, возглавляемый майором Н.И. Сагайдачным, приступил к планированию выброски первых батальонов с аэродромов Жашково, Грабцево, Перемышль. 26 января весь личный состав корпуса удалось сосредоточить в районе Калуги. Здесь теперь распо-



11. Командир группы I/NJG4 капитан В. Шпис поясняет обстоятельства 19-й победы в воздухе. К моменту гибели 27 января 1942 г. он успел одержать еще одну победу

лагались как штаб 4-го вдк, так и командование воздушно-десантными войсками. Сюда же прилетел командир созданной транспортной авиагруппы генерал Л.А. Горбачевич. Командир корпуса А.Ф. Левашов, получивший накануне генеральское звание, отдал в тот же день частям боевой приказ на начало операции. Перед 4-м вдк Г.К. Жуков поставил задачу: в ночь на 27 января десантировать главные силы корпуса юго-западнее Вязьмы, в район Озеречня, Курдюмово, Комово (примерно в 40 км от райцентра) и после приземления перерезать основные коммуникации вяземской группировки противника, не допуская ни отхода неприятеля на запад, ни подхода его резервов. По своей инициативе командир 4-го вдк решил выбросить часть сил для разведывательно-диверсионных действий в оперативном тылу группы армий «Центр».

На этот раз больше внимания уделили организации связи. Кроме узла связи в Калуге в интересах десантников работали радисты и телеграфисты ряда подразделений связи Западного фронта и ВВС Красной Армии. В составе воздушного десанта были созданы специальные радиосети между бригадами и штабом корпуса, разработаны так называемые переговорные таблицы. Однако разведывательные отделы штабов имели весьма скудную информацию о дислокации противника в районе выброски, в частности у Озеречни, куда собирались приземлиться передовые отряды. Не имелось у командиров десантников и данных о действиях наших партизанских отрядов.

Вскоре выяснилось: из шести выделенных аэродромов в районе Калуги лишь Грабцево и Жашково полностью пригодны для взлетов транспортных самолетов, Ржавец можно использовать только днем. На этих аэродромах ранним утром 27 января началась загрузка в самолеты первых подразделений 8-й вдбр. В каждой машине размещалось по 15 — 18 бойцов, а в грузовые отсеки загружали тяжелое оружие, упакованное в парашютно-десантные мягкие мешки (ПДММ). Пока ожидали окончания снежной пурги, в штаб корпуса поступила телеграмма Г.К. Жукова: «Сообщите Левашову, что в тот район, который был мною отмечен на карте, вышла конница Соколова (11-й кавалерийский корпус. — Прим. авт.). Поэтому обстановка для Левашова облегчается. Продумайте технику связи и дайте указания людям, чтобы не было недоразумений» [5].

Казалось, ничто не могло помешать успеху предстоящей операции. Но советское командование недооценило угрозу со стороны люфтваффе. Еще 13 января «мессершмитты» без помех сожгли на аэродроме Грабцево приземлившийся «дуглас» с техсоставом, а заодно и стоявший неподалеку Пе-2. После того как вражеская разведка вскрыла сосредоточение самолетов и войск, 27 января примерно в 17 ч последовал бомбоштурмовой удар по изготавившемуся к старту десанту. Рискнем предположить, что неслучайно вражеские самолеты появились над взлетной полосой всего за несколько минут до выруливания по ней транспортных машин: немецкая агентура передала необходимые данные в свои штабы, которые проинформировали о подготовке экипажи. Немецкие разведчики обратили внимание на специальное зимнее обмундирование десантников и развертывание многочисленных советских штабов в только что освобожденных от противника населенных пунктах. Кроме того, германская служба радиоперехвата засекала интенсивный радиообмен в районе Калужского аэроузла в предшествующие двое суток. При выполнении налета люфтваффе добились полной внезапности — ни один из находившихся на аэродроме советских истребителей не вылетел наперерз группе из 24 Bf110 и Ju88.

«На аэродроме творилось что-то невообразимое, — вспоминал участник событий летчик 3-го тбап капитан А.И. Мосолов. — Тяжелые самолеты налетали друг на друга и загорались. Из них на ходу выпрыгивали бойцы и стремились подальше отбежать от мест взрывов. Десантирование с аэродрома Грабцево оказалось полностью сорвано». Впоследствии стало известно: в огне сгорели девять ТБ-3, один Як-1, один И-16, а 13 ТБ-3 получили повреждения и требовали ремонта. Как следует из немецких источников, основной удар нанесла авиагруппа I/NJG4, ведомая командиром капитаном В. Шписом (W. Spiess). При возвращении ведущий Bf110 был сбит зенитным огнем в районе Сухиничей и германский ас погиб. Однако батальон капитана В.П. Дробышевского временно остался без средств транспортировки.

Более удачно сложилась ситуация для другого передового батальона той же бригады на аэродроме Жашково. В 14 ч 30 мин (примерно за час до запланированного

времени) 27 января с 29 ПС-84 на парашютах выбросили первую группу капитана М.Я. Карнаухова. Но и здесь не все прошло гладко: из-за ошибок штурманов самолетов ГВФ в метель передовой отряд выбросили на 15 — 18 км южнее Озеречни. Кроме того, бойцы покидали машины на высоте 1500 — 2000 м вместо запланированных 500 м. В результате парашютистов разбросало в радиусе 15 км вокруг деревни Таборы, в которой, к счастью, не оказалось неприятеля. Сбор десантников проходил медленно, и капитан Карнаухов, не дождавшись появления шифровальщика, приказал передать радиogramму открытым текстом: «Приземлились, действуем» [6]. После этого связь надолго прервалась.

Разведывательный отдел 40-го германского танкового корпуса сообщил вечером того же дня в штаб 4-й полевой армии: «По донесению двух железнодорожных гарнизонов восточнее Бариново в 16 ч 35 мин отмечались пролеты 12 — 15 русских транспортных самолетов через железную дорогу Киров — Вязьма. В обратном направлении самолеты пролетали от 17 ч 00 мин до 17 ч 10 мин, что дает основание предполагать, что в районе Ельни — Дорогобужа сброшен авиадесант» [7]. Других данных немцы пока не имели, а ошибка с вычислением места приземления советских подразделений составляла более чем 100 км, и это не позволило неприятелю своевременно предпринять контрмеры.

Десантирование батальона майора А.Г. Кобца той же бригады было осуществлено с еще большими осложнениями. Лишь 17 ПС-84 смогли стартовать из Жашкова вечером. Они выбросили бойцов почти над запланированной площадкой, но в деревне Озеречня оказался сильный вражеский гарнизон. В результате батальон понес потери уже в воздухе. Как впоследствии стало известно, несколько десантников попали в плен, а троих, в том числе начальника политотдела 8-й вдбр батальонного комиссара И.А. Горохова, нацисты повесили в деревне на стропях парашютов.

Разведывательный отдел штаба 4-й германской танковой армии сообщил первые данные о советских парашютистах: они вылетали на самолетах, группами по 3 — 12 машин. На борту каждой находилось по 16 солдат, три младших командира и один комиссар. Десантники имели валенки и маскировочные халаты, которые надевали на ватники. Вооружались они автоматами, некоторые противотанковыми ружьями с оптическими прицелами. На основании допросов пленных немцы сделали вывод, что в десантники попадали молодые крепкие красноармейцы в возрасте около 20 лет отнюдь не на добровольной основе.

Из 648 десантировавшихся к утру 28 января комбаты собрали 476 человек. Среди них было несколько десятков бойцов из батальона капитана Дробышевского — их выбросили с одиночных ТБ-3 поздним вечером 27-го, после приведения в порядок взлетной полосы в Грабцево и восстановления незначительно поврежденных тяжелых машин. В глубоком снегу удалось отыскать лишь треть вооружения, боеприпасов, лыж, продовольствия в ПДММ. Уже в первые сутки десантирования плановая таблица

оказалась нарушена и в нее пришлось на ходу вносить изменения.

Отсутствие связи и достоверных данных о положении высадившихся в тылу врага бойцов заставило командование воздушно-десантных войск и корпуса принять определенные меры. Утром 28 января через линию фронта был послан У-2 для установления местонахождения передового отряда. Когда самолет не вернулся, то отправили второй, а затем и третий, но все они пропали. Лишь 1 февраля стала известна судьба экипажей. Потеряв ориентировку, один из них совершил вынужденную посадку из-за нехватки горючего у Малоярославца, второй потерпел аварию севернее Калуги. В третьем У-2 лейтенант Белов вылетел с помощником начальника разведотдела корпуса ст. лейтенантом А.П. Аксеновым. Пилот совершил пять посадок на занятой противником территории, после чего горючее закончилось. Даже после этого Аксенов продолжил поиск парашютистов в районе Издешково, двигаясь пешком. Он сумел найти и объединить в отряд около 200 десантников, овладеть с ними несколькими деревнями, а затем, используя найденный трофейный бензин, прилетел на У-2 к селу Андросово (9 км юго-восточнее станции Издешково), где находился временный командный пункт 8-й вдбр.

Руководству бригады также пришлось преодолеть немало трудностей, чтобы попасть в тыл врага. Командир бригады А.А. Онуфриев и ее комиссар И.В. Распопов рассчитывали десантироваться на самолетах У-2, но выяснилось: большинство их пилотов недавно прибыли в район Калуги из учебных центров и не имели навыков полетов в темное время суток. Неудачным оказался вылет ночью 28 января на самолете ПС-84. Не найдя условных сигналов, экипаж вернулся на аэродром Жашково. После доклада командира корабля М.М. Ястребова о невыполнении задания, генерал Л.А. Горбачев приказал отдать пилота под суд. Лишь заступничество комбрига спасло от больших неприятностей опытного авиатора, налетавшего до войны свыше 3 млн км по трассе Москва — Берлин. В следующую ночь командир, комиссар и 16 бойцов все же выбросились с парашютами в районе Таборы. Они двинулись к Озеречню, приняли неравный бой с вражескими лыжниками (из 3-й мд), и только появление ранее десантировавшихся воинов позволило подразделению избежать полной гибели — в живых остались лишь Онуфриев и Распопов.

Умело действовал командир 3-го батальона 8-й вдбр майор А.Г. Кобец. Он сориентировался в сложной обстановке, и в жестоком ночном бою его подразделение захватило Озеречню. К утру 29 января нацисты поспешно бежали, потеряв до 100 человек. Первыми трофеями стали шесть автомобилей, зенитное орудие, несколько радиостанций, другое имущество. После боя капитан М.Я. Карнаухов выбрал площадку для приземления основных сил, организовал ее оборону, а также приказал разжечь сигнальные костры. Однако большинство транспортных самолетов, не найдя на земле условных опозна-

12. Будни немецкого полевого аэродрома под Москвой: солдаты роты аэродромного обслуживания собирают снег в кузов грузовика



вательных знаков, в эту ночь уже вернулись на базы. С некоторых все же выбросили бойцов с тяжелым оружием. Правда, в заданный район штурманы вышли с большими ошибками. В результате подразделения бригады оказались разбросаны на значительной площади. Как потом выяснилось, с одного самолета парашютисты были выброшены даже в окрестностях г. Горький!

Стремясь как можно скорее десантировать бригаду, командование ВДВ отдало приказ совершать вылеты и днем. К вечеру 29 января в штаб 4-й германской полевой армии поступило сообщение, что в середине дня «между 11 ч 30 мин и 11 ч 45 мин русские транспортные самолеты, частично в сопровождении истребителей, пролетали над мостами через реку Угра у Вознесенья в западном и северном направлениях, двери у самолетов были открыты. Железнодорожная линия на Вязьму перерезана противни-

ком в пяти местах» [8]. После этого или другого подобного донесения немцы стали распространять сообщения, будто русские выбрасывали из транспортных самолетов десантников с малой высоты без парашютов прямо в глубокий снег. Естественно, советские документы и воспоминания участников событий этого не подтверждают.

В действительности, с самолетов ПС-84, а чаще У-2 и Р-5, неоднократно выбрасывали с бреющего полета ПДММ. Безжизненные мешки с различными грузами, вероятно, и стали для немцев очередным объектом в информационной войне, которая не затухала ни на день. Нацисты рисовали русских «дикими варварами», способными по приказам комиссаров совершать самоубийственные поступки, подобно прыжкам с самолетов без парашютов. Однако германское командование вынуждено было признать мужество и самоотверженность десантников,



13. Авария самолета У-2, принадлежащего 272-му авиаполку

14. На снимке запечатлены основные типы транспортных самолетов, участвовавших в Вяземской воздушно-десантной операции: ПС-84 (стоит на земле) и ТБ-3 (поднялся в воздух)



сражавшихся с огромным упорством. Отдельные подразделения 8-й вдбр целиком погибли, окруженные превосходящими силами противника, но в плен не сдались.

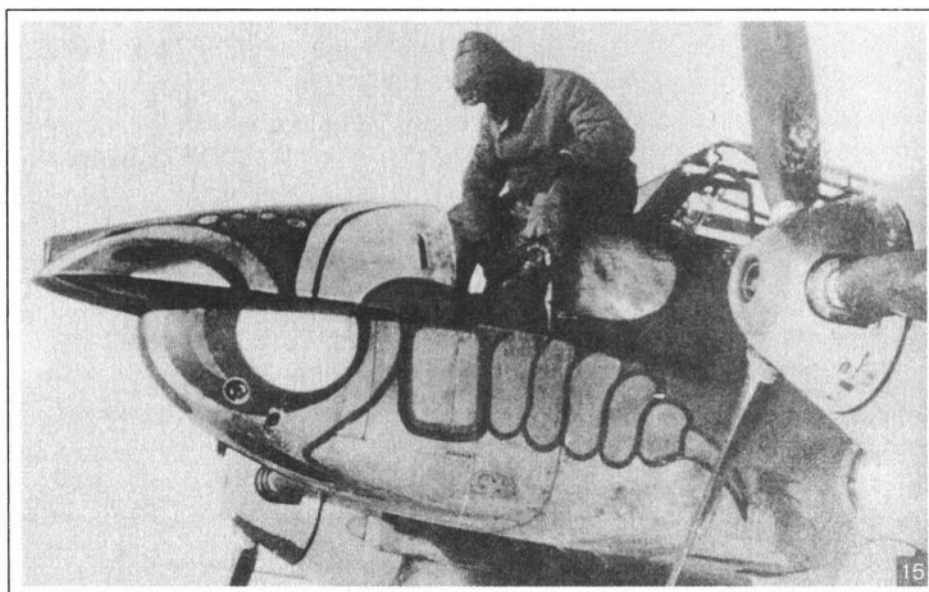
Внимательно следивший за развитием операции Сталин приказал командующему ВВС КА выехать на аэродромы, с которых производились вылеты транспортников, для изучения обстановки. 30 января генерал П.Ф. Жигарев докладывал Верховному Главнокомандующему:

«В распоряжении Глазунова имеется 38 транспортных самолетов, в том числе 30 ПС-84 (из них 24 экипажа готовы к работе ночью) и 8 ТБ-3. К концу дня ожидается прибытие из ремонта еще 9 ТБ-3. Для обеспечения десантирования в настоящее время выделено 52 истребителя ВВС Западного фронта и 23 истребителя 6-го иак ПВО. Из этого количества 64 машины исправны, а шесть летчиков готовы к ночным полетам.

руководства операцией командующий ВВС Западного фронта генерал Науменко и мной — командующий дальнебомбардировочной авиацией генерал Горбачевич, видимо, не продумали до конца организацию работы...» [9].

В свою очередь, из докладной записки Л.А. Горбачевича секретарю ЦК ВКП (б) Г.М. Маленкову следовало: член Военного совета ГВФ бригадный комиссар И.С. Семенов, не проверив информацию, доложил генералу Науменко об отсутствии горючего на аэродроме Грабцево, что роковым образом задержало вылет и привело к столь тяжелым последствиям. Из запланированных для участия в операции 112 истребителей фактически имелось 63 машины (38 исправных). Причем только 23 истребителя находились в подчинении Горбачевича, а остальные оставались в ведении 6-го иак ПВО или ВВС Западного фронта. Следовательно, основные проблемы были не в недостатке сил,

15. Немецкий оружейник из отряда 6/ZG1 заряжает пушки и пулеметы самолета Bf110C-4/B



Из предоставленных к началу операции 70 транспортных самолетов вышло из строя к настоящему времени 32 машины: при бомбометании противника уничтожено 10 ТБ-3 и повреждено 17 ТБ-3, три ПС-84 погибли в воздушных боях и от обстрела зенитной артиллерией, а два ПС-84 не вернулись с боевого задания. Из-за сильного противодействия противника Жуков приказал вести выброску десанта только ночью. К утру 30 января удалось десантировать около 2000 человек и еще 1000 человек запланированы к выброске в следующую ночь. Полагаю, что нет необходимости выделять дополнительные самолеты. Они излишне загружат аэродромы и не позволят осуществлять аэродромный маневр, а имеющиеся 38 машин используются с неполной нагрузкой.

Также считаю нецелесообразным выделение дополнительных истребителей, поскольку для отражения дневных налетов их количества достаточно, к тому же противник атакует теперь только ночью... Назначенный Жуковым для

а в неумелом управлении ими, несогласованности различных руководящих инстанций. О результатах работы транспортной авиации ГВФ дает представление табл. 1-1 [10].

При анализе потерь полковник Горбачевич указал их причины: три корабля сбиты в воздухе, три уничтожены на земле штурмовым налетом, четыре не вернулись с задания, четыре разбиты в авариях, а все повреждения были связаны с зенитным огнем. Всего транспортные самолеты выполнили немногим более 200 вылетов, безвозвратно потеряв 24 многомоторные машины.

Можно добавить, что в десантировании участвовали 42 экипажа ПС-84 группы Семенова (ГВФ) и 14 экипажей ПС-84 полка особого назначения, который первоначально возглавлял подполковник Мурзин, а затем подполковник Клопцов. Относительно небольшое количество вылетов можно объяснить недостатком пилотов (всего 29 человек), готовых действовать ночью и в сложных метеоусловиях. Незначительное участие приняла в данном десантирова-

Таблица 1-1

Ход десантирования 8-й вдбр в конце января 1942 г.

Дата	Вылетело экипажей	Выполнило задание	Сброшено десантников, человек	Сброшено грузов, т	Потеряно самолетов	Повреждено самолетов
28 января	60	60	1086	10,0	4	6
29 января	50	40	647	5,6	4	11
30 января	33	23	385	5,4	5	1
31 января	32	25	298	13,4	1	0
Всего	175	148	2416*	34,4	14	18

* В документе указано, что всего было выброшено 2497 человек.

нии 23-я тбад (группа Георгиева), большинство самолетов которой вышли из строя 27 января.

Налеты противника на аэродромы Калужского узла днем, а главным образом ночью, продолжались и после этой даты. Их эффективность оказалась очень высока. В темное время суток опытные экипажи люфтваффе безошибочно выходили к городу, используя для ориентира железнодорожную ветку. В конце января — начале февраля 1942 г. на аэродромах Грабцево, Жашково, Ржавец, Перемышль, Орешково, Корекезово, где весьма скученно располагались наши самолеты, противник вывел из строя свыше 50 машин разных типов. Среди «боевой» авиации наиболее сильно пострадали 54-й бап, 168-й иап, 735-й и 616-й ап (в последнем сгорели 8 Р-5).

Активные действия неприятельской авиации стали одной из основных причин, заставивших советское командование 2 февраля прервать выполнение десантной операции. Большинство высадившихся бойцов и командиров служили в 8-й вдбр. Из 3062 человек этого соединения 2081 бойца и командира с 27 по 31 января удалось десантировать юго-западнее Вязьмы. До конца января около 800 десантников смогли собраться и составили объединенную группу. За линию фронта отправили также 120 ручных пулеметов, 20 минометов, 72 противотанковых ружья. Но десятки мешков, в которых находились лыжи, волокуши, патроны, другое снаряжение в глубоком снегу найти не удалось. Одновременно транспортные самолеты десантировали небольшие диверсионные группы. Так, 76 человек из 214-й вдбр приземлились в тылу 9-й германской армии для проведения подрывов дорог и установления связи с опергруппой 11-го кавалерийского корпуса.

Бои во вражеском тылу

Во второй половине января ударная группа 33-й армии из четырех стрелковых дивизий, образовав брешь на стыке 4-й полевой и 4-й танковой германских армий, продолжала наступать к Вязьме в довольно узком коридоре. К ней присоединился 1-й гв. кк после того как 28 января большинству его соединений удалось несколько южнее тремя эшелонами прорваться через линию фронта. Обходя немецкие опорные пункты (вражеская оборона носила тогда

очаговый характер), используя сильную метель, передовой отряд с боем захватил деревню Стреленки и обеспечил кавалеристам переход шоссе Юхнов — Рославль.

Вскоре сильный снегопад прекратился. Какого-либо прикрытия с воздуха обеих групп обеспечено не было. Поэтому основные передвижения они производили по ночам, прокладывая путь в глубоком снегу, а с восходом солнца маскировались в лесах, стремясь остаться незамеченными для экипажей немецких самолетов, которые усиленно вели разведку в данном районе. Ju88 из отрядов 4(F)/11 и 4(F)/14 неоднократно фиксировали крупные колонны кавалерии и пехоты 33-й армии в 15 — 30 км юго-восточнее Вязьмы. Обнаружить передвижение кавалеристского корпуса летчикам долго не удавалось, информацию о планах группы и ее составе германское командование смогло получить от пленных.

Тем временем передовой отряд кавалеристов-гвардейцев генерала П.А. Белов вышел в расположение десантников капитана И.А. Суржика, которых сбросили в тыл врага примерно две недели назад, а затем соединился с войсками 250-го стрелкового полка майора Н.Л. Солдато-ва. Положение 4-й полевой и 4-й танковой германских армий становилось критическим. Понимая серьезность обстановки, штаб группы армий «Центр» приказал еще 29 января всеми наличными силами ликвидировать разрыв между двумя армиями. Однако немцам не сразу удалось произвести необходимые перегруппировки, высвободить силы и средства, поэтому контрудар пришлось отложить на четверо — пятеро суток.

В то время как немцы предпринимали лихорадочные меры для стабилизации фронта, советское командование не почувствовало опасности, не смогло обеспечить фланги ударных группировок. Как раз в это время ослабленной непрерывными боями 33-й армии генерал армии Г.К. Жуков ставил новые, вряд ли выполнимые задачи на глубину 120 — 130 км. 30 января он потребовал от командарма 33 генерала М.Г. Ефремова, «взаимодействуя с группой Белова, овладеть Вязьмой, охватывая ее с юго-запада» [11].

Мобилизация немецких сил против растянутого фронта наступления 33-й армии не осталась незамеченной для Ефремова. Он докладывал в штаб Западного фронта об ухудшении положения в районе Износки (23 км северо-западнее Мятлево), просил укрепить фланги объединения,

16. «Воздушный мост» между Большой землей и «партизанским краем» в действии. Один самолет С-2 доставил тяжело раненого, а второй только посадку



сообщал об отсутствии обещанных пополнений, но получил в тот же день, 30 января, приказ: «Ваша задача под Вязмой, а не в районе Износки. Оставьте Кондратьева (начальник штаба армии. — Прим. авт.) в Износках. Самому выехать сейчас же вперед. Жуков» [12].

Потеря Вязмы и основных коммуникаций, проходивших через этот важный узел, имела бы катастрофические последствия для группы армий «Центр». Поэтому удержание города и главных транспортных магистралей стало фактором стратегического значения для немцев. Оперативный отдел штаба 4-й танковой армии 2 февраля сообщал в штаб фон Клюге, что «перебрасываемые к Вязме русские войска (кавалерийский корпус, партизанские отряды, воздушно-десантные части) действуют по единому плану и имеют намерение перерезать коммуникации 4-й танковой и 9-й полевой армий. Для их охранения в распоряжении 4-й танковой армии нет необходимых частей. Недостаточные наши силы не допускают также ведения наступления против всех группировок противника, поэтому требуется объединить усилия против наиболее опасных вклинений» [13].

По воспоминаниям командира 9-й гв. сд генерала А.П. Белобородова, 2 февраля «стало ясно, что фашистские войска перешли к решительным действиям с целью "подрубить" основание прорыва ударной группы 33-й армии и окружить ее» [14]. Однако по приказу главнокомандующего войсками Западного направления генерала армии Г.К. Жукова дивизия Белобородова передается из 33-й армии в состав 43-й армии. Предполагалось прорвать вражескую оборону под Юхновом и тем самым оказать действенную помощь войскам, наступающим на Вязму. В это время 9-я гв. сд насчитывала около 10 000 бойцов — больше, чем вся ударная группировка генерала Ефремова. Если бы не приказ Жукова, вряд ли немцам удалось 3 февраля столь легко осуществить прорыв нашей обороны западнее Износок и нарушить коммуникации 33-й армии. Безусловно, главнокомандующий угрозу ее флангам и переоценил боевые возможности самой армии. Кстати, основную роль в контрударе сыграла 20-я германская тд, многократно «разгромленная» нашими войсками в ходе Московской битвы, в том числе ударами с воздуха.

Оторванной от главных сил оказалась к этому времени и ударная группировка 1-го гвардейского кавалерийского

корпуса. Прорвавшиеся соединения генерала П.А. Белова не имели транспорта. Противник также не позволил перебросить через Варшавское шоссе дивизионную и зенитную артиллерию среднего калибра, дивизионные тылы. Негативным образом сказались нехватка средств ПВО, отсутствие взаимодействия со штабом ВВС фронта. «Район крайне беден подфуражем, а мои запасы кончились. Особенности боевой обстановки в тылу противника вынуждали войска затрачивать гораздо большие усилия на выполнение боевых задач... Днем движение невозможно вследствие активности авиации противника и полнейшего отсутствия наших истребителей» [15], — докладывал Белов командующему фронтом.

Несмотря на все трудности, наши группы приближались к Вязме. На подступах к районному центру конница рассредоточилась на отдельные эскадроны, и штаб фронта временно потерял связь с кавалерийским корпусом. Перед Западной авиагруппой ГВФ была поставлена задача найти кавалеристов Белова. Несколько суток, днем и ночью девять У-2 пересекали линию фронта, но поиски осложнила плохая погода. В этих условиях пилоту К.Д. Ясакову с техником Г. Мартышкиным на месте штурмана удалось, буквально цепляя лыжами самолета за макушки деревьев, обнаружить хорошо замаскировавшиеся на местности советские части. Ясаков вспоминал:

«Хотелось взять ручку "на себя", набрать высоту и отдохнуть от бешеного мелькания деревьев, кустов, полей. Вдруг разноцветная дуга трассирующей очереди хлестнула в сторону самолета. Я выполнил разворот с креном и "фейерверки" остались позади. Неожиданно в редколесье замелькали люди, бежавшие к поляне. Они махали руками и шапками, показывая место посадки. Мы едва приземлились, как были уже с плоскости подхвачены на руки. Нас начали качать» [16]. Узнав место расположения штаба Белова, авиаторы через час перелетели туда и передали генералу данные об обстановке на фронте. Связь удалось восстановить.

Сказала свое слово и немецкая авиация, систематически бомбившая в начале февраля наши войска за линией фронта. От ударов серьезно пострадали соединения 33-й армии, особенно 160-я сд. 4 февраля командарм М.Г. Ефремов сообщил Г.К. Жукову о налетах на боевые порядки и коммуникации. На следующий день последо-

17. Самолет У-2, оборудованный бомбодержателями, использовались для связи с кавалеристами и десантниками. Во второй кабине находится представитель штаба Западного фронта



вало еще более тревожное донесение: «ВВС противника за все дни операции проявляют исключительную активность, все дороги армии под постоянным воздействием его бомбардировщиков. Бомбометание противник производит с предельно низкой высоты, а обстрел пулеметами — буквально с бреющего полета. Несмотря на мои неоднократные заявки в штаб ВВС Западного фронта, до сих пор вражеские летчики действуют безнаказанно. Много погибло конского состава...» [17]. Из документа следовало, что в результате авианалета 4 февраля был убит комиссар 160-й сд, ранены командир 338-й сд полковник Кученев и два командира полка.

Аналогичное воздействие оказывалось на прорвавшиеся части группы Белова. Для их прикрытия штаб ВВС фронта выделил 66-й иап, а для лучшей организации боевой работы направил командира авиаполка полковника А.И. Сидоренко к кавалеристам. Еще в конце января 17 Як-1 перебазировали на аэродром Васильевское (3 км юго-восточнее Мосальска), находившийся в непосредственной близости от дислокации частей кавкорпуса. К сожалению, для 66-го иап начало февраля оказалось нелегким временем: погибли штурман полка капитан И.М. Дроздов и один из наиболее опытных летчиков лейтенант А.Я. Алексеев. Вопреки указаниям штаба ВВС фронта, задание части ставил начальник штаба ВВС 10-й армии подполковник А.А. Карягин, требовавший истребителями прикрыть боевые порядки этого объединения. В полку к 5 февраля осталось всего три исправных истребителя; командование обещало Сидоренко в ближайшие дни пополнить авиаполк семью новыми машинами. Но на следующий день не стало самого командира. Генерал П.А. Белов вспоминал о налете семи Ju87 на КП группы в деревне Бели (20 км южнее Вязьмы):

«Сразу после завтрака послышался гул вражеских самолетов. Сидоренко, схватив бинокль, быстро выбежал из избы. Не прошло и минуты, как он открыл дверь и, громко крикнув: «Немецкие бомбардировщики пикируют на нас!», — снова выскочил наружу. В это время послышался сильный взрыв первой авиабомбы, упавшей где-то совсем рядом. Стекла в избе зазвенели и вылетели. Я подал команду: «Ложись!», и все находившиеся в комнате упали на пол. Бомбы продолжали рваться. Бревна в избе местами разошлись от воздушной волны. Тут вбежал адъютант Сидоренко и выпалил: «Полковник убит». Выйдя из избы, я увидел у самой двери лежащего на боку товарища

Сидоренко. Его голову поразил осколок. Умершего командира осторожно перенесли в сени. Так погиб славный сын нашего народа, замечательный коммунист, отличный летчик и командир» [18]. Как стало известно, при налете люфтваффе только в штабе 1-го кк погибли три офицера и пять получили ранения.

Уместно отметить и поддержку группы со стороны советской авиации: в ночь на 4 февраля пять У-2, а в следующую ночь пять Р-5 сбросили в расположении кавалеристов и лыжников некоторое количество сухарей, сахара, соли, табака, чая и концентратов. То ли тюки не удалось обнаружить в глубоком снегу, то ли доставленное не могло удовлетворить даже минимальных потребностей группы Белова, но 6 февраля и.о. начальника штаба 1-го гв. кк подполковник В.И. Шреер радировал на Большую землю о тяжелом положении с провиантом и просил выслать хоть один корабль с продовольствием.

В донесении речь шла о необходимости организовать «воздушный мост» с приземлением самолетов за линией фронта. Прилетающие легкомоторные самолеты не только привозили самое необходимое, но и доставляли офицеров связи с важными документами. Ведь без координации действий всех сил в районе Вязьмы было трудно надеяться на успех. Первоначально машины приземлялись на площадки, созданные в январе десанниками. Так, еще 1 февраля штаб группы армий «Центр» зафиксировал, что в тылу 12-го армейского корпуса «приземляются и стартуют русские бипланы» [19]. (Вероятно, имелась в виду площадка у деревни Желанья). В то же день, как уже отмечалось, самолет У-2 совершил посадку у Андросово (40 км юго-западнее Вязьмы), где временно находился штаб 8-й вдбр. В последний населенный пункт наши связные самолеты совершали полеты в начале февраля весьма часто.

Не имея достаточных резервов для успешной борьбы против всех наших групп в тылу, немцы решили уничтожать их по частям. Не успели бойцы найти сброшенные с самолетов ПДММ, а подразделения 8-й вдбр собраться в единую группу, как неприятель обрушил на них свой удар, окружив бригаду к 6 февраля. На данном этапе боев немцы считали десантников главными противниками. Бои отличались исключительным упорством и шли с переменным успехом. Благодаря хорошей организации связи и помощи со стороны группы Белова, парашютистам удалось вырваться из кольца.

18, 19. Десантники минируют железнодорожное полотно и наблюдают за результатами своей деятельности





Бывший офицер вермахта А. Гове вспоминал: «Высаженные русские солдаты... в течение многих дней удерживали в своих руках большой участок леса и, лежа при 38-градусном морозе на снегу на подостланных сосновых ветках, отбивали все атаки немцев, которые вначале носили довольно импровизированный характер. Лишь при поддержке прибывших из Вязьмы штурмовых орудий и пикирующих бомбардировщиков удалось очистить дорогу (Вязьма — Дорогобуж. — Прим. авт.) от русских» [20].

Разведывательный отдел группы армий «Центр» на 9 февраля оценил численность наших прорвавшихся в район Вязьмы частей в 12 тыс. штыков, что примерно соответствовало действительности. Для борьбы с ними немцы, по их данным, могли задействовать около 7 тыс. солдат и офицеров, без учета обозных частей. Считая такое соотношение неблагоприятным, германские штабисты отмечали, что «русские силы значительно более подвижны зимой, имеют отличных связистов и разведчиков, но они располагают очень малочисленной артиллерией». Чтобы разбить последовательно советские соединения, по мнению германского командования, требовалось «помешать русским вести переброску свежих сил воздушным и сухопутным путями» [21].

Однако интенсивность полетов транспортных самолетов заметно возросла. Силами бойцов и местного населения в тылу врага было организовано несколько площадок для приземления самолетов. Для оказания помощи в подготовке «зимних» аэродромов за линию фронта летали инженеры и техники БАО 13-й района аэродромного базирования. Уже в феврале санитарная авиация эвакуировала десятки раненых.

Для восполнения понесенных потерь кавалеристов, десантников, пехотинцев была объявлена мобилизация. На освобожденной от врага территории призыву подлежали местные жители, не достигшие 49 лет, и бывшие «окруженцы», по разным причинам не вышедшие к своим. За счет мобилизации мужского населения и партизанских отрядов командирам и комиссарам удавалось пополнять личный состав частей за линией фронта. Заметным успехом стало освобождение от неприятеля обширного района вокруг Дорогобужа и самого города. Только в боях с 8 по 10 февраля удалось разгромить штаб 5-й немецкой тд, захватить 40 полевых и 9 зенитных орудий, 18 танков, более 200 автомобилей, много других трофеев.

Командование кавалерийского корпуса неоднократно отмечало образцовые действия десантников во вражеском тылу. Так, в наградном листе на подполковника А.А. Онуфриева говорилось: «Отлично выполнил ближай-

шие задачи, уничтожив несколько сот фашистов. Военный совет Западного фронта действия бригады поставил в пример другим. Сейчас успешно ведет бои в первом эшелоне 1-го гв. кк и подошел к железнодорожной станции Семлево. Достоин награждения орденом Красного Знамени» [22]. Впоследствии комбрига представили к званию Героя Советского Союза. Однако ни Онуфриев, погибший в звании генерал-майора при налете неприятельской авиации 25 февраля 1943 г., ни другие герои-десантники, отличившиеся под Вязьмой, не удостоились высших знаков отличия за подвиги в Московской битве.

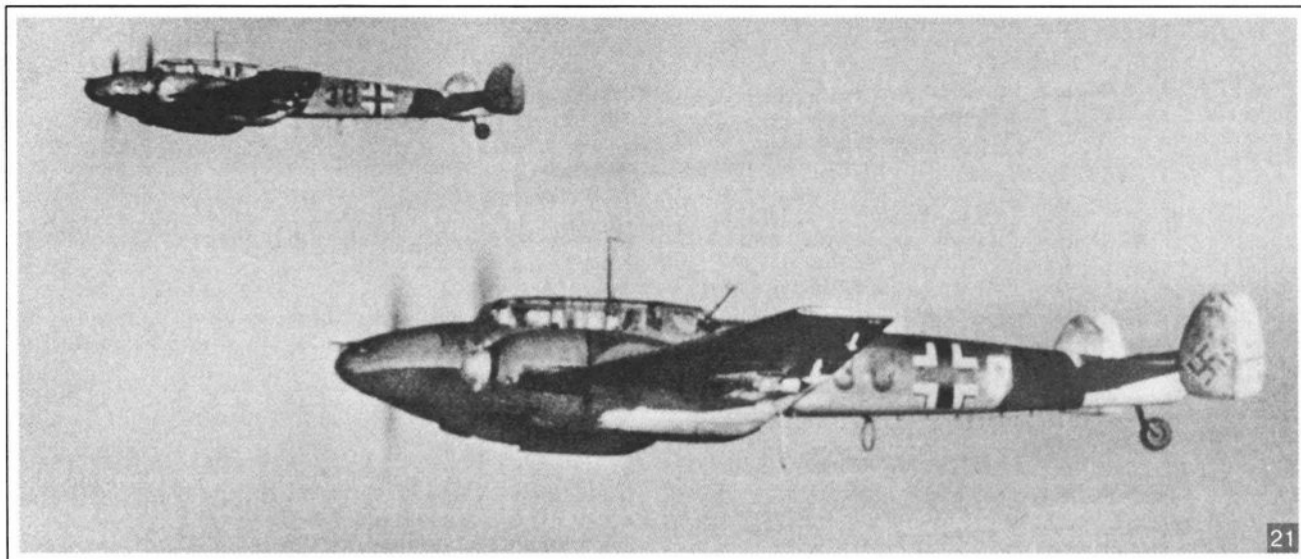
Бои за Семлево — хорошо укрепленный поселок в 27 км юго-западнее Вязьмы — отличались особым ожесточением. 15 февраля десантники предприняли штурм, но их не поддержали пехотинцы и кавалеристы, с опозданием вышедшие на рубеж атаки. Тем временем немцы энергично контратаковали при поддержке танков и авиации. Причем их части действовали и ночью, используя спускающиеся на парашютах осветительные бомбы. Нашим бойцам не только не удалось взять Семлево, но пришлось оставить близлежащие деревни Мармоново и Дягилево. В последнем населенном пункте находился медсанбат; более 200 раненых десантников или погибли, или попали в плен.

17 февраля генерал Белов получил приказ главкома — обойти Вязьму с запада, перехватить железную дорогу Вязьма — Смоленск и соединиться с 11-м кавалерийским корпусом. В ходе выполнения поставленной задачи группа была усилена десантным батальоном 8-й вдбр, сброшенным с самолетов ТБ-3 поздним вечером 18 февраля. Наши части пытались решить поставленную Жуковым задачу, несмотря на почти непрерывные налеты пикирующих бомбардировщиков. Объединенный отряд десантников и кавалеристов сумел все же перерезать, а в ряде мест разрушить полотно важной железной дороги. Подразделение капитана Калашникова прорвалось навстречу кавалеристам Калининского фронта, но встретить части 11-го кавкорпуса не удалось — немцы уже сумели оттеснить их к северу.

К этому времени линия противостояния приняла весьма причудливую форму. Фронт действий кавалеристов и десантников был обращен преимущественно на север, а партизанские отряды прикрывали тылы и фланги. Все больше место в планах наших соединений стали занимать диверсии в неприятельском тылу. Широким маневренным действиям препятствовала нехватка самого необходимого. Безусловно, тыл Западного фронта оказался в материальном и организационном плане не готов к обеспечению войск, особенно ведущих длительную борьбу в тылу врага.



20. Отважные девушки-парашютистки за линией фронта. Вероятно, снимок был сделан в конце марта 1942 г.



21

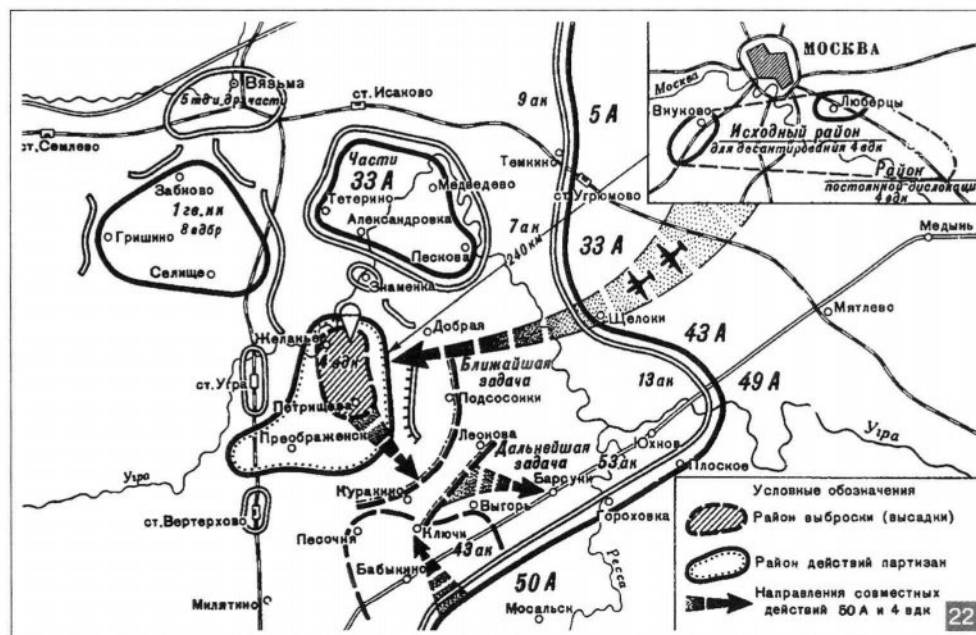
Поскольку уже в первые дни рейда лошади съели небольшие запасы сена, оставшиеся в тех краях, то требовалось срочно найти фураж. Было предпринято несколько попыток доставить группе Белова комбикорм транспортными самолетами. Его сбрасывали без парашютов, в бумажных мешках. Рассчитывали, что снег будет амортизировать удары, но мешки рвались, а комбикорм разлетался, смешивался со снегом и грунтом. Собрать его оказалось нецелесообразно. От такого способа доставки пришлось отказаться, а грузовых парашютов на фураж в штабе фронта не хватало.

Несмотря на все трудности, беловцы сражались исключительно самоотверженно. В ряде случаев они нанесли неприятелю значительный ущерб. В частности, гвардейцы-кавалеристы среди других трофеев захватили 20 февраля два шестиствольных 155-мм миномета и большое количество боеприпасов к ним. Штаб Западного фронта был заинтересован в получении новинки для ее дальнейшего изучения, и вскоре в распоряжение группы прилетел самолет Р-5. Однако при попытке загрузить миномет в фюзеляж авиаторы столкнулись с большими трудностями. Пришлось ножовкой прорезать люк, после чего наскоро модернизированная машина с ценным трофеем благополучно перелетела на Большую землю.

К западу от Юхнова

Как только прекратилась выброска новых частей 4-го вдк, командиры и штабы стали прорабатывать вопросы дальнейшего использования десантников. Можно предположить, что многие в военном руководстве страны объясняли недостаточные успехи войск во вражеском тылу не слишком удачным выбором места высадки. Поэтому продолжились поиски района, пригодного для десантирования оставшихся соединений и частей корпуса. Вскоре было принято решение: направить десантников полковника А.Ф. Левашова в окрестности Витебска, что определялось требованиями обстановки.

В конце января 4-я ударная армия (УА) медленно продвигалась вперед, преследуя и уничтожая остатки разбитых частей противника, ломая сопротивление арьергардных отрядов. Непрерывное трехнедельное наступление, в ходе которого было пройдено 250 — 300 км по труднодоступной местности в условиях отрыва от тылов и баз снабжения, давало себя знать. Для осуществления дальнейших ударов армии необходима была оперативная пауза. Требовалось привести в порядок войска и завершить перегруппировку. Однако командующий Калининским фронтом генерал И.С. Конев приказал немед-



21. Многоцелевые самолеты Bf 110 из I/NJG4 днем и ночью патрулировали над районом высадки парашютистов и на вероятных маршрутах полета советских транспортных самолетов

22. Положение войск Западного фронта к середине февраля 1942 г. и новая задача 4-му воздушно-десантному корпусу

ленно овладеть Суражем, Велижем, Демидовым.

Следующей целью наступления был выход в район Витебск — Орша — Смоленск, являвшийся важным узлом коммуникаций, местом расположения большого числа баз снабжения и штабов. Казалось, имелись все предпосылки для осуществления плана, поскольку передовые части 249-й сд в первых числах февраля вышли к окраинам Витебска. Ставка ВГК решила использовать благоприятно складывающуюся ситуацию, приказав генералу В.А. Глазуну срочно завершить все приготовления к боям 4-го корпуса. В боевом приказе штаба ВДВ от 7 февраля говорилось: «4-му вдк к 14 ч 15.2.1942 г. быть в готовности к десантированию для выполнения боевой задачи... Десантирование корпуса произвести согласно плановой таблице, прилагаемой к приказу. После высадки корпусу поступить в оперативное подчинение командующего 4-й ударной армии. Командованию 4-го вдк во время операции находиться на КП командующего 4-й ударной армии» [23]. Этот же документ определял районы сосредоточения транспортной авиации (полка особого назначения в Раменском, 23-й тбад в Люберцах и МАГОН во Внукове), ее состав (25 ТБ-3, 47 ПС-84, 1 ТБ-7), а также приданные силы (14 Пе-3, 2 СБ, 1 ДБ-3ф, 3 У-2). Согласно таблице десантирования, оно должно было пройти за три ночи, в течение которых собирались выбросить семь десантных батальонов, части и подразделения обеспечения, включая танковый батальон 4-го вдк, артиллерию, саперов, связистов.

Планировалось осуществить захват Витебска силами передовых отрядов 4-й ударной армии и десантников во взаимодействии с авиацией Главного командования, в частности 3-й ад генерала А.Е. Голованова. Одна из первых задач парашютистов — уничтожить неприятельские самолеты на близлежащих аэродромах, не дать им подняться в воздух. Однако наша разведка, хотя и с опозданием, зафиксировала усиление неприятеля в районе Витебска. В частности, сюда прибыл по железной дороге 277-й немецкий пехотный полк, направившийся в тыл 249-й сд. Командующий 4-й УА генерал А.И. Еременко приказал прекратить наступление и временно перейти к обороне

В.М. Короткова, десантировав в 40 км юго-западнее Вязьмы батальон капитана А.И. Горькова из 8-й вдбр.

Назвать вылеты транспортных кораблей успешными нельзя, поскольку многие штурманы не смогли отыскать цели. В документах указывалось, что в ночь на 18 февраля наши самолеты потерь и повреждений не имели. К утру следующего дня авиагруппа располагала 67 исправными машинами (40 ПС-84, 16 ТБ-3, 5 Пе-3, 3 У-2, 2 СБ, 1 ДБ-3). Больше откладывать выброску не стали — в следующую ночь началась основная часть операции, в ходе которой десантировались 9-я вдбр полковника И.И. Курышева и 214-я вдбр подполковника Н.Е. Колобовникова.

Центром района десантирования была выбрана площадка восточнее деревни Желанья (50 км северо-западнее Юхнова), где действовал партизанский отряд Кириллова. Штаб Западного фронта определил условный сигнал места высадки — семь горящих костров, выложенных буквой «Г». Командир корпуса А.Ф. Левашов получил разведданные о противнике в районе новой высадки, авиагруппу транспортной авиации переподчинили командованию десантников, подмосковные аэродромы надежно прикрыты силами зенитной артиллерии и истребителями 6-го иак ПВО. Особенно были усилены южный и юго-восточный пригороды Москвы, где дислоцировались части 4-го вдк. Грузы тщательнее упаковывались в тару, а сброс мешков с грузами одновременно с десанниками позволял их более успешно обнаруживать в снегу. Лучше оказалось организовано материальное обеспечение парашютистов — учли накопленный за зиму опыт.

Для выполнения поставленной задачи в ночь на 19 февраля транспортные самолеты выполнили 89 вылетов, но только 30 оказались успешными. Из-за противодействия неприятельских самолетов, летчики транспортных самолетов подняли высоту высадки с 600 до 2000 м. Отдельные подразделения десантников приземлялись в расположении

23. Группа командиров уточняет боевую задачу у борта транспортного самолета во Внуково



на данном направлении. Оценив обстановку, Ставка отменила десантирование в районе Витебска.

Генерал Г.К. Жуков передал 10 февраля 4-й вдк в составе 9-й и 214-й вдбр Западному фронту. В этот день корпус получил приказ продолжить 16 февраля выброску частей западнее Юхнова, после сосредоточения сил выйти на шоссе Юхнов — Рославль и соединиться с дивизиями 50-й армии, наносящей встречный удар. Однако выполнение плана пришлось задержать на несколько суток — неблагоприятное развитие обстановки в районе Ржева потребовало срочно усилить войска окруженной противником 29-й армии западнее города батальоном 204-го вдбр. В ночь на 17 февраля самолеты ТБ-3 из 23-й тбад осуществили 25 вылетов для высадки с небольших высот десанта (см. предыдущую книгу «Контрнаступление»). Сутки спустя 39 вылетов выполнили ПС-84 из группы

1-го гв. кавкорпуса и 33-й армии, а другие — непосредственно в районе, где шел ночной бой. В свое оправдание многие командиры кораблей доложили, что наблюдали на земле настоящую свистопляску огней (ряд костров для дезориентировки зажгли немцы), которую никак нельзя было интерпретировать. Так, дважды вылетавший и оба раза не сумевший выбросить людей и грузы пилот А.Д. Калина донес: «В первом вылете обнаружил на южной окраине Велікополья (северо-западнее Желанья) неправильный квадрат из четырех костров, во второй раз никаких сигналов на этом месте не было, но после включения бортовых огней зажглась прямая линия из трех огней в направлении «юг — север». Кроме того, с земли была дана красная ракета, в то время как должна быть выпущена белая» [24].

Хотя пилот И.Г. Неронов дважды в течение ночи выполнил задание по десантированию, он доложил об обстреле

других кораблей с земли над Великопольем и наблюдал четко различимую букву «Т» (а не «Г»), созданную электрическими лампами у Плеснево (западнее Желанья). Подобное положение с обозначением места выброски ставило под угрозу выполнение операции, поэтому было решено выслать в тыл врага с приземлением несколько самолетов для доставки радио- и световых средств сигнализации.

Судьба первой группы из двух СБ, прикрываемых девятой «Харрикейнов» и одним Пе-3, которые вылетели ранним утром, долго была неизвестной. Потом выяснилось: один СБ был сбит зенитным огнем у линии фронта и упал в лес, а экипаж второго, хотя и выполнил задание, на обратном пути приземлился в Мосальске для дозаправки, не поставив в известность штаб ВВС. Пока уточнялась судьба этих самолетов, летчик капитан Васильев на ДБ-3ф приземлился у деревни Желанья, доставил средства световой сигнализации и благополучно вернулся. С наступлением темноты аналогичный рейд предпринял экипаж ТБ-3, грузный приводной радиостанцией МР-3. К сожалению, наладить ее работу не удалось, а вылететь обратно тяжелый корабль не смог по неизвестной причине.

Все же затем работа пошла более успешно. 20 февраля штаб группы армий «Центр» отметил: «Части 52-й пд в течение последней ночи наблюдали беспрепятственные посадки 130 русских самолетов в районе Луги. Благодаря произведенным успешным посадкам в районах южнее Вязьмы и Луги (немцы ошибались, десант был преимущественно парашютный, а не посадочный. — *Прим. авт.*), части противника значительно усилились. На основании показаний военнопленных и произведенных наблюдений, можно оценить высадившиеся за последние две ночи части противника примерно в 3000 человек» [25].

На этот раз генерал В.А. Глазунов объявил благодарность экипажам МАГОН: «С подмосковного аэродрома авиагруппа ГВФ (командир тов. Коротков) произвела

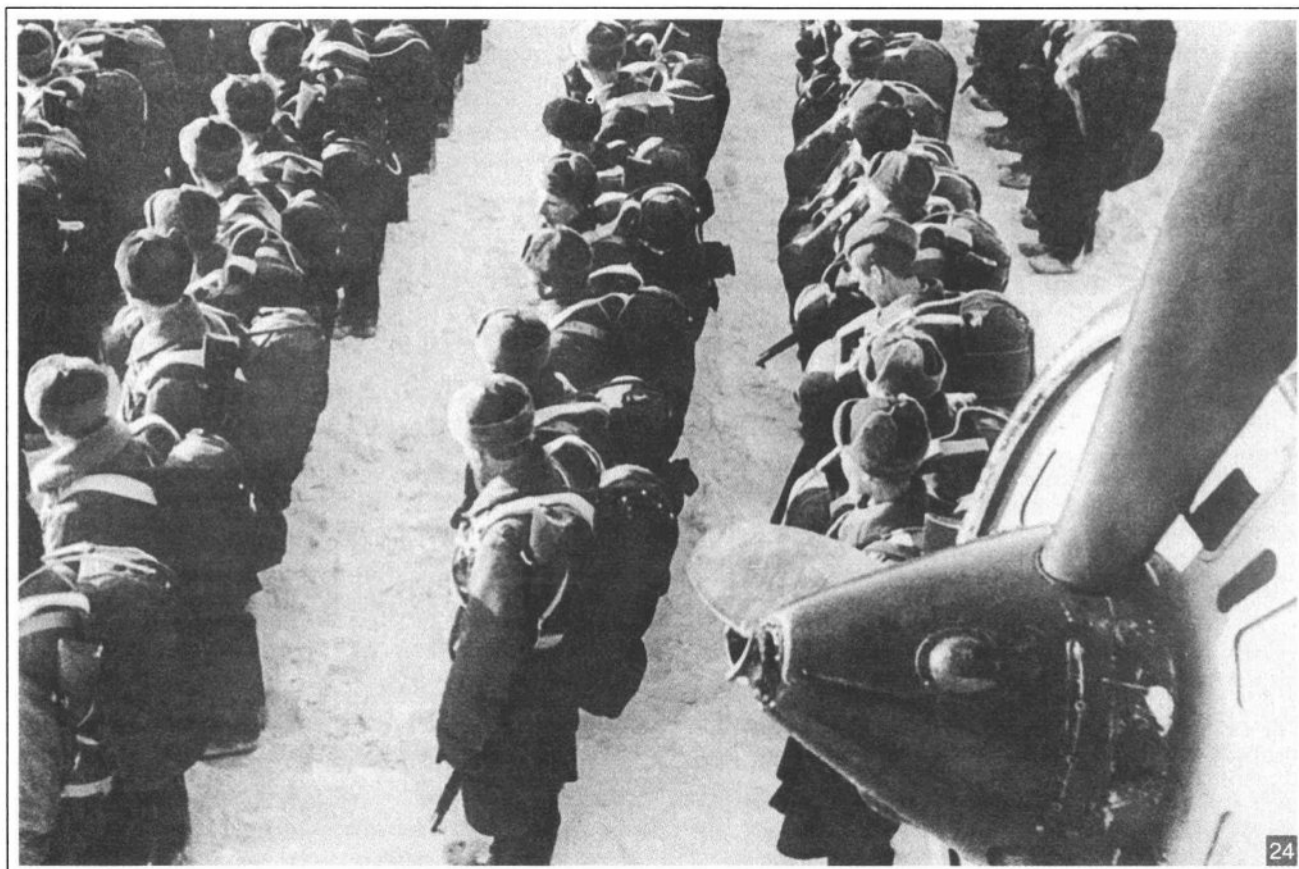
транспортировку 214-й вдбр в тыл врага... Начав работу в 19 ч 19.2.1942 г., к 5 ч 20.2 основной массой экипажей сумела сделать по четыре рейса в тыл врага, пробыв в общей сложности в воздухе при активных средствах ПВО противника... по 12 ч на каждый экипаж. Поставленная перед авиаторами задача успешно была решена. Особенно отличились в работе пилоты тт. Кузнецов, Неронов, Калина, Яковлев и Смирнов, которые своим примером увлекали весь остальной коллектив группы» [26].

Незначительное количество вылетов и случившаяся катастрофа (погибли экипаж командира полка особого назначения подполковника Клопцова и подразделение десантников) в ночь на 21 февраля объяснялись неблагоприятными погодными условиями — низкой облачностью, туманом. В следующую ночь неприятель впервые атаковал наши транспортные самолеты на маршруте и в районе цели. Наиболее активное противодействие выброске людей и грузов немецкая авиация оказала вечером 22 февраля. Она бомбила наши посадочные площадки юго-восточнее Вязьмы, перехватывала самолеты с десанниками и грузами, вела бои с истребителями сопровождения.

Ветераны-десантники И.И. Громов и В.Н. Пигунов вспоминали как немецкие асы вели «охоту» в районе выброски. «Самолет, из которого только что выпрыгнули наши товарищи вспыхнул и огненным метеором понесся к земле, — отмечалось в историческом очерке «Четвертый воздушно-десантный». — Загорелся и второй ТБ-3. Из него сквозь языки пламени вылетали черные фигурки, над которыми раскрывались парашютные купола; некоторые из них мгновенно сгорали. На фоне неба и пылающего самолета-великана четко выделялись парашюты. По ним полосовали огненные трассы фашистского истребителя. Объятый пламенем самолет, как и первый, устремился к земле, навстречу своей гибели. Участь ТБ-3 разделили и те парашютисты, которые не успели его покинуть...» [27].

По нашим данным, по ночам подкарауливали и обстреливали транспортные самолеты двухмоторные «мессершмиты». Как следовало из немецких документов, для борьбы с транспортными самолетами привлекались не только Bf 110

24. Построение личного состава одной из бригад 4-го вдк на аэродроме Люберцы



25. **Выброска парашютистов и парашютных десантных мешков**

26. **Снайперы Галиев и Яковлев пробираются в тыл врага**



из разных групп и отрядов, но также Ju88 и He111. Именно экипаж одного из «хейнкелей» из эскадры KG53, возглавляемый обер-фельдфебелем В. Тайге (W. Teige), нанес наибольший ущерб нашей стороне, уничтожив, если верить немцам, в ночь на 23 февраля 1942 г. три ТБ-3.

Советские отчеты позволяют утверждать: германскому асу не удалось сбить третий тяжелый корабль. Именно на нем в тыл врага отправилось руководство 4-го вдк. По просьбе генерала А. Ф. Левашова пилотировал машину майор А. И. Мосолов. Александра Ивановича командир

десантников хорошо знал еще до войны, совершил с его борта большинство прыжков с парашютом. Высокое летное мастерство пилота позволило благополучно посадить поврежденный ТБ-3 на снежном поле, но Левашов получил в воздухе смертельное ранение. Еще несколько человек были задеты, в том числе второй пилот капитан Науменко, но их раны оказались не опасны. В командование 4-м вдк вступил начальник штаба полковник А. Ф. Казанкин.

Безусловно, решение собрать в один самолет все руководство, начальников родов войск, служб и отделов штаба



Таблица 1-2

Ход десантирования частей 4-го вдк во второй половине февраля 1942 г.

Дата	Вылетело самолетов	Выполнило задание	Сброшено десантников, человек	Сброшено туюков, шт.	Потеряно самолетов	Повреждено самолетов
18/19 февраля	89	30	538	96	—	—
19/20 февраля	153	134	2551	428	—	1
20/21 февраля	65	37	476	73	1	—
21/22 февраля	112	100	1676	296	—	1
22/23 февраля	98	82	1359	237	2	2
23/24 февраля	38	31	179	301	—	—
Всего	555	414	6779	1431	3	4

Таблица 1-3

Результаты работы авиации по выброске десантов с 16 по 24 февраля 1942 г.

Соединение, часть	Вылетело самолетов	Выполнило задание	Сброшено десантников, человек	Сброшено туюков, шт.	Потеряно самолетов	Повреждено самолетов
23-я тбад	144	103	1775	428	2	2
Группа Короткова	260	177	3244	607	—	1
Группа Гвоздева	154	116	1703	372	—	1
Группа Клопцова	47	38	515	107	1	—
3-я ад	14	9	136	11	—	—
Итого	619	443	7373	1525	3	4

Примечание. Приведенные цифры отражают только работу транспортной авиации, но кроме того, десант поддерживали разные части ВВС Западного фронта. Так, 82 вылета в район Вязьмы выполнили экипажи 9-го бап на дальних истребителях Пе-3, обеспечившие прикрытие транспортных самолетов в ходе десантирования.

корпуса явилось серьезной ошибкой командования ВДВ. Если бы германский ас смог выпустить еще несколько точных очередей, то 4-й вдк оказался бы обезглавлен. Командирский ТБ-3 получил лишь небольшие повреждения и благополучно вылетел назад с площадки Желание, вывозя раненых десантников и тело генерала Левашова. Случилось так, что и на обратном пути другой немецкий самолет снова настойчиво преследовал транспортную машину, поливая ее огнем. Потекли бензобаки, выходили из строя один двигатель за другим, а неподалеку от Раменского ос-

В табл. 1-3 приведены результаты работы всех транспортных групп ВВС и ГВФ с учетом выброски некоторых подразделений 8-й вдбр 4-го вдк и 204-й вдбр 5-го вдк [29].

Операция по высадке корпуса была завершена 25 февраля. К этому времени командиры собрали из почти 7 тыс. бойцов и командиров 4-го вдк немногим более 4 тыс. (1350 человек из 9-й вдбр, 2239 человек из 214-й вдбр, а остальные принадлежали отдельным десантным подразделениям). К началу марта в строю осталось лишь 2400 военнослужащих десантных войск. Тяжелые потери, как видно из вышесказанного, определялись не только разбросом групп на большой площади, упорным противодействием неприятеля, но и необходимостью с ходу вступать в бой и вести его против хорошо вооруженного противника, имея в большинстве случаев лишь личное оружие. Так, почти все тяжелое вооружение 9-й вдбр либо попало в руки неприятеля, либо не было найдено в глубоком снегу.

Высадка десанта еще не окончилась, когда 24 февраля генерал-фельдмаршал фон Клюге нарисовал начальнику Генерального штаба сухопутных войск неприкрашенную картину: «Постоянное усиление вражеских частей в тылу фронта группы армий и связанное с этим нарастание партизанского движения во всем тыловом районе принимают столь угрожающий объем, что я с большой серьезностью должен указать на эту опасность. Чтобы своевременно устранить ее, необходимы немедленные меры с привлечением крупных сил... Надежда, что вражеские соединения не выдержат «периода распутицы» из-за плохого снабжения, является ошибочной, так как противник находится чаще всего в районах, наиболее богатых в хозяйственном отношении».

И далее немецкий командующий сообщал: «Штаб группы армий надеялся устранить партизанскую опасность, как только будет укреплен фронт. Однако события последнего времени делают эту надежду все более несбыточной. На многих участках фронта русские в последние дни проявляли необычную активность, так что все наши силы действовали с полной нагрузкой и нельзя было снять с фронта соединения, находящиеся в подчинении командующего тыловым районом и срочно необходимые ему полиции, части СС, охранные соединения, строительные соединения и т. д.» [30]. Это и другие подобные



27. Летчик-бомбардировщик оберфельдфебель В. Тайге был известен в люфтваффе как успешный «охотник» за советскими самолетами. К моменту награждения «Рыцарским Крестом» 7 июня 1942 г. он выполнил 240 боевых вылетов, одержал 11 побед, из которых 9 ночью

становился последний четвертый мотор, но вновь Мосолов, проявив незаурядное мастерство, совершил успешную посадку.

Советское командование отметило усиление противодействия со стороны неприятеля. В ночь на 24 февраля без потерь были выброшены оставшиеся подразделения 4-го вдк, после чего операцию было решено завершить. О десантировании частей и подразделений двух бригад (9-й и 214-й) 4-го корпуса с 18 по 24 февраля дает представление табл. 1-2 [28].

донесения гитлеровских генералов необходимо учесть при общей оценке результатов Вяземских десантов.

Однако если бы командование Западного направления более реалистично оценило положение на центральном участке советско-германского фронта, не ставило перед десантниками слишком глобальных задач, то удалось бы добиться лучших результатов. Возможно, и потери транспортных машин удалось бы снизить. По подсчетам автора, за январь и февраль 1942 г. на всем фронте наша сторона лишилась по 22 самолета ПС-84 и ТБ-3, из которых 34 корабля погибли при подготовке или в ходе десантирования.

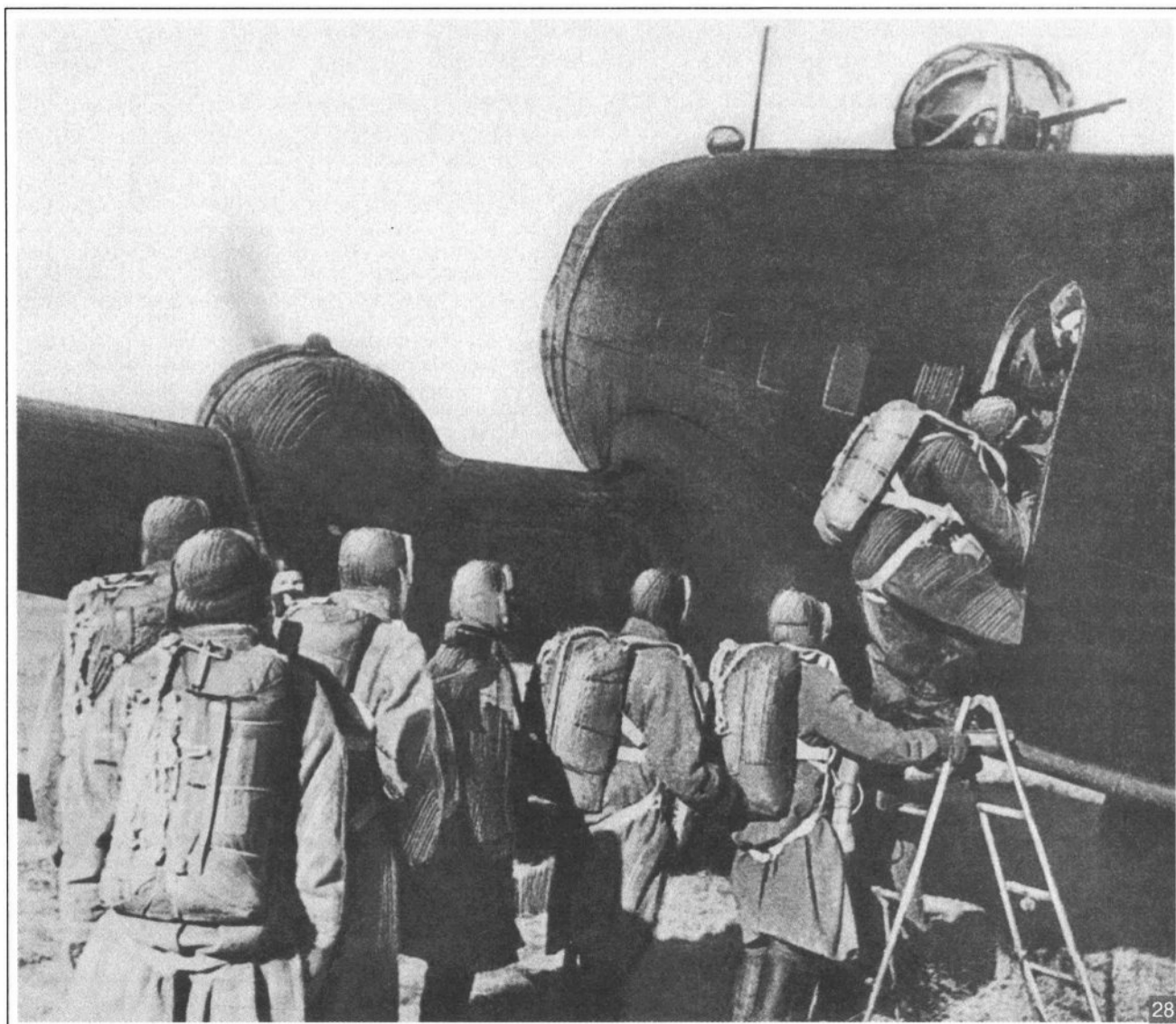
Анализирувшие в послевоенное время Вяземскую воздушно-десантную операцию на страницах «Военно-исторического журнала» полковники П. Сагайдак и А. Цыганок пришли к выводу, что, «учитывая обстановку на 15 января, а тем более на 18 февраля, применение воздушного десанта с целью завершения окружения очень крупных сил противника на заключительном этапе наступательной операции, когда фронт почти стабилизировался, вряд ли можно считать целесообразным» [31].

Советские гражданские и военные авиаторы проделали зимой 1942 г. значительную работу по десантированию частей, обеспечению их боевых действий в тылу врага. В то же время надо признать, что ряд вопросов, связанных с организацией снабжения по воздуху, до конца решены не были, хотя они и поднимались еще перед войной. Так, в мае 1941 г. на сборе преподавате-

лей командного и штурманского составов ВВС Красной Армии рассматривались проблемы взаимодействия военной и транспортной авиации с конно-механизированной группой, но реальная обстановка оказалась далека от возникшей в «военной игре». За несколько дней до вторжения вермахта на утверждение генерала П.Ф. Жигарева поступили предложения о переделке для нужд воздушно-десантных войск современного четырехмоторного бомбардировщика ТБ-7 (одна такая машина с моторами АМ-35А прошла испытание в НИИ ВВС), о создании подвесных кабин для десантирования людей и грузов, об изготовлении приспособлений для транспортирования за самолетами грузовых планеров. Надо ли говорить, что выполнить эти предложения к январю 1942 г. не успели?!

28. Воины занимают место на борту. Обычно самолет ПС-84 брал 18 – 20 десантников с личным оружием

29. Одно из подразделений 50-й армии при поддержке танка Т-40 наступает навстречу десантникам полковника А.Ф. Казанкина



Источники

1. Русский архив. Великая Отечественная. Т. 4(1). М.: 1997. С. 227.
2. Рейнгарт К. Поворот под Москвой. Пер. с нем. М.: 1980. С. 304.
3. Там же. С. 302, 303.
4. Битва за столицу. Сборник документов. Т. 2. М.: 1994. С. 46.
5. Громов И.И., Пигунов В.Н. Четвертый воздушно-десантный. М.: 1990. С. 111.
6. Там же. С. 112.
7. Боевые донесения и другие оперативные документы штабов 4-й полевой армии и группы армий «Центр». Пер. с нем. М.: 1947. С. 17.
8. Там же. С. 23.
9. ЦАМО РФ. Ф. 35. Оп. 11 250. Д. 45. Л. 6.
10. Там же. Оп. 11 290. Д. 146. Л. 67.
11. Ефремов М.М. Под Вязьмой весной 1942 г./ Военно-исторический журнал, 1992. № 3. С. 13.
12. ЦАМО РФ. Ф. 208. Оп. 2513. Д. 157. Л. 96.
13. Там же. Ф. 500. Оп. 12 462. Д. 556. Л. 173.
14. Белобородов А.П. Всегда в бою. М.: 1979. С. 135.
15. ЦАМО РФ. Ф. 208. Оп. 50 663. Д. 1. Л. 139.
16. Мирные крылья в годы войны. М.: 1995. С. 89.
17. Битва за столицу... С. 187.
18. Белов П.А. Пятимесячная борьба в тылу врага./ Военно-исторический журнал, 1962. № 8. С. 61.
19. Русский архив... С. 370.
20. Гове А. Внимание, парашютисты! Пер. с нем. М.: 1957. С. 222.
21. ЦАМО РФ. Ф. 500. Оп. 12 462. Д. 140. Л. 175.
22. Там же. Ф. 33. Оп. 682 524. Д. 291. Л. 210.
23. Там же. Ф. 35. Оп. 11 290. Д. 146. Л. 98.
24. Там же. Л. 30.
25. Русский архив... С. 379.
26. Мирные крылья... С. 91.
27. Громов И.И., Пигунов В.Н. Указ. соч. С. 156.
28. Составлено по: ЦАМО РФ. Ф. 35. Оп. 11 290. Д. 146. Л. 30, 31.
29. Составлено по: ЦАМО РФ. Ф. 35. Оп. 11 290. Д. 146. Л. 32.
30. Битва за столицу... С. 119, 120.
31. Сагайдак П., Цыганок А. Использование воздушных десантов в Великой Отечественной войне./ Военно-исторический журнал, 1960. № 8. С. 28.





Фронт отошел от Москвы

«Только вперед!»

«**П**од могучими ударами Красной Армии немецкие войска, откатываясь на запад, несут огромные потери в людях и технике, — отмечал И.В. Сталин в приказе, посвященном 24-й годовщине Красной Армии. — Они цепляются за каждый рубеж, стараясь отодвинуть день своего разгрома. Но напрасны усилия врага. Инициатива теперь в наших руках и потуги разболтанной ржавой машины Гитлера не могут сдержать напор Красной Армии. Не далек тот день, когда Красная Армия своим могучим ударом отбросит озверелых врагов от Ленинграда, очистит от них города и села Белоруссии и Украины, Литвы и Латвии, Эстонии и Карелии, освободит советский Крым, и на всей советской земле снова будут победоносно реять красные знамена» [1].

Это была не просто риторика. Многие высшие руководители страны и вооруженных сил полагали, что поскольку неприятель потерял такие важные преимущества, как внезапность и неожиданность, израсходовал свои резервы, то обстановка на фронте изменилась в нашу пользу. Следовательно, вполне своевременно ставить вопрос о решительном наступлении советских войск одновременно на разных операционных направлениях.

Правда, Верховный Главнокомандующий в приказе предупреждал народ и армию о предстоящих многочисленных трудностях и лишениях. Он подчеркивал необходимость форсировать темпы работы промышленных предприятий, особенно военных, интенсивно готовить резервы, непрерывно пополнять действующую армию новыми частями. «Было бы непростительной близорукостью успокаиваться на достигнутых успехах и думать, что с немецкими войсками уже покончено», — отмечал вождь [2]. И все-таки, Сталин тогда не сомневался: перелом в войне произошел.

«В конце февраля — начале марта 1942 г. Ставка приняла решение подкрепить силами и средствами фронты, действовавшие на Западном направлении, но это было

уже запоздалое решение, — отмечал главком Западного направления генерал армии Г.К. Жуков. — Противник, обеспокоенный развитием событий, значительно усилил свою вяземскую группировку и, опираясь на заранее укрепленные позиции, начал активные действия против войск Западного и Калининского фронтов» [3].

Однако это высказывание было сделано в послевоенное время. В рассматриваемый же период Георгий Константинович всецело разделял взгляды Верховного Главнокомандующего. Действительно, несмотря на все трудности и недочеты, в тылу группы армий «Центр» действовали две достаточно мощные группировки наших войск. Будучи полностью или частично отрезанными от главных сил Западного направления, испытывая трудности со снабжением, они, тем не менее, представляли серьезную угрозу для главных коммуникаций противника. Группа С.В. Соколова (Калининский фронт) в течение нескольких дней даже удерживала небольшой участок Минской автостреды восточнее Вязьмы, а 33-я армия выходила, правда, несколько позже, к юго-западным окраинам города.

«Войскам Западного фронта, при содействии 39, 29, 22, 30 и 31-й армий и 11-го кавалерийского корпуса Калининского фронта, разгромить и уничтожить ржевско-вяземско-юхновскую группировку противника и к 5 марта выйти и закрепиться на нашем старом оборонительном рубеже, — указывалось в директиве Ставки ВГК № 01542 от 16 февраля. В этом же документе Сталин и начальник Генерального штаба Шапошников потребовали «к тому же 5 марта 1942 г. войскам Западного фронта разгромить болховско-жиздренско-брянскую группировку противника» [4].

По мнению советского руководства, после выброски в тылу врага запланированного крупного десанта дела немцев могли стать вовсе безрадостными. Одновременно с передачей двух воздушно-десантных бригад в распоряжение главкома Западного направления, в ночь на 16 февраля Сталин приказал усилить наступающие войска маршевым пополнением, танками и самолетами. Новый этап

1. **Лейтенант Н. Алхимов из 122-го иап после возвращения с боевого задания. Начало весны 1942 г.**



наступления должен был начаться 18 февраля. В этот день, как планировалось, должны были продолжать активные действия войска левого крыла Калининского и правого крыла Западного фронтов (31, 20 и 5-я армии), 22 февраля к ним должны были присоединиться подчиненные генералу И.С. Коневу 22, 30 и 39-я армии, на другой день — 43, 49 и 50-я армии, находящиеся в центре Западного фронта и, наконец, 27 февраля — последние три армии (10, 16 и 61-я) того же объединения.

На первый взгляд, были шансы реализовать задуманное. Однако пополнение оказалось плохо обучено, прибывало медленно и по частям. Заданные сроки перехода войск в наступление не всегда выдерживались, в некоторых случаях происходило запаздывание с началом активных действий на несколько суток. Ни на одном из намеченных участков прорыва не было создано ощутимого превосходства над противником в силах и средствах. Очень скоро стало ясно: решающего успеха не удалось добиться ни на одном направлении, несмотря на многодневные кровопролитные бои.

Определенные надежды советское командование возлагало на авиацию. Предполагалось, что она сможет лучше, чем ранее, поддержать наземные войска, установив с ними более тесное взаимодействие. В эти дни завершался процесс реорганизации военно-воздушных сил, начатый по приказу Ставки ВГК от 21 января 1942 г. Управления всех авиадивизий ближнего действия расформировали, во фронтовой авиации Западного фронта оставили 9 отдельных авиаполков плюс две эскадрильи и передали еще 19 полков в распоряжение ВВС армий. Кроме того, во фронтовой резерв перешли 6 авиаполков и 2 авиаэскадрильи связи. В истории ВВС Западного фронта это была уже третья структурная перестройка с начала войны, и во всех принимал участие генерал С.А. Худяков, длительное время занимавший должность начальника штаба ВВС фронта, а 17 февраля назначенный командующим.

Аналогичные процессы реорганизации проходили и на Калининском фронте.

Ознакомившись со структурой ВВС Западного фронта, Сталин 21 февраля приказал внести изменения в состав сил и их подчиненность «в целях лучшего обслуживания армий авиацией и поднятия ответственности за состояние и использование военно-воздушных сил армий» [5]. Последние были усилены отчасти за счет фронтовой авиации (в ней теперь осталось шесть авиаполков и одна эскадрилья связи), отчасти за счет фронтового резерва, который было решено ликвидировать, отчасти за счет ВВС Московского военного округа (МВО). Большое внимание Верховный Главнокомандующий уделил эскадрильям связи, потребовав довести их до штатного состава за счет авиаполков на У-2; некоторые из последних предполагалось расформировать.

После передачи в армейскую авиацию трех авиаполков (172-го и 772-го иап, 765-го шап) в МВО остались 173-й бап, одна отдельная авиаэскадрилья и отдельный авиаотряд. Обеспокоенный почти полным отсутствием авиации, командующий войсками округа генерал П.А. Артемьев 7 марта 1942 г. обратился к командующему ВВС КА генералу П.Ф. Жигареву с письмом, в котором говорилось:

«В настоящее время войска Московской зоны обороны, находящиеся в укрепленных районах, совершенно не прикрыты с воздуха, дальнобойная артиллерия не имеет самолетов-корректировщиков, в составе ВВС МВО нет боевых частей для взаимодействия с наземными войсками. Прошу Вашего разрешения сформировать к 1 апреля с.г. три истребительных авиаполка с дислокацией их в Кубинке, Малоярославце, Калуге; один штурмовой авиаполк с дислокацией в Малоярославце, одну корректировочную эскадрилью с дислокацией в Кубинке» [6].

Несмотря на положительный ответ Жигарева на это ходатайство, реальные меры по формированию новых частей удалось предпринять в конце весны 1942 г., а в на-

2. Тожеественное траурное заседание памяти В.И. Ленина состоялось на станции метро Маяковская 21 января 1942 г. Слева направо: Л.М. Каганович, А.А. Андреев, В.М. Молотов, А.И. Микоян, Л.П. Берия, И.В. Сталин, Г.М. Маленков, Н.А. Вознесенский, М.И. Калинин





чале июня была восстановлена авиагруппа Московской зоны обороны. Одновременно командующему ВВС МВО генералу Н.А. Сбытову указывалось, что основными направлениями его деятельности в настоящее время являются подготовка кадров и резервов для действующей армии (в округе действовало семь различных авиационных школ), совершенствование авиационного тыла для обеспечения боевых действий ВВС Западного фронта, авиации дальнего действия и резервных групп Ставки ВГК.



4. **Командующий ВВС Московского военного округа генерал Н.А. Сбытов в рабочем кабинете**

Еще в феврале был организован облет на самолетах У-2 из 65-й эскадрильи освобожденных районов Подмоскovie по отысканию совершивших вынужденную посадку самолетов или для последующего восстановления, или для разборки на запчасти.

Не будет ошибкой утверждать, что основной задачей авиации Западного фронта, которую собирались в 20-х числах февраля пополнить 20 истребителями Як-1 и 20 штурмовиками Ил-2 (без экипажей), в период с 18 по 25 февраля являлось обеспечение выброски десанта. В то время как самолеты ТБ-3 и ПС-84 в сопровождении

3. **Кавалеристы П.А. Белова уходят в прорыв**

Пе-2 и Пе-3 шли в тыл врага с десанниками и грузами на борту, многие истребители патрулировали в районе базирования и у линии фронта. Вылеты в поддержку наступающих армий несколько дней носили ограниченный характер.

Отметим удары, нашедшие отражение в документах противника. В них, в частности, отмечался сброс большого количества зажигательных бомб по целям г. Юхнов в ночь на 23 февраля. Тогда с большим напряжением работали экипажи 700-го авиаполка ВВС 49-й армии, вооруженные самолетами У-2. Командир части майор Н.Т. Топольский подчеркивал, что, используя посадочные площадки вблизи переднего края, пилоты Д.М. Сумин, Н.Н. Афанасьев, И.Ф. Слабинский, А.П. Забежайлов выполнили в эту и последующие ночи по 3 — 4 вылета.

Тогда же от самолетов легкомоторной авиации ВВС 16-й армии понесли ущерб части и подразделения 24-го танкового корпуса 2-й немецкой танковой армии. Успешно действовали 735-й ап, вооруженный самолетами Р-5, и 693-й ап (на У-2). Обе части были сформированы в начале 1942 г. и только в середине февраля прибыли на Западный фронт. Несмотря на отсутствие опыта у большинства личного состава, безвозвратные потери по всем причинам до конца зимы не превышали один — два самолета.

На фронте 16-й армии противник неоднократно переходил в контратаки, поэтому перед авиаторами стояла задача: сорвать подход резервов, помешать планомерной перегруппировке. Наиболее сильное воздействие на неприятеля оказывала штурмовая авиация. Прибывший на пополнение ВВС этой армии почти одновременно с двумя легкомоторными полками 765-й шап имел и опыт, и возможности для нанесения значительного урона врагу. Действительно, от огня реактивных снарядов сильно пострадал транспорт, имелись убитые и раненые в отдельных подразделениях 208-й и 339-й пд 24-го танкового корпуса, особенно при передвижении на дорогах. Но и собственные потери 765-го шап оказались существенными: из 9 Ил-2, имевшихся к 21 февраля, к концу месяца осталось два исправных и два неисправных штурмовика.

Меньшие потери понес 62-й шап, находившийся в начале февраля во фронтовом резерве. После отправки в



5

конце января всех неисправных Ил-2 в ремонт (а исправных машин не имелось вовсе) в полку осталось 15 «безлошадных» летчиков. Именно в эту часть передали 19 из обещанных Ставкой 20 штурмовиков, после чего полк поступил в непосредственное подчинение командующего ВВС Западного фронта генерала С.А. Худякова.

Большинство перечисленных выше полков имели сплоченный состав самолетов, близкий к штатному. Но такое положение не было характерно для конца зимы 1942 г. — у множества авиачастей оказалась весьма ограничена боеспособность. Например, переданный в начале февраля в состав ВВС 50-й армии 54-й бап, в конце месяца практически не мог вести боевой работы из-за отсутствия исправных самолетов. В результате неоднократных налетов немецкой авиации на аэродром Жашково (уже после покидания аэродромного узла десантными частями), несколько Пе-3 получили повреждения осколками и пулеметно-пушечным огнем. Технический состав разбирали неисправные «пешки» для отправки в заводской или полевой ремонт, наблюдая в небе регулярные полеты разведчика-«юнкерса». Опасаясь новых налетов, командующий ВВС армии приказал исправным самолетам перелететь в Липицы, близ Серпухова, после чего 7 Пе-3 и два экипажа передали на усиление 511-го бап.

Трудно отметить район сосредоточения усилий ВВС Калининского фронта. Поскольку активные действия шли на разных операционных направлениях, то ВВС каждой армии вели боевую работу днем и ночью. Не будет ошибкой утверждать: наиболее эффективными удары авиации на поле боя оказывались в тех случаях, когда боевые действия носили маневренный характер.

Например, части 30-й армии Калининского фронта 24 февраля овладели районом Шалгино (22 км северо-западнее Ржева). «Истреблено до 500 солдат и офицеров противника, захвачены трофеи», — с удовлетворением докладывал командарм генерал Д.Д. Лелюшенко. Однако на следующее утро в оперсводке Генерального штаба Красной Армии появилась такая запись: «363-я сд (30-й армии. — Прим. авт.) под давлением превосходящих сил противника, поддержанных действиями 25 самолетов, в 22 ч 30 мин оставила район Шалгино — Гуляево» [7].

Советское командование приказало активно задействовать авиацию на данном направлении. В течение ночи на 25 февраля одиночные самолеты У-2 и Р-5 бомбили

5, 6. Построение 1-й эскадрильи 120-го (после 8 марта 1942 г. — 12-го гвардейского) иап, которой командовал капитан В.М. Томилин. Некоторые летчики, например В. Акимцев, П. Александров, И. Бочаров, С. Рубцов, Г. Хозяинов, находились в строю с первых дней войны



скопления неприятеля, а в светлое время суток Пе-2 и Ил-2 из состава фронтовой авиации поддерживали контратаки наших войск, которым удалось к вечеру вновь овладеть деревней Гуляево. Теперь уже в германских штабах отмечали активные действия авиации противника, зафиксировав на участке 23-го армейского корпуса пролет в течение суток 54 самолетов с красными звездами.

Ни ранее, ни позднее не наблюдалось на Калининском фронте столь интенсивных боевых действий авиации в темное время суток (свыше 40% общего количества вылетов), как в феврале 1942 г. Самолеты легкомоторной авиации бомбили скопления вражеских войск и техники, вели разведку, транспортировали грузы своим войскам, находившимся в окружении или оторванным от тылов, способствовали восстановлению связи.

Решением последней задачи чаще всего занимались авиаторы 357-й авиаэскадрильи штаба ВВС фронта и 2-го авиаполка ГВФ. Их командиров — капитана Л.А. Ильина и майора Г.Т. Клуссона — неоднократно вызывал командующий фронтом генерал-полковник И.С. Конев, требуя «любой ценой» отыскать те или иные части, вручить по назначению пакет или рацию. Для определения принадлежности войск приходилось совершать посадки на лесных просеках, а иногда взлетать перед самым носом у врага. Выполнение подобных заданий всегда было связано с серьезным риском, требовало от летного состава мастерства и мужества.

Трудно найти период, когда бы отмечались столь же высокие потери самолетов легкомоторной авиации — за месяц безвозвратная убыль материальной части на Калининском фронте составила 41 У-2 и 15 Р-5; живучесть «кукурузника» в этом месяце не превышала 41 самолето-вылета. Действительно, они подвергались обстрелу как зенитными пулеметами, так и личным оружием пехоты (винтовками и карабинами); неоднократно командующий 9-й немецкой армии генерал В. Модель благодарил подразделения или отдельных солдат за уничтожение «русской швейной машинки».

В одних случаях экипажи сбитых машин к утру или через несколько дней вновь вставали в строй, в других попадали в госпитали, но бывало и так, что не удавалось узнать судьбу не вернувшихся штурманов и летчиков. Среди пос-

ледних долго находился командир 708-го ап майор С.М. Мельник, вылетевший с лейтенантом Ю.Н. Верыгиным вечером 21 февраля на бомбардировку немецких укреплений в районе Оленино. Лишь в марте 1943 г., когда этот район освободила Красная Армия, прояснилась судьба экипажа.

Над станцией той зимней ночью 1942 г. противник открыл сильный зенитный огонь, один из осколков поразил У-2 и ранил обоих авиаторов. Мельник посадил едва управляемую машину в лесу, после чего два офицера скрылись от преследовавших их немецких солдат в снежной пещере. От потери крови Верыгин умер, а командир, собрав последние силы, сумел добраться до деревушки Черемушницы, где его спрятала молодая колхозница Антонина Одинцова. Раны на ногах долго не заживали, через несколько дней начали гноиться, возникла опасность гангрены. Несмотря на отсутствие врачей и фельдшеров, Одинцова ампутировала ступни летчика и тем спасла ему жизнь. Он перенес потом еще несколько операций в стационарном госпитале, выздоровел, вернулся в строй и в конце войны продолжил полеты на У-2.

Далеко не все потери были обусловлены воздействием неприятеля. Частые февральские метели затрудняли выполнения заданий. Из-за обледенения самолетов, действующих на высотах 500 — 2000 м, отмечались случаи отказов органов управления. Кроме того, многочисленные случаи потерь ориентировки не позволяли экипажам выполнять задания, приводили к летным происшествиям. Так, один из авиаполков на У-2 (номер части в донесении не указывался) днем 10 февраля прибыл на Калининский фронт и в ту же ночь был послан на боевое задание. Из-за потери ориентировки все экипажи на свой аэродром не вернулись, произведя вынужденные посадки на полянах и просеках.

Как следовало из отчетов штурманской службы ВВС КА, на Калининском фронте за январь — февраль 1942 г. в одном из каждых 175 вылетов происходила потеря ориентировки (в целом по ВВС это количество примерно составляло 300 самолето-вылетов). Еще больше было случаев, когда экипаж не выходил на заданную цель. Проведенный в штабах анализ всех негативных случаев показал, что их основными причинами являлись халатность и недисципли-



линированность (как летного состава, так и командиров-руководителей), плохое знание штурманского дела. Конечно, сыграли свою роль и сложные метеоусловия, но по этой причине потеря ориентировки составила 17% от общего числа всех происшествий в штурманской службе. Неприятным откровением стали многочисленные «блуждения» руководящего состава частей и подразделений, имевшего большой опыт маршрутных полетов.

Факты успешной бомбардировки гарнизона Сурож и поджога складов 59-го германского армейского корпуса на станции Беляево (между Сурожем и Велижем) в ночь на 28 февраля подтверждаются документами противника. То ли немцы сумели оперативно принять меры и усилили ПВО, то ли роковую роль в судьбе наших экипажей сыграла плохая погода, но в следующую ночь вся пятерка СБ из 684-го нбап, ведомая капитаном Неродой, из района

Сурож — Витебск на свой аэродром не вернулась. Через несколько дней два экипажа прибыли с мест вынужденных посадок. Вероятнее всего, зенитный огонь поразил самолет ведущего, после чего остальные авиаторы не смогли восстановить ориентировку.

Командование ВВС Калининского фронта беспокоило такое положение дел. Комбриг М.М. Громов (он сменил в середине февраля генерала С.И. Руденко в должности командующего) приказал разведывательному отделу штаба еще раз подробно допросить пленных авиаторов на предмет выявления способов восстановления ориентировки,

7. Экипаж самолета ДБ-3ф из 751-го дбап перед вылетом. Слева направо: А.Г. Нежинцев, Н.Б. Чернов, А.С. Васильев, В.В. Решетников



принятых в люфтваффе. Выяснилось, что немцы определяли экипажам запасные аэродромы после выполнения боевых задач с указанием направления захода на посадку. Но каких-либо сенсационных открытий на основе показаний штурманов и бортрадистов с Ju52 и Ju88 сделать не удалось: не допускать «блудежек» над пересеченной местностью при отсутствии явно выраженных ориентиров немцам экипажам помогали четкая работа навигационных приборов, хорошая штурманская подготовка, большой опыт.

К сожалению, много случаев потерь ориентировки отмечалось среди экипажей дальних и тяжелых машин. Находившийся на КП 1-й авиадивизии ДД главный штурман ВВС КА генерал В.Б. Стерлигов вспоминал об одном из происшествий в ночь на 21 февраля. Тогда после удара по железнодорожному узлу Орши один из экипажей в облачности не смог определить свое местоположение, запросил пеленг, но быстрого ответа пеленгатора не получил. Решив не рисковать, летчик, «отлетев на всякий случай на восток, сел на аэродроме в Ефремове (в глубоком тылу. — Прим. авт.), не зная точно, где проходит линия фронта» [8].

Действия дальних бомбардировщиков

С 17 по 21 февраля к ударам по неприятельскому тылу подключились шесть дивизий (1, 2, 26, 40, 42 и 133-й) авиации Главного командования, находившиеся на центральном направлении. По приказу штаба ВВС КА дальнебомбардировочные полки днем и ночью атаковали цели прежде всего на железнодорожном участке Вязьма — Смоленск, стремясь сорвать переброску резервов из тыловых районов к фронту. Предполагалось, что ПВО противника не сможет оказать эффективного противодействия, прикрывая на перегонах составы, поэтому их и мосты

8. Мл. лейтенант В.В. Решетников в начале Великой Отечественной войны



бомбили преимущественно днем при наличии облачности. Одновременно части 3-й авиадивизии ДД генерала А.Е. Голованова (подчинялась непосредственно Ставке ВГК) бомбили эшелоны на перегоне Ярцево — Смоленск и мосты через реку Вопь у Ярцево.

Согласно плану, находившиеся в подчинении генерала Л.А. Горбачевича полки должны были выполнять ежедневно 42 вылета днем и 21 ночью. Для соединения Голованова плановые цифры составляли 10 и 5 вылетов соответственно. Реально удавалось поднимать в течение дня не более 30 — 40 ДБ-З. По мнению офицеров германских тыловых служб, налеты на их коммуникации в конце зимы —

начале весны 1942 г. «сводились к изолированным атакам, осуществляемым без какого-то конкретного плана. Это были случайные бомбардировки железнодорожных станций, баз снабжения или дорог, не приводившие к особым перебоям в движении и не создававшие пробок» [9].

Прокомментируем столь негативную оценку действий советских дальних бомбардировщиков. С одной стороны, необходимо отметить значительное улучшение работы немецкой железнодорожной ремонтно-восстановительной службы, которая научилась быстро устранять разрушения. Широко привлекались для работ местные жители из близлежащих сел. Кроме того, в середине февраля командование люфтваффе перебазировало на Восточный фронт в район Орши первое специальное подразделение ночных истребителей — сводный отряд NJG3, имевший 11 Bf110. Его задача состояла в обороне Смоленска и прилегающих к городу железных и шоссейных дорог.

С другой стороны, авиация дальнего действия обладала весьма ограниченными возможностями. Многие полки располагали одним — двумя исправными дальними бомбардировщиками. Отсутствие запасных частей и двигателей М-88Б привело к тому, что лишь 16% бомбардировщиков списочного состава указанных выше шести дивизий могли подняться в воздух. А в обоих полках 26-й авиадивизии (базируется в Рыбинске и включала 52-й и 83-й дбап) в начале февраля вовсе отсутствовали боеготовые машины. В несколько лучшем положении находился 98-й дбап (2-й авиадивизии ДД) подполковника И.К. Бровка, который перед днем Красной Армии получил пополнение бомбардировщиков ДБ-Зф с завода № 126. Штурман части Н.А. Гунбин вспоминал:

«В феврале 1942 г. к нам прибыла первая партия новых самолетов. К этому времени в полку оставалось уже не больше десятка машин, не раз обстрелянных и изрядно побитых. Новые самолеты прибыли к нам с Дальнего Востока как подарок от дальневосточной молодежи. Они были построены на средства комсомольцев Хабаровского края и Амурской области. Их получили лучшие экипажи полка — Николая Краснова, Юрия Петелина и наш (Гунбин тогда летал в экипаже ст. лейтенанта С.А. Харченко. — Прим. авт.). Самолеты передавались в торжественной обстановке. Весь личный состав был построен на аэродроме. Перед летчиками, штурманами, стрелками, техниками застыли на линейке три новеньких, поблескивающих свежей краской дальних бомбардировщика с красиво выведенными надписями на фюзеляжах: "Хабаровский комсомол", "Амурский комсомол", "Комсомол Колымы"...» [10].

Тем временем Ставка ВГК несколько изменила задачи, стоявшие перед частями дальних бомбардировщиков, приказав сосредоточить основные усилия на «уничтожении самолетов на аэродромах противника». К этим действиям подключались все те же соединения, кроме 40-й ад, базировавшейся в Туле. Согласно утвержденному плану, с 25 по 28 февраля каждые сутки надлежало выполнять по 55 самолето-вылетов по аэродромам Шаталово, Сеца, Боровское, Балбасово. Наиболее мощному воздействию подвергалась последняя база, расположенная южнее Орши, хотя 3-я ад генерала совершила для ее бомбардировки значительно меньше запланированных 80 вылетов. Некоторые результаты атак нашли отражение в немецких документах.

«В ходе воздушных налетов на Оршу 27 и 28 февраля повреждено несколько самолетов и все автомашины базы снабжения. 11 человек убито, 21 ранен (среди пострадавших было 9 военнослужащих группы II/KG76, сгорел "юнкерс", принадлежащий I/KG77. — Прим. авт.). Сбит один вражеский бомбардировщик, — отмечалось в оперативном донесении группы армий "Центр". — Совершен новый налет с небольшой высоты на автодорожный мост в Борисове. Ущерб не причинен. Воздушный налет на Починок. Имеются жертвы и разрушения» [11].

Как теперь известно, наибольший ущерб аэродрому Балбасово нанесли подвешенные на внешних замках ДБ-Зф из 1-й авиадивизии ДД ротативно-рассеивающие авиабомбы (РРАБ). Фактически это были кассетные

боеприпасы, снаряжавшиеся мелкими бомбами и ампулами с КС, которые обеспечивали поражение на значительной площади. Экипажи дальних бомбардировщиков отмечали, что противовоздушная оборона района аэродрома Орши усиливалась буквально от налета к налету. Возросло количество прожекторов, более плотными стали разрывы снарядов на разных высотах — все это говорило о базировании здесь большого количества немецких бомбардировщиков.

Участвовавший в вылете 28 февраля лейтенант В.В. Решетников из 751-го дбап (впоследствии командующий Дальней авиацией Советского Союза) вспоминал как выполнял противозенитный маневр, пытаясь вырваться из цепких лучей прожекторов, и какое беспокойство испытал, когда немецкие орудия внезапно прекратили стрелять по освещенному самолету. По переговорному устройству он приказал стрелкам усилить наблюдение за воздухом и как раз вовремя:

«Глянул влево назад — и ахнул: над нами совсем рядом висела черная туша двухмоторного "мессершмитта-110". Чернов, кажется, опередил его, запустив по черному брюху длинную очередь со "шкаса", но и тот успел выпустить со всех своих носовых точек мощный сноп огня, с грохотом впившийся в тело нашей машины. Круто, с резкой потерей высоты, заваливаю разворот влево. Даже обороты прибавил моторам, чтоб сократить радиус разворота. Но уже вижу: приборная доска разнесена в клочья, на центроплане множество дыр. Когда земля оказалась совсем рядом и я дал газ обоим моторам, левый уже полных оборотов не давал, а нагрузки на рули возросли неимоверно — самолет задирался вверх. Но самое страшное было в другом — в передней кабине застонал и умолк Вася Земсков» [12].

Прочитавшие книгу В.В. Решетникова «Что было — то было» знают, чем закончился этот ночной бой. Автору повествования удалось на подбитом самолете за несколько часов преодолеть примерно 350 км и совершить вынужденную посадку в расположении кавалеристов генерала

Белова. Летчик, стрелки старшина Н.Б. Чернов и сержант А.Г. Нежинцев добрались до Серпухова и вернулись в родной полк, где их считали погибшими. Раненого штурмана ст. лейтенанта В.П. Земскова отправили в госпиталь, но от полученных ран он умер.

Около Костовичей разбился Bf110D № 3325 из 3/NJG3 — это следовало из отчета генерал-квартирмейстера люфтваффе. В немецком самолете погибли командир отряда обер-лейтенант Г. Бемель (*G. Bohmel*) и радист. О немецком летчике известно, что он в начале 1939 г. лейтенантом поступил на службу в группу II/JG144, переименованную перед вторжением в Польшу в I/ZG76. Непосредственным командиром Бемеля был обер-лейтенант В.Фальк (*W. Falck*), вскоре ставший одним из лидеров ночных истребителей, а затем командором созданной в люфтваффе эскадры NJG1. Бемель одержал первую победу в Норвегии, сбив 17 апреля 1940 г. над Ставангером «Бленхейм». Вслед за Фальком Бемель прошел программу переучивания в ночники, после чего его повысили в звании и доверили возглавлять отряд. Однако первый же ночной бой на Востоке завершился фатально.

Люфтваффе в ожидании весны

Во второй половине февраля немецкая авиация значительно активизировала свои действия. Генерала Г.К. Жукова не удовлетворяла обстановка в воздухе. Неоднократно люфтваффе сбивали наступательный порыв наших войск, особенно на важнейших направлениях. Один истребительный полк, выделенный для прикрытия 12 действующих под Вязьмой дивизий, был не в состоянии обеспечить им достаточное противодействие. 22 февраля командующий войсками Западного направления доложил о своих наблюдениях И.В. Сталину: «Авиация противника за последнее время изменила свою тактику действий малыми



группами и... действует по 30, 40, а иногда и по 60 самолетов. 19 февраля вражеская авиация нанесла удар по 5-й армии 200 бомбардировщиками. 20 февраля 300 самолетов противника нанесли удар по войскам 43-й и 49-й армий в районе Юхнова...» [13].

Действительно, немцы перешли к массированному применению авиации, чего не отмечалось в предыдущие зимние месяцы 1941 — 1942 гг. В некоторых случаях наши войска, особенно наступающие вдоль дорог, несли ощутимые потери от ударов с воздуха. Однако не следует преувеличивать эффективность люфтваффе. Во второй половине февраля по количеству вылетов (но не по тоннажу сброшенных бомб!) части 8-го авиакорпуса все еще заметно уступали ВВС Западного и Калининского фронтов (в сумме). В ряде случаев наши штабы преувеличивали число пролетающих неприятельских самолетов. Например, согласно германским документам за 20 февраля было выполнено всего 286 самолето-вылетов, включая действия транспортных и разведывательных самолетов.

В это время руководство немецкой авиацией на центральном направлении Восточного фронта осуществлял по совместительству командир 2-го зенитного корпуса генерал О. Десслох (*O. Dessloch*). После окружения двух немецких корпусов в районе Демянска было принято решение снабжать войска по воздуху. За 18 — 20 февраля большинство транспортных групп перебазировались на аэродромы 1-го воздушного флота в Псков, Остров, Ригу. В район Пскова убыли командир 8-го авиакорпуса генерал В. фон Рихтгофен и многие офицеры его штаба, которым поручалось организовать «воздушный мост».

Эти изменения практически не повлияли на управление немецкой авиацией; активность боевых действий частей

8-го авиакорпуса заметно возросла во второй половине февраля. Усилия люфтваффе направлялись на действия по войскам на поле боя, борьбу с подходящими резервами, прикрытие группировки своих войск и уничтожение нашей авиации в воздухе и на земле. За 14 последних дней февраля наши штабы зафиксировали на Западном направлении свыше 80 групповых воздушных боев, причем некоторые из них имели длительный и упорный характер.

В журнале боевых действий эскадры JG51 «Мельдерс» отмечалось, что наиболее успешно сражались летчики II группы. К концу февраля на счету командира части оберлейтенанта Х. Грассера (*H. Grasser*) значилось 45 побед, лейтенанта Г. Штрелова (*H. Strelow*) — 40, еще трех летчиков [обер-лейтенанта В. Штенгеля (*W. Stengel*), лейтенанта Г. Рубеля (*G. Rubell*) и фельдфебеля Р. Кванте (*R. Quante*)] — по 20, унтер-офицера А. Хафнера (*A. Hafner*) — 19 побед. Не менее пяти результативных боев провел за последнюю неделю зимы унтер-офицер Г. Беренброк (*H. Beerenbrock*), летавший в штабном звене группы IV/JG51; в день Красной Армии молодой летчик смог сбить с интервалом в две минуты два наших истребителя.

Примерно полтора десятка аэродромов ВВС Западного и Калининского фронтов подвергались атакам вражеских подразделений, доходящих до 8 — 10 самолетов, преимущественно Bf110, которые с малых и бреющих высот пулеметно-пушечным огнем обстреливали и бомбардировали мелкими осколочными или зажигательными бомбами места стоянок самолетов. В одних случаях немецкие экипажи стремились на какое-то время парализовать работу нашей авиации. Так, 17 февраля аэродром Климово четыре раза атаковали пары и четверки «мессершмиттов». В других случаях они повторяли нападения спустя несколько суток после первого.

Бомбардировка советских войск у линии фронта на важнейших операционных направлениях занимала главное место в работе люфтваффе. Удары всегда были тесно связаны с планами наземного командования. Например, 26 февраля немцы неожиданно контратаковали части

9, 10. Боевые действия советской авиации зимой 1942 г. в Подмосковье. В воздухе звено штурмовиков Ил-2 и одиночный бомбардировщик Пе-2



50-й армии, при поддержке авиации и танков оттеснив их от Варшавского шоссе; в бою погибли комдив-344 полковник М.П. Глушков и все командиры полков этого соединения. В отчете за 28 февраля о наступлении северо-западной Юхнова ударной группы 49-й армии генерала И.Г. Захаркина есть такая запись: «Немецкая авиация непрерывно воздействовала на боевые порядки частей, производя за день до 500 пролетов (это сильное преувеличение. — Прим. авт.)» [14].

Объектами ударов являлись не только войска на поле боя, но идвигающиеся по дорогам колонны, все виды транспорта, командные пункты дивизий и армий. Наиболее широко немцы применяли бомбы SC50, но, случалось, сбрасывали мины или даже ручные гранаты. Большинство населенных пунктов в нашем тылу авиация противника в это время бомбила лишь эпизодически. Только на левом крыле Западного фронта неоднократно подвергались бомбометанию города Сухиничи, Кондрово, Мосальск. Если бомбардировщики у линии фронта почти никогда не прикрывались истребителями, то при ударах по удаленным целям авиагруппу сопровождало от двух до восьми «мессершмиттов».

Воздушную разведку немецкая авиация вела в это время, как правило, на глубину до 70 — 80 км на Западном фронте и до 300 км — на Калининском. Высоты и способы ее ведения зависели от условий погоды и противодействия ПВО, а интенсивность заметно возросла относительно предыдущих зимних месяцев. К данному виду деятельности привлекались все типы самолетов, но наиболее широко применялись Hs126 и Ju88. Данные наблюдения экипажи сообщали по радио открытым текстом.

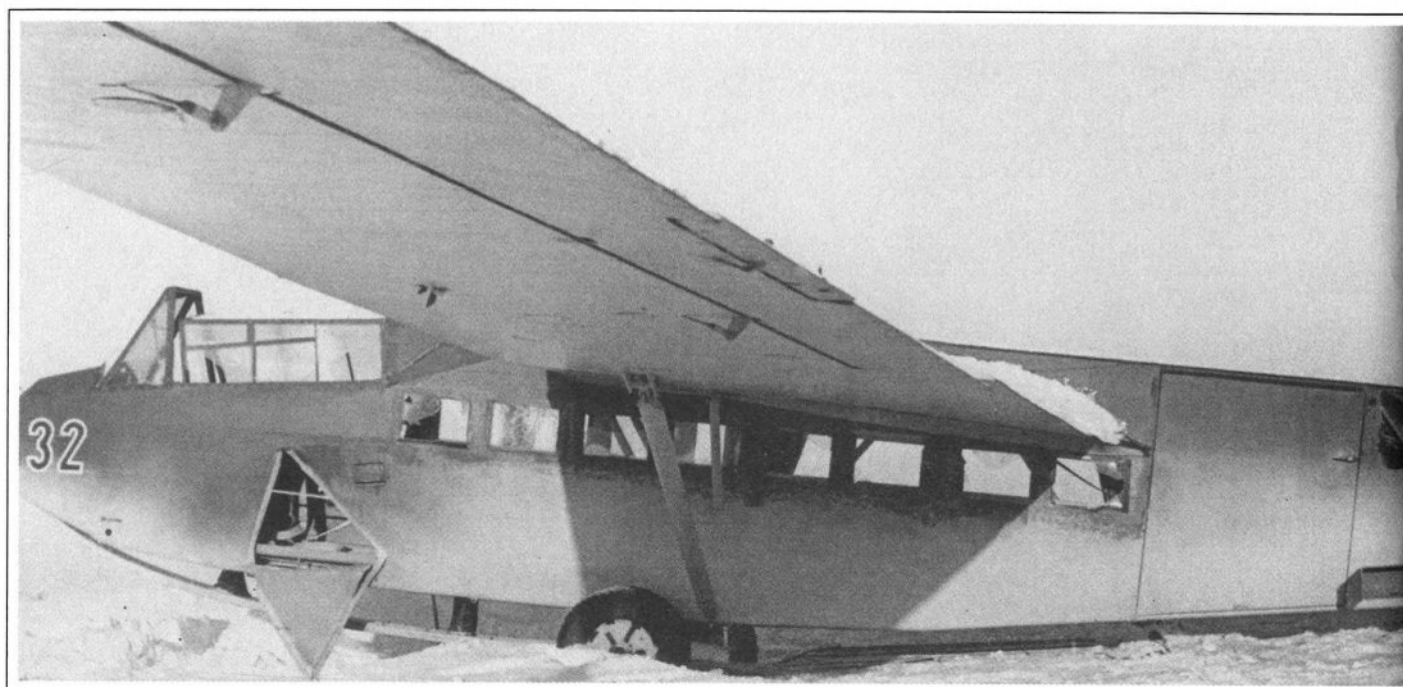
Получила широкое распространение ночная разведка, чего не отмечалось ранее. Особенно часто просматривались районы Клин — Калинин и Медынь — Калуга, где фиксировалась работа основных коммуникаций и ночных аэродромов, которые немецкие летчики определяли по работающим прожекторам. Неоднократно выявленные ночью аэродромы проверялись затем другим экипажем на рассвете. Один из результатов многочисленных вылетов самолетов-разведчиков можно найти в разведсводке штаба 8-го авиакорпуса за 7 марта 1942 г., где утверждается, что «против группы армий "Центр" русские на 20 аэродромах сосредоточили 195 самолетов, из них 113 — истребители (немцы, в который раз, значительно недооценивали ресурсы ВВС КА. — Прим. авт.)» [15].

Отрабатывалась тактика борьбы с советской авиацией

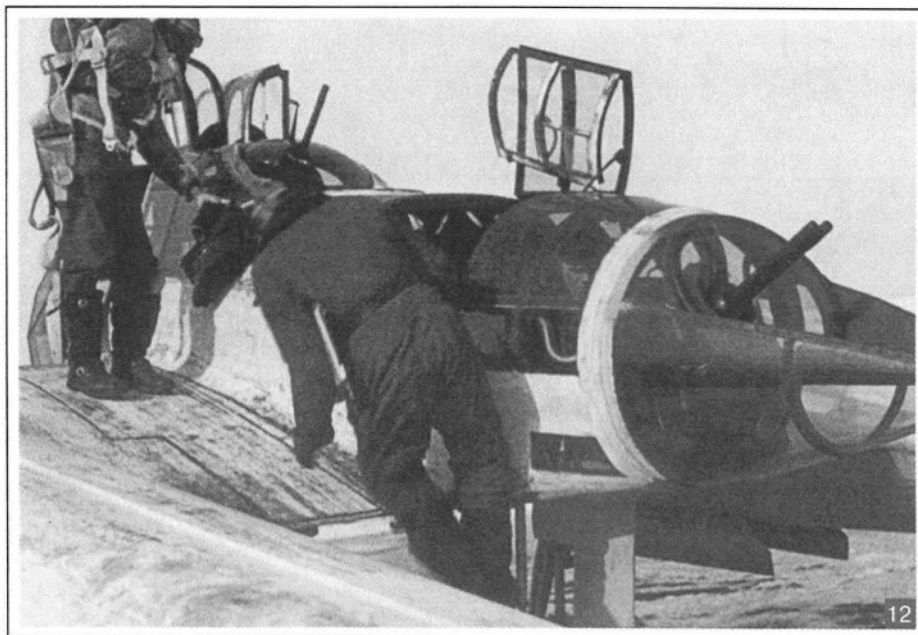


11. Заправка топливом пикировщика на аэродроме «совхоз Дугино»

13. Планеры DFS230 (на переднем плане) хорошо зарекомендовали себя в первые годы войны как надежные и неприхотливые. Участие планеров в Московской битве известно гораздо меньше, чем при захвате позиций у канала Альберта или высадке на острове Крит



12. Экипаж разведчика FW189 готовится к вылету. По немецким данным, в конце зимы 1942 г. «рамы» на московском направлении использовались только отрядом 2(F)/11

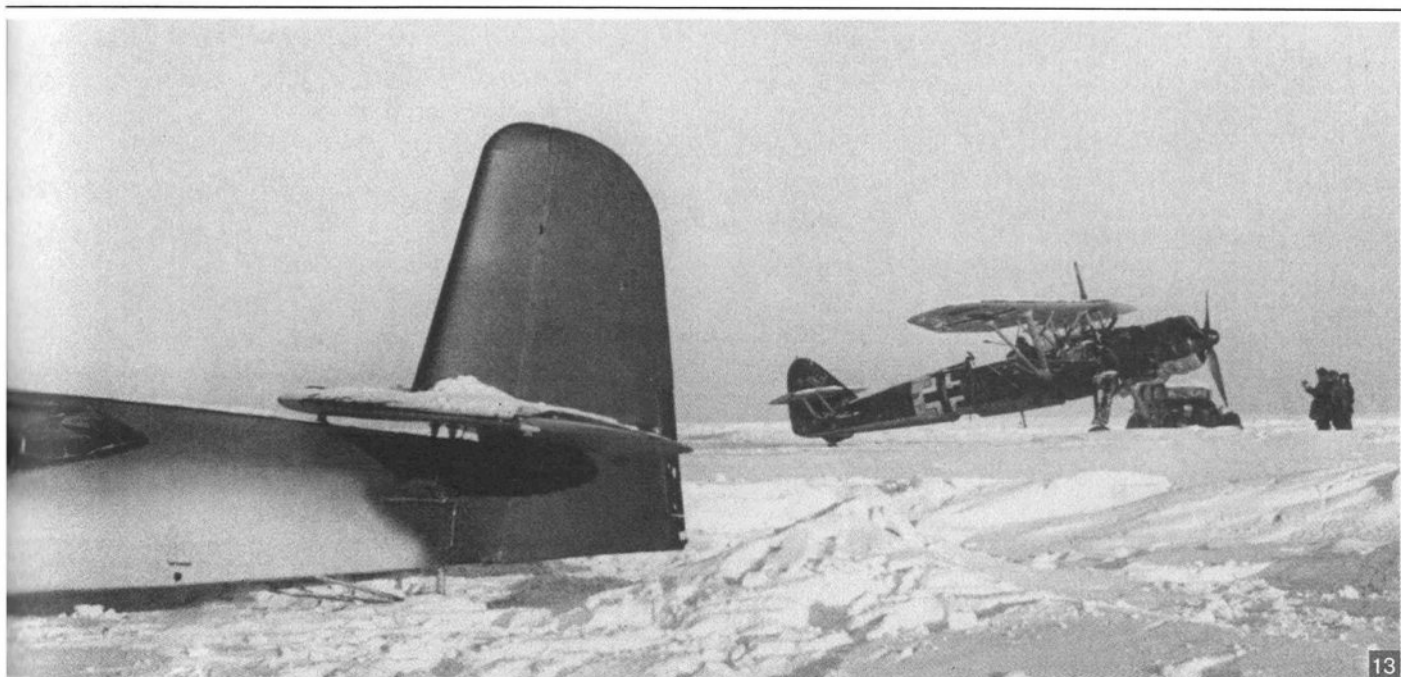


ночью. Главную угрозу для немцев представляли систематические атаки тыловых коммуникаций и аэродромов. Противодействие дальним бомбардировщикам первоначально оказывали наиболее подготовленные экипажи II/ZG1 с витебского аэродрома, а с прибытием с Запада в Оршу подразделения, составленного из 2-го и 3-го отрядов NJG3, группа перебазировалась в Брянск. Однако серьезных успехов немцы не добились. Удача сопутствовала экипажу обер-фельдфебеля В.Тайге (*W. Teige*) из 6/KG53 (уже упомянутому ранее в связи с ночными победами при противодействии десантированию), который на He111 сбил вечером 21 февраля ДБ-3ф северо-западнее Мосальска над руслом реки Угра.

Представляют несомненный интерес попытки германского командования организовать противодействие самолетам легкомоторной авиации. Слишком большая разница в скоростях между «охотниками» и их потенциальными «жертвами», малые высоты полетов «кукурузников», отсутствие специальной поисковой техники значительно ослож-

няли немцам решение этой задачи. Даже в тех случаях, когда были заранее известны маршруты полетов (например, при снабжении войск 39-й армии), сбивать У-2 или Р-5 удавалось, как правило, огнем с земли. Насколько известно, ни одной ночной воздушной победы немцы своим летчикам за это время не записали. Согласно одному из сохранившихся отчетов, стрелок «дорнье» обер-ефрейтор Шнайдер (*Schneider*) из отряда 2(F)/11 сбил утром 20 февраля в плохих метеоусловиях У-2 восточнее Сычевки на высоте всего 100 м. Несколько этих самолетов занесли на счет при аналогичных погодных условиях пилоты Bf110; иногда они поражали невооруженные связные самолеты.

При использовании бомбардировочной авиации был замечен частый перенос усилий с одного операционного направления на другое. Казалось, только что «юнкеры» приземлились в Орше после бомбардировки скоплений советских войск, скажем, в районе г. Белый, как поступало новое задание: с пикирования уничтожить колонну автомашин на Варшавском шоссе. Например, в журнале



боевых действий эскадры KG54 «Мертвая голова» указывалось, что II группа 25 февраля поддерживала обороняющиеся войска в районе поселка Молодой Туд, на следующий день поражала грузовики на дороге в районе села Земцы, а 27 февраля выполнила три групповых вылета (днем — по станции Износки и позициям 50-й армии юго-восточнее Юхнова, ночью — по железнодорожным составам в Бологом).

По сводке Совинформбюро, за последние два дня зимы под Москвой было сбито 13 немецких самолетов (ранее обычно указывалось об уничтожении одной — двух машин в сутки). Только летчики 6-го иак ПВО, ответственные за прикрытие объектов Западного фронта, претендовали в указанные дни на 7 воздушных побед. Однако, в действительности, эффективно отражать налеты зачастую не позволяли позднее предупреждение истребителей постами ВНОС о появлении неприятельских самолетов и значительное удаление аэродромов от линии фронта. Нередко внезапно вынырнувшие из-за леса на малой высоте немецкие самолеты заставляли врасплох расчеты зенитных орудий и пулеметов, которые открывали огонь только вслед уходящим машинам.

Эти заключения подтверждаются немецкими документами, из которых следует: потери в материальной части и личном составе в конце зимы оказались весьма невелики. Более всего пострадали части, вооруженные Bf110. Так, в воздушном бою 23 февраля один из принадлежащих группе I/NJG4 двухмоторных «мессершмиттов» был поврежден, члены экипажа получили ранения. Летчик Фельдфебель Ш. Дикнайте (*S. Dickneite*) довел машину до аэродрома Шаталово и благополучно приземлился, но умер от полученных ран. А экипаж другого «мессершмитта» из II/ZG1, сбитого 28 февраля северо-восточнее Юхнова за линией фронта, сумел выйти в распоряжение 57-го немецкого армейского корпуса. Не столь повезло авиаторам «юнкерса» группы I/KG77, который упал в районе Паново (севернее железнодорожной ветки Износки — Мятлево). Материалы допроса попавшего в плен штурмана этого самолета унтер-офицера А. Федера (*A. Feder*) использовались в советских политдонесениях: «Русские летчики

хорошо знают свое дело и героически дерутся, самолеты не уступают нашим. Особенно хороши истребители — они лучше немецких» [16].

Новые замыслы советского командования и их реализация

Командующий Западным направлением генерал армии Г.К. Жуков стремился во что бы то ни стало организовать прорыв фронта группы армий «Центр». Отметив усиление противника на участке 4-й немецкой полевой армии, он решил провести перегруппировку на правом крыле Западного фронта против 4-й танковой армии. Уточнив обстановку и обвинив 25 февраля командармов Л.А. Говорова и А.А. Власова в затягивании сроков операции, неумении сконцентрировать силы на решающем направлении, Георгий Константинович потребовал найти уязвимое место в неприятельской обороне, «организовать прорыв в другом, более слабом участке, мощной ударной группой, созданной за счет двух армий и средств усиления» [17]. По новому плану, тут же утвержденному Ставкой, наступление должно было возобновиться утром 2 марта на фронте Мотаево, Кострово (участок 5-й армии, северо-восточнее Гжатска) с тем, чтобы к исходу 5 марта захватить Гжатск.

При успехе операции наши части вышли бы к Вязьме с северо-запада. Одновременно не прекращались бои юго-западнее Вязьмы, где войска 43, 49 и 50-й армий пытались закрепиться на Варшавском шоссе, восстановить

14. Наводчик 37-мм зенитного орудия готовится к бою. Март 1942 г.

15. Самолет Bf110 (3U+CH) из I/NJG4 был сбит зенитным огнем около Гжатска 19 марта 1942 г.; при попытке пробиться к своим экипаж погиб в перестрелке





Таблица 2-1

Боевой состав люфтваффе на центральном направлении на 1 марта 1942 г.

Соединения	Подчиненные соединения, части и подразделения
8-й авиакорпус	2(F)/11, 4(F)/11, 4(F)/14, 1(F)/Ob.d.L, Nacht2, II/KG3, 2 и 3/NJG3 (частично)
Командование «Юг»	II/StG1 (без 5-го отряда), штаб и II/KG53, штаб, II и IV/JG51, 15 (исп.)/JG27 (без самолетов), II/ZG1, I/NJG4, 7(H)/13, 6(H)/32
Командование «Север»	Штаб и III/StG2, «авиасоединение Борман» [II/KG30 (без 4-го отряда), II/KG54, штаб и II/KG76, I/KG77], III/JG51, I/SchG1, II/ZG26, NAGr «Север»

связь с 33-й армией, группой Белова, десантниками. Если в районе Гжатска Жуков приказал «маскировать наши истинные намерения» [18], то на юхновском направлении задачи наступающих войск были абсолютно ясны противнику. Тем временем готовилась еще одна операция с участием левого крыла Западного фронта и 3-й армии Брянского фронта по разгрому болховской группировки неприятеля.

Усиление наших войск перед фронтом 2-й танковой армии (южный фланг группы армий «Центр») немцы обнаружили достаточно быстро. Непрерывно и практически круглосуточно ведя воздушную разведку, экипажи самолетов засекли увеличившуюся интенсивность железнодорожного движения на участке Тула — Чернь. Утром 2 марта в оперсводке группы армий «Центр» было зафиксировано: «Непрекращающийся натиск в полосе 47-го ак, продолжающееся движение от г. Перемышль через Козельск, действия артиллерии и перегруппировки по обе стороны г. Сухиничи свидетельствуют о наступательных намерениях в районе южнее и юго-западнее г. Сухиничи с целью ликвидировать выступ нашего фронта... С 1 марта значительно активизировала свою деятельность авиация противника перед южным участком фронта группы армий» [19].

Не остались незамеченными для немецких экипажей (здесь работали отряды 2(F)/11 и 4(F)/14) перемещения советских войск в тыловых зонах 5-й и 20-й армий. В донесении от 3 марта штаб группы армий констатировал: «Все больше усиливается предположение о предстоящем наступлении русских в районе восточнее г. Гжатск. Воздушной разведкой установлено движение в юго-западном направлении по шоссе Волоколамск — Гжатск. Вероятно, речь идет о переброске войск, находящихся за линией фронта» [20].

О действиях других частей и подразделений люфтваффе можно судить по докладу начальника оперативного отдела 8-го авиакорпуса за 1 марта: «Усилия начальника авиации тактической поддержки "Юг" были направлены в первую очередь на оказание поддержки войскам 4-й армии, ведущим оборонительные бои к югу от шоссе Юхнов — Рославль под населенным пунктом Медведка. Пикирующие бомбардировщики наносили удары по противнику перед левым крылом 4-й армии и поддерживали наше наступление севернее шоссе.

Начальник авиации тактической поддержки "Север" частями бомбардировщиков ближнего действия наносил удары по противнику, действующему на стыке 4-й полевой и 4-й танковой армий, а подчиненными ему частями 8-го авиакорпуса — по передвижениям противника перед левым флангом 9-й армии. Район боевых действий 3-й танковой армии контролировался слабыми силами бомбардировщиков, подчиненных непосредственно 8-му авиакорпусу. Истребители действовали главным образом в районе Юхнова» [21].

Для лучшего понимания документа отметим, что во второй половине февраля командование люфтваффе также провело реорганизацию. На основе 2-го соединения по взаимодействию с наземными войсками 2-й танковой и 4-й полевой армий было создано авиационное тактическое командование «Юг». Аналогичное тактическое командование «Север» оказывало поддержку 4-й танковой и 9-й полевой армиям. О составе немецкой авиации, поддерживающей группу армий «Центр», дает представление табл. 2-1 [22].

Нет оснований говорить о заметном усилении немецкой авиационной группировки в конце зимы. Отметим, что серьезные перебои с поставками «мессершмиттов» вынудили передать зимой на пополнение эскадры JG51

[полностью перевооруженную Bf109F («Фридрихами») еще весной предыдущего года] примерно 30 Bf109E («Эмилей»), прошедших восстановительный ремонт. Это была вынужденная мера: в середине февраля в группах II и IV/JG51 оставалось по 10 — 12 исправных Bf109F. Далекой от штатного состава была численность авиагрупп II/KG3, II/ZG26, III/StG2 и др.

В особенно сложном положении находились подразделения ближних разведчиков. Решение об их реорганизации и изменении подчиненности, принятое в конце декабря 1941 г. (об этом говорилось во второй моей книге «Контрнаступление». — *Прим. авт.*), оставалось преимущественно на бумаге. Во второй половине февраля 1942 г.

удалось сформировать лишь одну ближнеразведывательную группу NAGr «Север», куда входили отряды 2(H)/12, 3(H)/21 и 2(H)/23 — всего 16 «хеншелей». Многие другие подразделения или были расформированы, или продолжали оставаться в Германии; процесс перевооружения последних с Hs126 на FW189 сильно затягивался.

В то же время советское командование смогло существенно пополнить авиацию на Западном направлении новыми частями, передав из Резерва Главного командования семь авиаполков на самолетах новых типов (один ближнебомбардировочный, два штурмовых и четыре истребительных). В результате проведенной перегруппировки были усилены военно-воздушные силы армий, которым

Таблица 2-2

Соотношение сил в авиации на центральном направлении на 1 марта 1942 г.

Типы машин	ВВС КФ	ВВС ЗФ	ВВС БФ	Авиация ГК	6-й иак ПВО	Всего советских самолетов	Всего немецких самолетов 8-й авиакорпус
Истребители (дневные и ночные)	162	163	26	15	472	838	98
Двухмоторные истребители и штурмовики	40	49	6	—	22	117	163
Бомбардировщики	56	30	22	225	—	333	152
Пикировщики	—	—	—	—	—	—	58
Легкомоторные самолеты	223	252	26	—	—	501	—
Разведчики	—	13	14	—	—	27	91
Итого	481	507	94	240	494	1816	562



16. Летчик самолета Пе-2 С.В. Базилевский (слева) и штурман Н.Я. Березников уточняют маршрут предстоящего вылета

17. Экипаж транспортного «юнкерса» из отряда KGzбV105 сбрасывает мешки с грузами для одного из блокированных немецких гарнизонов

18. «Хеншель» из разведывательного отряда «Север» одновременно заправляют бензином и горячим маслом



предстояло действовать на главных направлениях. Например, ВВС 33-й армии, в которых после перебазирования 521-го иап на Калининский фронт остался лишь 595-й ап, были пополнены в конце февраля недавно сформированным 687-м ап и уже имевшим славные традиции 172-м иап (имел состав, близкий к штатному). Сведения о численном составе авиации приведены в табл. 2-2 [23].

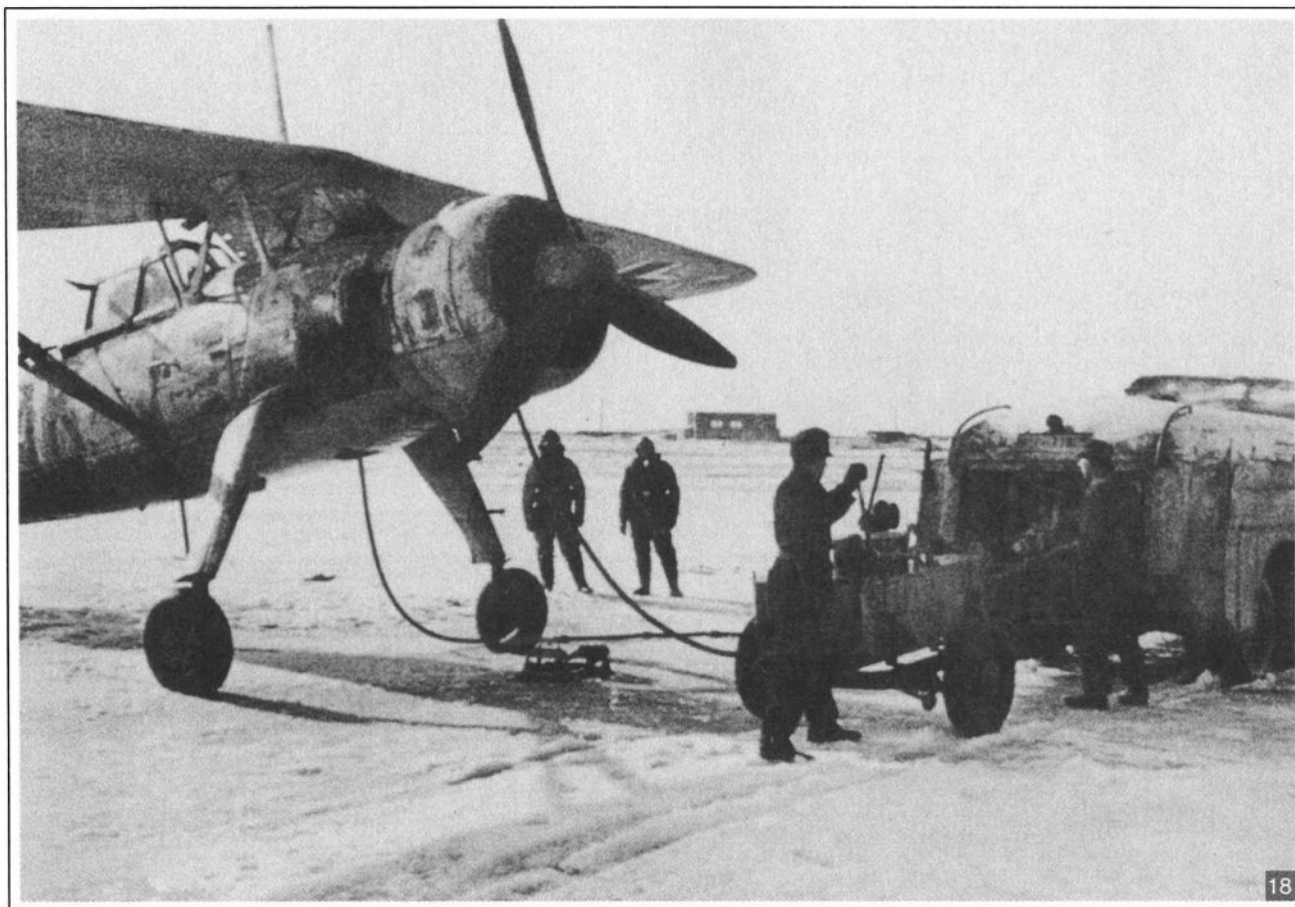
На первый взгляд может сложиться впечатление, будто наша сторона имела подавляющее численное превосходство. Однако следует иметь в виду, что до 30% всех советских самолетов составляли машины легкомоторной авиации, которые могли применяться только ночью и не выдерживали сравнения с «мессершмиттами» или «юнкерсами». Кроме того, большинство истребителей 6-го иак ПВО оставались на московском аэродромном узле, что не позволяло им из-за удаленного базирования прикрывать войска над линией фронта.

Генерал А.А. Новиков, незадолго до этого назначенный заместителем командующего ВВС КА, разработал к 28 февраля план операции ВВС Западного фронта на юхновском и гжатском направлениях, который в тот же день был утвержден Г.К. Жуковым. Первоочередными задачами были: обработка массированными действиями фронтовой авиации, авиации Резерва Главного командования и груп-

пы Голованова переднего края обороны неприятеля, используя также бомбы крупного калибра; уничтожение авиации на занятых немцами аэродромах Вязьмы, Гжатска, Сычевки. После прорыва обороны противника на юхновском и гжатском направлениях дальние бомбардировщики должны перейти к разрушению железнодорожных узлов и баз снабжения в районе Вязьмы, а штурмовая и истребительная авиация — содействовать развитию успеха войск.

По замыслу командования, к операции должны были привлечены все переданные из резерва авиаполки и группа Голованова (3-я ад), в которых насчитывалось 210 — 220 боевых машин. Еще 160 — 170 самолетов имелось в составе ВВС Западного фронта. Устанавливались наряды на каждый исправный самолет в два — три вылета, кроме ДБ-3Ф, для которых он составлял один самолето-вылет в сутки. При планировании учли потери и повреждения материальной части таким образом, что из каждых 30 самолетов, готовых к вылету накануне операции, к третьему дню останутся боеготовыми 25 машин.

Почти 400 самолетов собирались задействовать в два этапа: сначала они на трое суток сосредоточивали усилия на гжатском направлении, выполнив 1720 самолето-вылетов, а затем на такой же срок переносили действия в



район Юхнова, где, по замыслу наших авиационных штабов, производили бы еще 1378 самолето-вылетов. Однако наступление наземных войск развернулось по измененному графику, не согласованному с авиаторами. В полдень 2 марта продолжили активные действия войска 49-й армии на юхновском направлении, а утром 4 марта попыталась взломать рубежи неприятельской обороны ударная группа 5-й армии.

Согласно предварительным расчетам, в эти весенние, весьма морозные дни наши летчики должны были выполнять минимум по 500 — 600 самолето-вылетов только в поддержку прорывающихся войск. Но в действительности объем боевой работы оказался меньше, причем в дневное время совершалось не более 250 вылетов. В оперсводке штаба Западного фронта за 4 марта, например, указывалось: «Армейская и фронтовая авиация в течение дня и ночи произвела 482 самолето-вылета на бомбардировку войск противника перед фронтом 20, 5, 33, 43, 49 и 61-й армий, аэродромов Балбасово, Смоленск, Брянск, «совхоз Дугино», Гжатск, Новое Село. На аэродромах уничтожено 13 самолетов противника. В воздушном бою сбито два Ju52. С боевого задания не вернулся один Ил-2. При посадке потерпел катастрофу один Пе-3» [24].

На гжатском направлении в тот день советским истребителям не удалось надежно прикрыть наступающие войска. Неоднократно бомбардировщики и пикировщики люфтваффе прорывались к целям, обрушивая бомбы на пехотинцев. Над позициями 331-й сд был сбит один из Ju87, раненый летчик пробрался к своим, а стрелок погиб. Более тесно наша авиация взаимодействовала с наземными войсками в районе Юхнова. Под натиском соединений Красной Армии, поддержанной ударами с воздуха, противник начал отход. Немцы приняли решение оставить сильно укрепленный оборонительный рубеж, часто называемый в отчетах «Юхновским выступом».

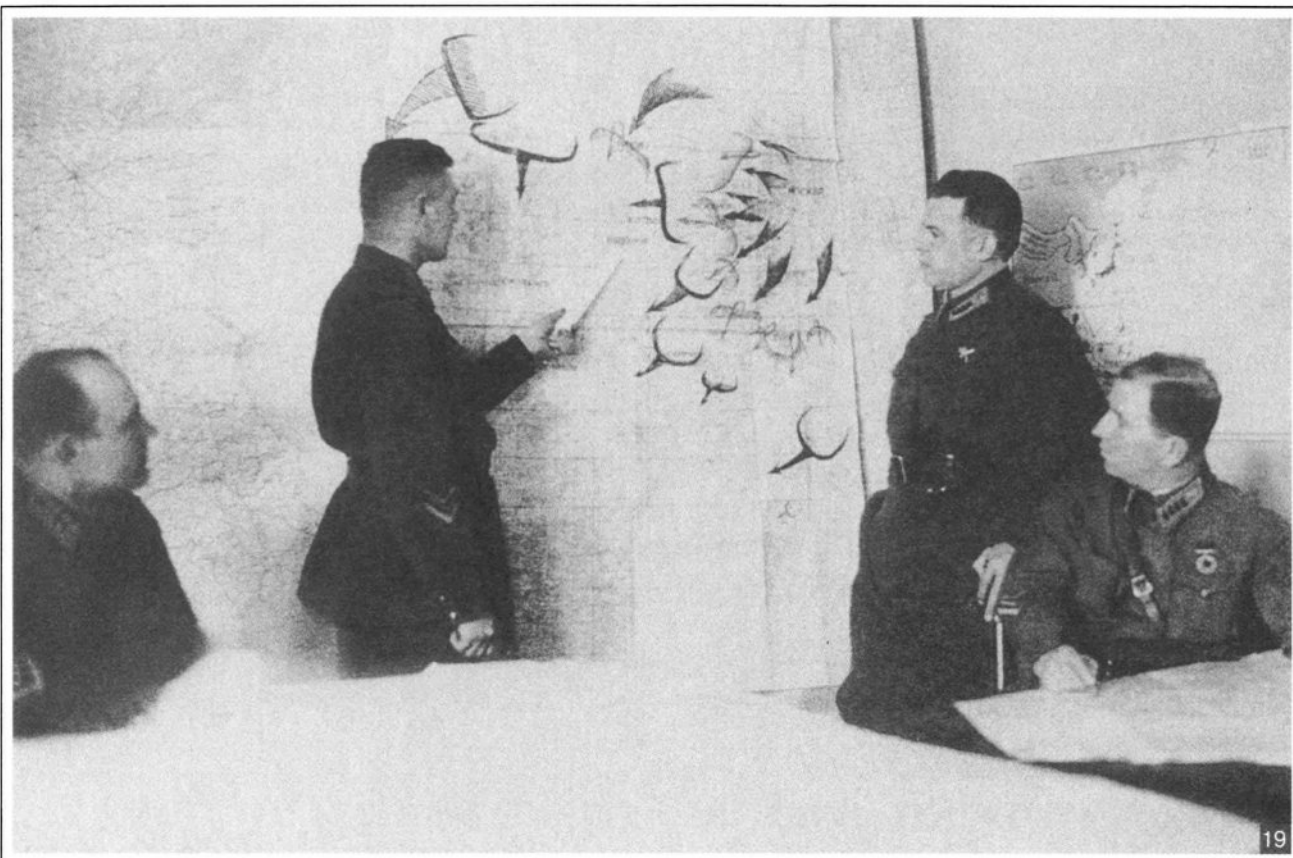
Среди наших частей наиболее успешно действовал 4 марта 431-й иап, которым командовал майор П.И. Наумов. Его подчиненные выполнили без единой потери три полко-вылета по прикрытию наземных войск, сопровож-

дению летчиков 175-го шап, доложили о трех сбитых неприятельских самолетах и были удостоены благодарности командующего 43-й армии генерала К.Д. Голубева. В свою очередь, надежно прикрытые штурмовики смогли сконцентрировать свое внимание на поражении наиболее важных целей, которые они отыскивали по разрывам артиллерийских снарядов.

Как следует из документов, упомянутый в процитированной выше оперсводке не вернувшийся на аэродром штурмовик принадлежал 566-му шап. Известно также, что при подлете к Кубинке самолет Пе-3 по непонятной причине упал у аэродрома; погибли командир звена ст. лейтенант С.Н. Калинин и штурман мл. лейтенант К.К. Аввакумов. Немцы потеряли, если верить их отчетам, лишь одну машину в полосе Западного фронта, однако бои на Калининском фронте сопровождалась для них более существенным уроном. Только группа II/KG54 недосчиталась 4 марта в районе Ржева трех «юнкерсов», а четвертая машина была подбита и едва дотянула до расположения своих войск. Один из бомбардировщиков уничтожил метким выстрелом сержант Игнаткин (отдельный зенитный дивизион, в котором он служил, входил в состав 31-й армии и не имел номера); три члена экипажа во главе с командиром 4-го отряда обер-лейтенантом Г. Зайбертом (G. Seubert) попали в плен.

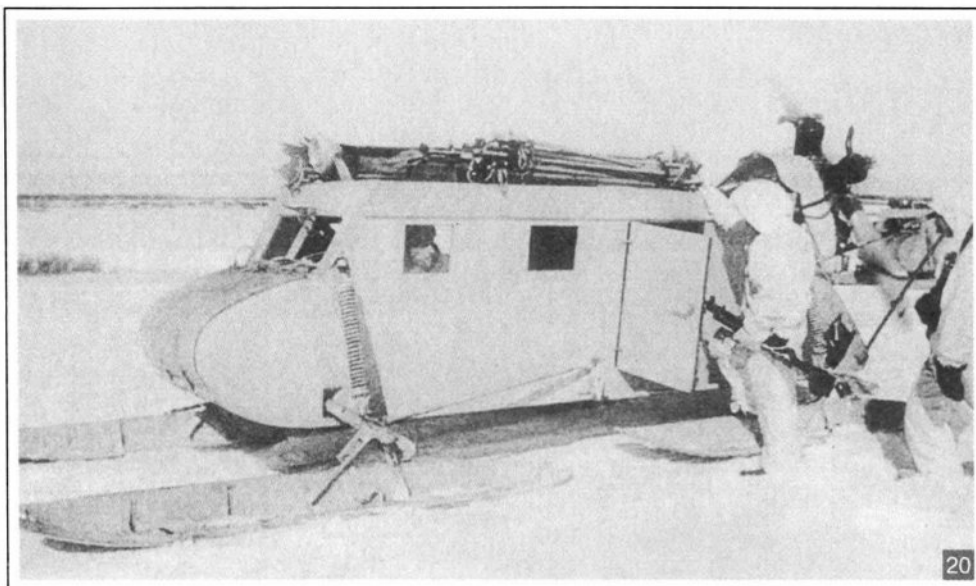
После упорного боя части 49-й армии 5 марта заняли Юхнов и, развивая наступление, освободили еще до десяти населенных пунктов. Среди наших многочисленных трофеев были крупная авиабаза со складом горючего, 16 самолетов, преимущественно неисправных и принадлежащих группам II и IV/JG51. Об этом успехе, который, к сожалению, носил лишь тактический характер, Жуков немедленно доложил Сталину. Главком подробно осветил и деятельность советской авиации:

**19. *Офицеры штаба ВВС МВО
обсуждают предстоящие вылеты
в поддержку наземных войск***



20. Аэросанный отряд готовится к выполнению боевой задачи. Западный фронт. Март 1942 г.

21. Ст. лейтенант Г.Ф. Приймук из 16-го иап поздравляет своих однополчан лейтенантов И.Ф. Голубина (слева) и И.П. Шумилова с присвоением им звания Героя Советского Союза



«ВВС фронта и Резерва Главного командования в течение дня и ночи 5.3.1942 г. произвели 416 самолето-вылетов, из них в течение ночи ВВС Западного фронта произведено 156 самолето-вылетов перед фронтом 5, 49, 16-й армий на бомбардирование войск противника, разведку и сбрасывание грузов; группа Голованова произвела 30 самолето-вылетов перед фронтом 5-й армии, бомбардировала бомбами крупного калибра Гжатск, выходы из Гжатска на север, северо-запад и аэродром свх. Дугино; группа Горбачевича произвела 31 самолето-вылет на бомбардирование аэродромов Балбасово, Смоленск, Боровское и железнодорожные узлы Полоцк, Вязьма, Смоленск.

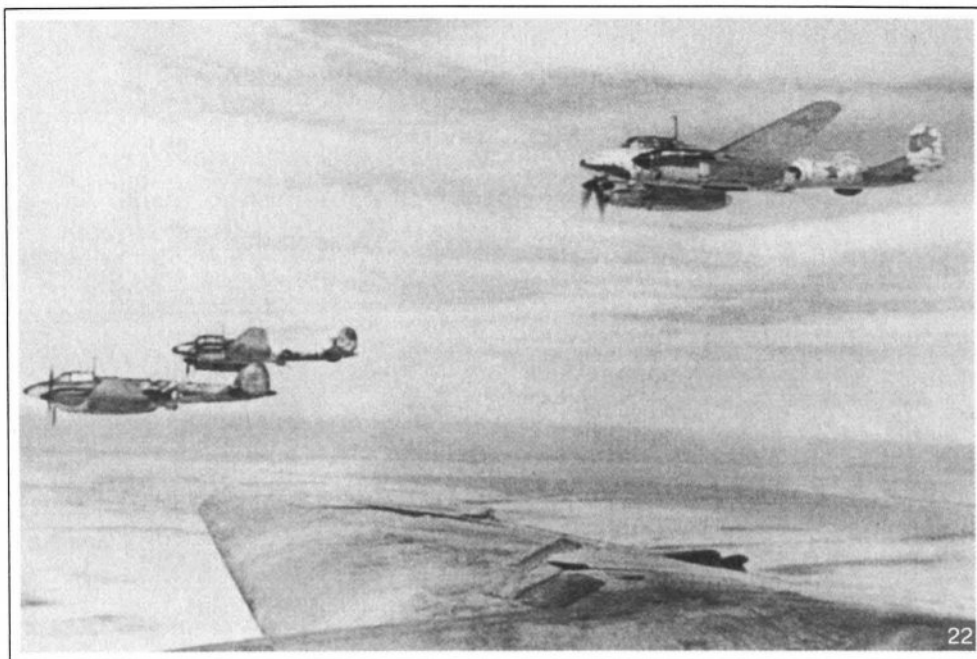
В течение дня ВВС фронта произвели 199 самолето-вылетов перед фронтом 49, 5 и 16-й армий, бомбардиро-

вали и штурмовали войска противника, прикрывали войска 20, 5, 33, 43, 49 и 16-й армий и конницу Белова, бомбардировали аэродромы Ржавец, Лубинка, вели разведку на всем фронте.

В течение дня и ночи уничтожено и выведено из строя 149 автомашин, 12 бензоцистерн, 93 повозки с грузом, 4 зенитно-пулеметные точки и рассеяно до двух батальонов пехоты. На аэродромах Балбасово уничтожено 6 самолетов, в воздушном бою сбито 4 Bf109 и 1 Bf110. На аэродромах Смоленск, Балбасово, Боровское, «совхоз Дугино» отмечены большие пожары» [25].

Из донесения видны не только успехи авиаторов (еще вопрос: были ли уничтожены те автомашины и повозки с грузом?), но и «размазывание» усилий ВВС по широкому





22. Подразделение пикирующих бомбардировщиков Пе-2 на боевом курсе

23. Советские бойцы в освобожденном Юхнове. На переднем плане видны обломки «мессершмитта», принадлежащего группе II/JG51

фронту и на большую глубину. Некоторые армии, например 50-я, вовсе не были поддержаны в те дни авиацией ввиду неготовности аэродромов. Тем неожиданнее оказался тот факт, что противник понес существенные потери в самолетах на земле. Только на аэродроме Новое Село, севернее Вязьмы, в ночь на 6 марта полностью сгорели два Do17, один FW189, один Fi156, один Bf110. А всего в результате авианалетов не менее 16 боевых машин вышли из строя, причем многие из них не подлежали восстановлению. Практически полностью оказалась уничтожена материальная часть отряда 2(F)/11 — в этом месяце нем-

цы списали 8 «дорнье» и 6 «фокке-вульфов», а большинство потерь были вызваны попаданиями бомб.

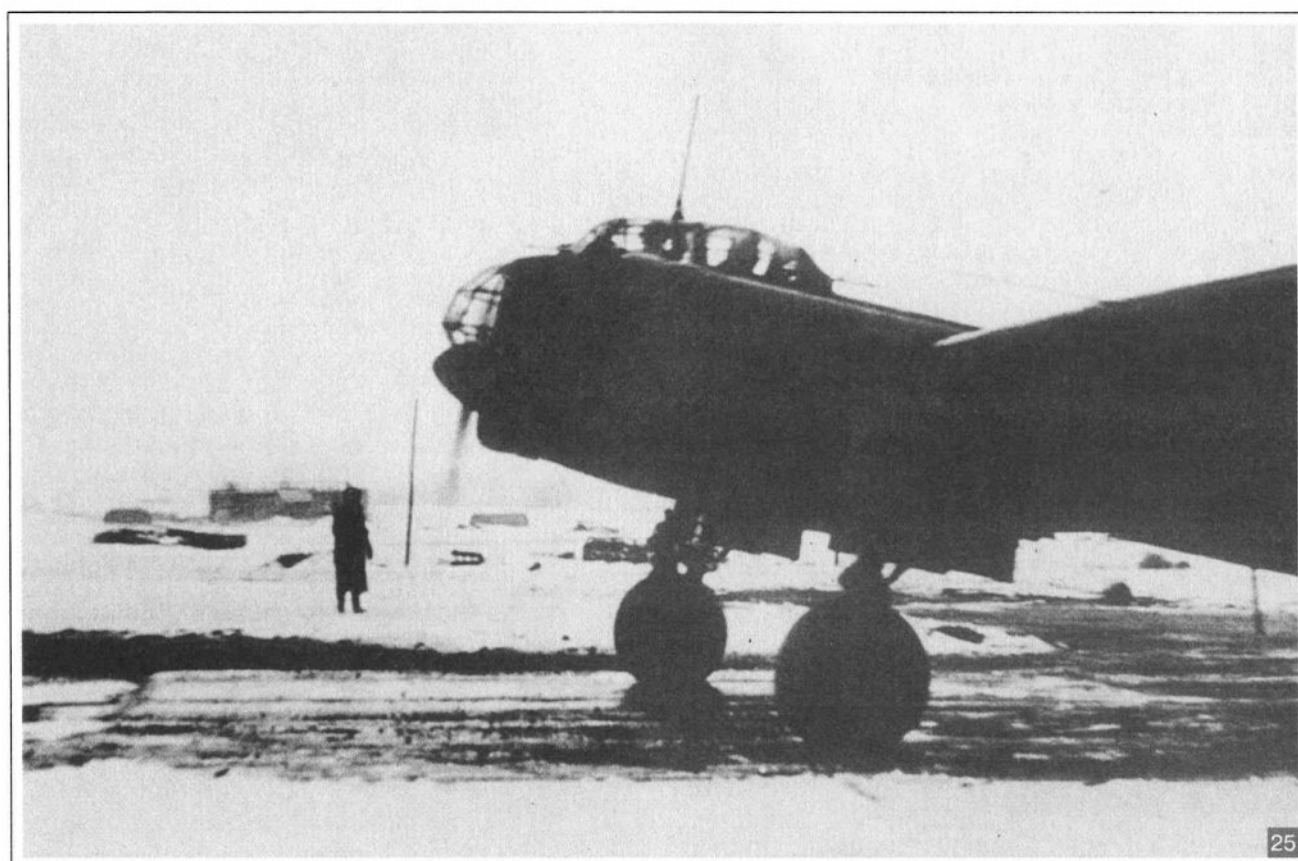
Вторая неожиданность состояла в том, что германское командование — вероятно, впервые с начала 1942 г. — отметило 6 марта массированное применение советской авиации. По его данным, перед южным участком 4-й танковой армии действовали группы по 70 — 80 самолетов. Мощные удары, правда, меньшими силами бомбардировщиков и штурмовиков, осуществлялись в этот день по причудливо изогнутому западному фронту 9-й армии. Однако наземным войскам не удалось добиться существенного





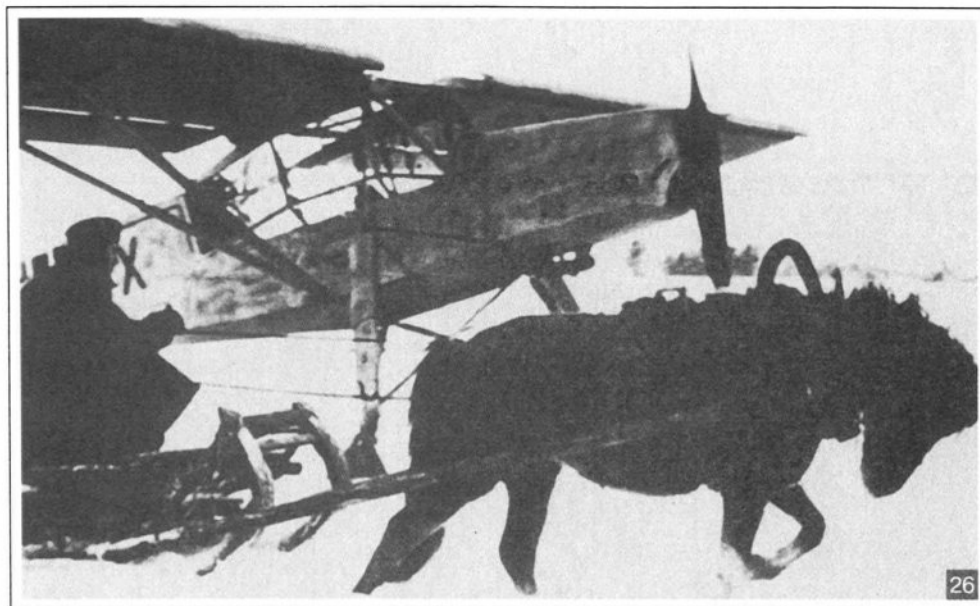
24. Санитарная авиация Западного фронта за работой

25. Общий вид аэродрома Орши, превращенного немцами в крупнейший аэроузел сосредоточения бомбардировочной и транспортной авиации. На переднем плане бомбардировщик Ju88 готовится к взлету



26. *Немецкий офицер на санях доставляет срочную депешу к борту связного Fi156*

27. *Штабные командиры докладывают последние сведения об обстановке на фронте командарму-33 генералу М.Г. Ефремову (справа)*



продвижения вперед, захватить стратегически важные пункты. Немцы умело вели активную оборону, опиравшуюся на естественные препятствия, часто переходили в контратаки, поддержанные артиллерией и авиацией. Так, 7 марта в результате налетов пикировщиков юго-западнее Юхнова было подбито и уничтожено 9 наших танков.

Об упорстве борьбы говорит такой факт: войска Калининского фронта захватили за первые пять дней марта свыше 20 населенных пунктов, но и сами сдали неприятелю 12 деревень и сел. Наши войска при поддержке авиации штурмовали города Демидов, Велиж, Холм, Белый, Оленино, превращенные противником в крепости, но не смогли взять ни один из них. Поскольку большинство немецких транспортных самолетов теперь действовали в районе Демянска, то снабжение многих из перечисленных выше окруженных гарнизонов с воздуха заметно сократилось. Тем не менее немцам удалось отбить все атаки.

Надо сказать, что выполняя решение Ставки ВГК, наши войска вели наступление не только на Ржев и Вязьму, но одновременно на волховском, старорусском, славянско-краматорском, феодосийском направлениях. На земле и в воздухе шли кровопролитные напряженные бои; в вышестоящие штабы уходили доклады, где перечислялись трофеи и победы. Только авиационные соединения заявляли об уничтожении за первую неделю марта десятков складов, железнодорожных составов, многочисленной военной техники (повозок, например, свыше 700, а автомашин разных типов без малого 2000 единиц), 69 вражеских самолетов в воздушных боях и 249 в результате налетов на аэродромы. Собственные потери составили 112 самолетов, из которых 7 машин погибли в авариях или катастрофах.

По донесению штаба люфтваффе, за это же время истребители сбили 249 советских самолетов, зенитчики — 23, а 56 машин считались сожженными на земле. При этом сами немцы недосчитались уничтоженными и серьезно поврежденными 107 самолетов, причем 63 из них не подлежали восстановлению. На Западе, в Средиземноморье и в Германии вышло из строя лишь 26 немецких самолетов, следовательно, 80,5% всех потерь пришлось на Восточный фронт. Столь тяжелого урона на советско-германском фронте не отмечалось с июля 1941 г. Можно указать, что исключительно эффективными оказались налеты на аэродромы, занятые частями 8-го авиакорпуса, — более четверти всей убитой материальной части были связаны с ними.

Наши авиаторы еще в течение нескольких дней поддерживали высокое напряжение действий на центральном направлении, что видно из табл. 2-3 [26].

Если в начале марта стояла умеренно холодная ясная погода с утренними дымками, то в конце первой декады она начала портиться, стало пасмурно. 10 и 11 марта отмечались облачность на высотах 200 — 400 м, сплошные снегопады. В этих условиях количество вылетов резко сократилось. Можно отметить лишь проведение немцами разведки над районами Калуги, Сухиничей, Велижа и весьма интенсивные полеты транспортных самолетов (днем и ночью), иногда с планерами на буксире, между Ржевом и аэродромом Селы (18 км северо-восточнее Нелидово), где имела бетонная полоса. Вслед за кратковременным улучшением погоды 12 марта, когда наша легкомоторная авиация смогла доставить десятки тюков грузов войскам генерала Ефремова, на следующий день вновь начались сильные снегопады, усилился ветер,

Таблица 2-3

Соотношение выполненных самолето-вылетов в некоторые дни марта 1942 г.

Дата	Количество вылетов	ВВС Западного фронта и резерва ГК	ВВС Калининского фронта	Всего на Западном направлении	8-й авиакорпус
6 марта		484	85	569	325
7 марта		437	96	533	357
8 марта		546	73	619	299
9 марта		394	262	656	312
12 марта		461	112	573	288
Итого за 5 дней		2322	628	2950	1581

похолодало, разбушевалась метель, особенно в районах западнее Москвы. Насколько известно, в середине месяца авиация (прежде всего 8-й авиакорпус и ВВС Западного фронта) бездействовала.

В очередной раз погода изменилась 16 марта. Наряду с дальнейшим похолоданием (днем столбик термометра опустился ниже отметки минус 20 градусов) ярко засветило солнце. Поскольку в течение нескольких предыдущих дней выпало более 10 см осадков, то противники приступили к интенсивной расчистке от снега дорог, станций, аэродромов. Немцы широко привлекли к работам местное население оккупированных областей и пленных, с помощью которых летные поля были приведены в надлежащее состояние; напомним, самолеты люфтваффе, в отличие от многих наших, не устанавливались на лыжи.

Советское командование беспокоили не только неблагоприятные климатические факторы, безусловно оказывающие сильное влияние на использование авиации, но и недостаточная эффективность боевых вылетов. Генерал армии Г.К. Жуков был по-прежнему неудовлетворен тем, как наращивались усилия ВВС на главных направлениях. Поскольку в марте развернулось создание на разных фронтах ударных авиационных групп (УАГ) Ставки, было решено сформировать еще две для действия на Западном фронте. 17 марта командующему ВВС КА генералу П.Ф. Жигареву поступила директива Ставки ВГК, предписывающая объединить два штурмовых, два истребительных и один дальнебомбардировочный полки в УАГ № 4 под непосредственным руководством зам. командующего ВВС КА генерал-лейтенанта А.А. Новикова. Начиная со следующего дня, авиагруппа должна была «разгромить противника, перехватившего тылы 1-го гвардейского кавкорпуса, 33-й армии, 4-го воздушно-десантного корпуса во взаимодействии с войсками 43, 49 и 50-й армии» [27].

Ударную группу, которую фактически возглавил полковник И.А. Образков (генерал Новиков получил назначение на другой фронт), удалось сформировать только в кон-

це месяца — первый боевой приказ датируется 30 марта 1942 г. Этот документ предписывал штурмовикам двумя полком-вылетами «уничтожить живую силу и огневые средства» [28] перед фронтом 50-й армии, а истребителям организовать прикрытие штурмовиков и наземных войск на этом направлении. Штаб группы первоначально ставил задачи перед 198-м и 566-м шап, 510-м, 211-м и 745-м иап. Но уже на следующий день выяснилось: готовы для боевой работы только первые три части, которые и составили ядро УАГ № 4.

После выполнения первых же заданий во всех авиаполках группы заметно сократилось количество исправных самолетов. Наиболее серьезное испытание пришлось выдержать пятерке Ил-2 из 566-го шап, которую 31 марта вел на задание комэск капитан Г.П. Еремин. Одна пара «мессершмиттов» связала боем ЛаГГи прикрытия, после чего две оставшиеся пары обрушились на штурмовики. Из вылета на аэродром Арцево вернулись только ст. лейтенант Суворов и лейтенант Мачнев. Они доложили, что мотор машины ведущего задымился, вывалились лыжи, а обстоятельства боя не позволили ни оказать ему помощь, ни проследить дальнейшую судьбу командира и двух его ведомых. К счастью, через несколько дней Еремин и другие летчики его эскадрильи вернулись с мест вынужденных посадок. К вечеру этого дня во всей группе насчитывалось 8 исправных и 17 неисправных Ил-2 плюс 9 исправных и 6 неисправных ЛаГГ-3.

В отличие от УАГ № 4, действовавшей на южновском направлении, УАГ № 5 была создана по приказу Ставки ВГК 18 марта и предназначалась для усиления авиации, поддерживающей наступление северо-восточнее Гжатска. Поскольку наша страна еще не имела достаточного количества техники для формирования новых полков, в частности авиационных, то ударная группа состояла лишь из трех иап. Сталин потребовал довести ее состав до семи полков, включая один полк на У-2. Однако, насколько известно, фактически в конце марта в УАГ № 5





28

так и осталось три иап — всего 17 исправных и 19 неисправных истребителей.

С наибольшим напряжением наша авиация работала с 21 по 23 марта включительно, несмотря на наличие облачности и кратковременные снегопады. Тогда в сутки в полосе Западного направления выполнялось примерно 650 вылетов, из них более 400 днем. Как и ранее, авиация прикрывала свои войска, оказывала огневое воздействие на врага на переднем крае, вела борьбу с подходящими резервами. Одновременно с выполнением других задач и в ходе так называемых спецзаданий было разбросано множество листовок на оккупированной врагом территории.

Представляет интерес попытка организовать на Западном фронте корректировку огня дальноточной артиллерии. Наиболее подходящими самолетами для решения этой задачи посчитали бипланы Р-5 и У-2. Не имевшие ранее каких-либо радиосредств машины оснащали рациями РСИ-3 и РСИ-4, взятыми со складов или списанных самолетов. Выяснилось: радиосвязь действовала в радиусе до 50 км (на Р-5) и до 25 км (на У-2), что было совершенно недостаточно. Шумы и треск, возникавшие в наушниках, вызывали у артиллеристов-корректировщиков боль в ушах. Основная техническая причина неудачи при создании самолета-корректировщика видится в отсутствии металлизации и экранировки на самолетах Н.Н. Поликарпова, выпущенных за 8 — 10 лет до описываемых событий.

Для централизованного управления авиацией, действующей в районе Ржева, в последней декаде марта был создан ВПУ при штабе 31-й армии. Планировалось объединить усилия авиации обоих фронтов (Западного и Калининского), а также ВВС 20, 30, 31 и 39-й армий. Оперативную группу возглавил командующий ВВС Западного фронта генерал С.А. Худяков. В нее входили операторы, шифровальщик, метеоролог, представители разведотдела и отдела связи.

И все же общевойсковое командование не удовлетворяло результаты действий нашей авиации. Напряженная работа летно-технического состава, большое количество самолето-вылетов не оказали серьезного влияния на ход

28. Комсомолец Б.Е. Вознюк из 736-го иап готовит «Харрикейн» к боевому вылету

сражения. Летчики докладывали об уничтожении опорных пунктов неприятеля, выведении из строя огневых средств. Пехотинцы же отмечали, что ни артиллерийским огнем, ни авиационными налетами не удавалось заставить навсегда замолчать артбатареи и другие огневые точки противника, которые «оживали» в момент нашей атаки. Немецкая оборона оказывалась подавленной только «на бумаге», наступающие несли серьезные потери. К тому же истребители не могли прикрыть войска от бомбардировок, которые причиняли значительный ущерб.

На недостатки во взаимодействии авиации с наземными войсками указал 22 марта командующий ВВС КА генерал П.Ф. Жигарев. Он отметил такие негативные факторы, как не увязанные по месту и времени удары бомбардировщиков и штурмовиков с атаками пехоты. Из-за плохо поставленной разведки летчики не знали наиболее важных целей, а подвергали воздействию площади за линией фронта.

«Наблюдение за ударами с воздуха на поле боя не организовано, результаты атак в глубине расположения противника не фотографируются, контрольными полетами не проверяются. Подготовка экипажей к выполнению боевых вылетов поставлена неудовлетворительно, вследствие чего меткость при стрельбе, бомбометании и штурмовых действиях плохая», — констатировал Жигарев. И далее он требовал:

«Впредь действия военно-воздушных сил надо оценивать по успехам, достигнутым наземными войсками, и по эффективности воздействия на противника на земле и в воздухе, причем эффективность воздействия должна быть подтверждена фотографированием или контрольными полетами, либо наблюдением наземных войск. Все донесения полков и экипажей должны тщательно проверяться и за неправильные донесения о результатах с виновных строго взыскивать» [29].

В документах отмечались недостатки при бомбометании, которое часто велось «на глазок», без предварительного изучения характера цели и соответствующей боевой зарядки (например, в бомболюки, не мудрствуя лукаво, во всех случаях загружали ФАБ-100 — «сотки»). Даже в хорошую погоду не применялось бомбометание с пикирования для повышения эффективности налетов. Редкое и неумелое применение осветительных бомб сводило к минимуму результаты ночных ударов. Сыграла свою роль и слабость в то время нашей авиационной разведки.

Из отчета разведывательного отдела ВВС Западного фронта следовало, что после вывода на переформирование 38-й раз в интересах фронтового командования в конце зимы работали ряд полков, экипажи которых, однако,

не имели специальной подготовки. В частности, они фотографировали только неприятельские аэродромы. Ситуация несколько улучшилась после развертывания на основе 38-й раз 3-го отдельного рап, имевшего к началу марта 11 «пешек» и 2 ЛаГГа. В дальнейшем полк пополнялся за счет частей, отводившихся в тыл; наскоро отремонтированные после вынужденных посадок самолеты Пе-2 имели весьма ограниченную боеспособность. В результате, в 3-м орап насчитывалось в середине месяца две — три исправные машины, а в отдельные дни не могло вылететь ни одного разведчика. Несмотря на крайнюю необходимость получения разведывательной информации, в марте было выполнено менее 100 вылетов на разведку. Аналогичное положение наблюдалось на Калининском

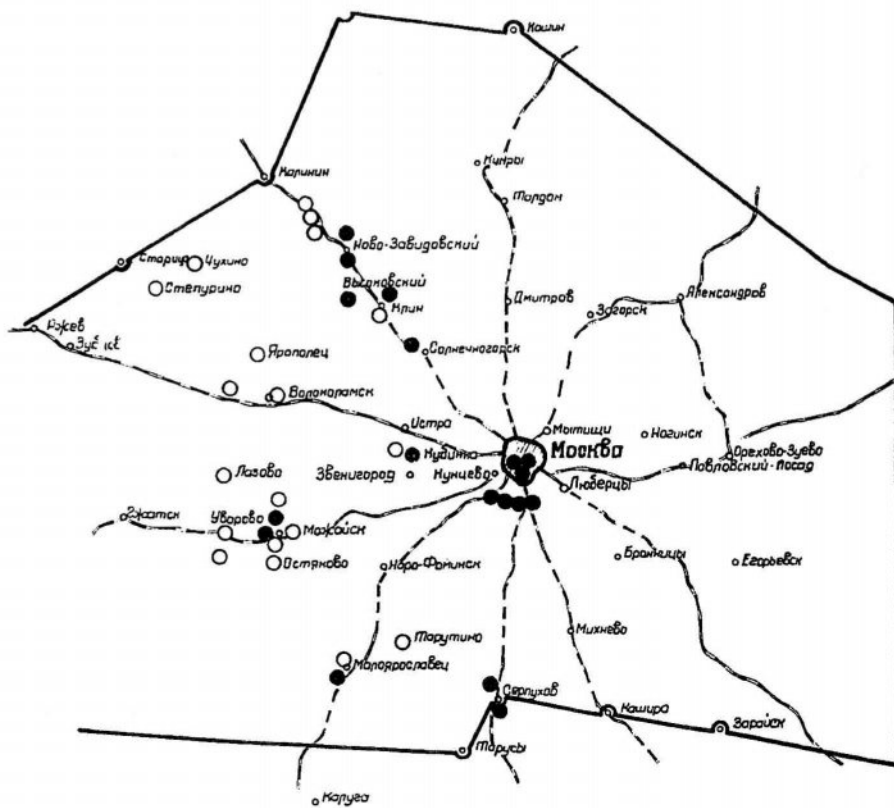


29. Одна из листовок, сброшенных в расположение неприятельских войск. Канцлер Бисмарк указывает на Гитлера: «Этот человек ведет Германию к катастрофе». На обороте помещены стихи: «Коли Гитлер правит власть — Всей Германии пропась»

30. Бойцы части подполковника Зубенко загружают листовки в бомболюки штурмовика. Западный фронт. Март 1942 г.



Схема
районов бомбометания самолетами противника
в границах московского фронта 11-го
за март месяц 1942г.



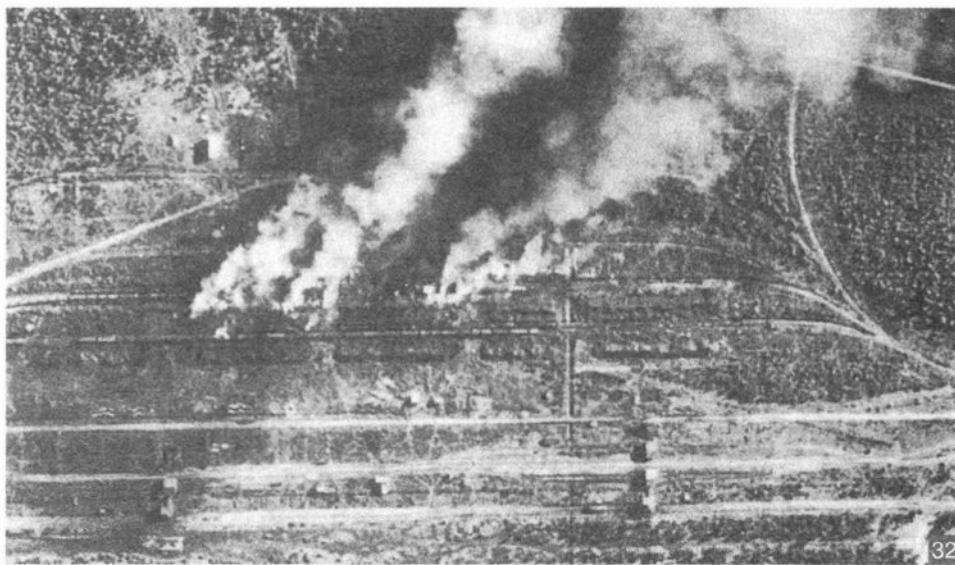
Машина 1: 1.500.000

Условные обозначения

- Дневное бомбометание
● Ночное бомбометание

31

31. Схема районов, которые германская авиация бомбила днем и ночью в марте 1942 г.
32. Фотоснимок станции, атакуемой экипажем оберфельдфебеля Х. Хеннинга из 1/KG77
33. Красноармейцы Г.И. Сосновский и П.Е. Шемелин из счетверенного пулемета «Максим» ведут огонь по немецкому самолету



32

фронте, где отсутствовали специально подготовленные части и разведывательные задания выполнял 128-й бап, пополненный за счет самолетов ушедшего в тыл 745-го бап.

Люфтваффе наращивают удары

Остановимся на тех изменениях, которые имелись в группировке и боевой работе немецкой авиации в марте. Прежде всего укажем, что в первой декаде месяца покинули Восточный фронт группы II/ZG1 и II/KG30, убывшие в Германию, и направленный в Испанию отряд 15/JG27. Прибыла группа I/StG2 и многие группы, например I/SchG1, III/StG2, получили значительное пополнение в самолетах. При этом численность авиационной группировки не оставалась всегда постоянной. Например, когда Гитлер потребовал обеспечить концентрированную поддержку с воздуха наступающим в районе Демянска и Волхова немецким войскам, отдельные части 8-го авиакорпуса на несколько дней перебрасывались на аэродромы 1-го воздушного флота.

В течение марта группа II/JG51 продолжила вести боевые вылеты с аэродромов в районе Вязьмы, используя небольшие площадки у линии фронта, а также в Брянске; III/JG51 осталась в Дугино, а IV/JG51 после потери Юхнова базировалась в Шаталово. Первая часть оставалась наиболее результативной, записав на счет по семь побед 7 и 31 марта. Если количество совершенных вылетов летчиками всех этих групп мало изменилось относительно предыдущего месяца, то их эффективность заметно возросла.

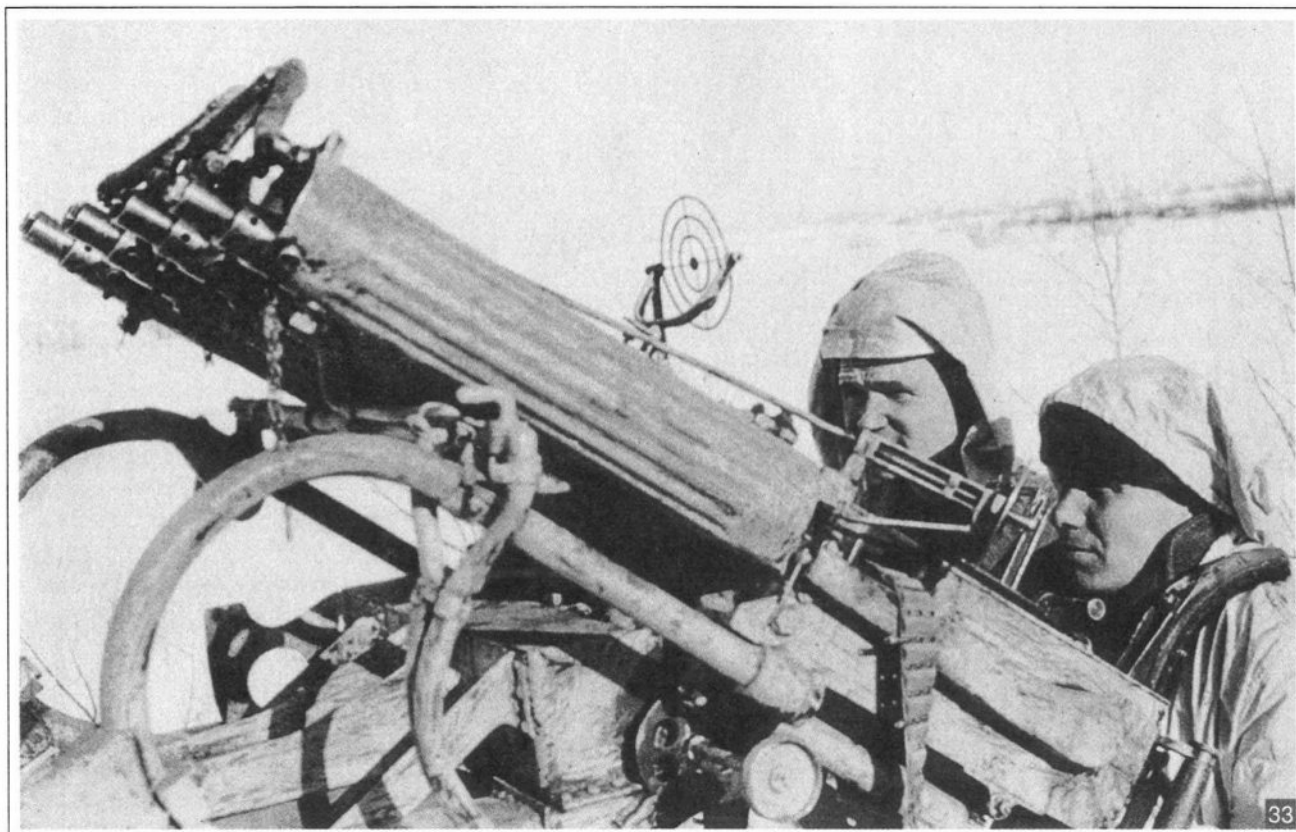
Активизировали свою деятельность патрули-«охотники». Они перехватывали наши одиночные самолеты, наблюдали за работой аэродромов, сбивали взлетающие или приземляющиеся машины, уничтожали связные У-2. Наши командиры обратили внимание на закрепление за отдельными немецкими летчиками «своих» районов на несколько суток: одни и те же «мессершмитты» появлялись в них два — три раза. Отмечалось, что для выполнения

данной работы противник привлекал отборный летный состав. «Излюбленным приемом истребителей противника при атаках является нападение со стороны солнца или из-за облаков, с целью достижения полной внезапности» [30], — констатировал разведывательный отдел штаба Западного фронта.

Привлекает внимание тот факт, что в течение марта действующие на данном направлении группы эскадры JG51 «Мельдерс» понесли незначительные потери. Да, в отчетах отмечались случаи аварий и поломок по разным причинам, в основном при посадках на плохо подготовленные или не до конца расчищенные от снега грунтовые аэродромы. Но боевая убыль оказалась минимальна: три — четыре «мессершмитта» сгорели от бомбардировок и один истребитель (!) из IV/JG51 был сбит в воздушном бою южнее Юхнова 5 марта; упоминание о немецком летчике, выпрыгнувшем с парашютом и скрывшемся в лесу, есть также в документах ВВС 49-й армии.

Ближние разведчики не прикрывались истребителями и обычно залетали на нашу территорию на глубину 15 — 20 км. Командир NAGr «Север» капитан Мюллер (*Mueller*) отмечал штурмана отряда 2(H)/12 обер-лейтенанта А. Меле (*A. Moehle*), проникавшего в советский тыл на 50 — 60 км и обнаружившего, в частности, «новые автодороги большой пропускной способности, проложенные "Советами" из районов Осташкова и Торопца к западному флангу 23-го ак» [31], интенсивное движение на них. Неожиданностью для немцев стало появление снежных трасс через болота от Шуваево (24 км западнее Селижарово) к линии фронта. Разведанные цели нередко попутно бомбардировались мелкими бомбами или обстреливались.

При плохих метеоусловиях отдельные самолеты разных типов бомбили наши войска, пользуясь расчетом времени. Если преобладала ясная погода, то неприятель действовал большими группами «юнкеров» под прикрытием обычно одной — трех пар «мессершмиттов». Наиболее пострадали от налетов оторванные от тылов войска (кавалеристы, пехотинцы, десантники): не встречая противодействия, немецкие самолеты буквально часами висели над головами бойцов и командиров. Так, 21 марта одно из



подразделений 33-й армии было подвергнуто бомбардировке 14 Ju88. Каждый самолет совершал по четыре — пять заходов, сбрасывая с пикирования до высоты 100 — 200 м бомбы SC50. Наиболее результативный, по немецким данным, налет части 8-го авиакорпуса осуществили 30 марта: пикировщики эскадры StG2 «Иммельман» считали уничтоженными или выведенными из строя 27 наших танков перед фронтом 46-го ак.

В марте возросла интенсивность действий по объектам тыла, железнодорожным станциям, перегонам дорог, уделялось особое внимание станциям выгрузки и эшелонам с горючим. Из германских документов известно: 23 марта один из отрядов KG3 «бомбил станцию Можайск, взлетел на воздух эшелон с боеприпасами, на участке Осташков — Бологое выведены из строя 3 локомотива и 2 эшелона, ущерб нанесен еще 7 эшелонам» [32]. Вероятно, чаще всего немцы атаковали станцию Уваровка, которая за два месяца (март — апрель) подверглась 60 налетам, в которых участвовало 134 бомбардировщика. В том, что станция продолжала функционировать, большая заслуга расчетов 20-го зенитно-пулеметного полка (из состава 1-го корпуса ПВО Москвы), самоотверженно защищавшего объект.

Одним из злейших врагов наших железнодорожников стали в марте авиаторы отряда 4/KG76. На их вооружение еще в конце зимы поступила новинка этого периода — тяжелый штурмовик Ju88С-6. В одном из первых боевых вылетов одна из четырех машин тут же была потеряна при

атаке наземных войск в районе Велижа, а для остальных вскоре нашли оптимальное применение — борьба с перевозками. Известно, что из семи паровозов, выведенных из строя в тыловой зоне Западного фронта во второй половине марта, у пяти пулеметно-пушечным огнем были пробиты котлы. Не меньшую эффективность смонтированные на «юнкерсах» пушки «Эрликон» продемонстрировали на Калининском фронте, особенно в последних числах месяца.

В течение марта немецкая авиация подвергла бомбардировкам 12 аэродромов Западного и 16 аэродромов Калининского фронтов, в которых участвовало до 400 самолетов. Некоторые наши авиабазы атаковывались по несколько раз. А 29 марта под ударом оказались практически все действующие аэродромы Калининского фронта. Так, на аэродроме Луковниково (42 км севернее Ржева) сгорел У-2, а шесть ЛаГГ-3, принадлежавших 5-му гв. иап, получили повреждения и нуждались в ремонте. Точные советские потери не известны, однако, несомненно, что много машин тогда вышло из строя. Достаточно сказать, что через два дня из 169 истребителей ВВС фронта только 45 находились в исправном состоянии.

Скажем несколько слов о наземных боях, в которых участвовал персонал люфтваффе. Сформированная в феврале боевая группа А. Шлема (А. *Schlemm*) входила в состав 40-го ак 4-й полевой армии. В отчете генерал-квартирмейстера указано, что свыше 50 солдат и офицеров группы погибли или получили ранения 18 марта в районах



34. Летчик С. Белов из 172-го иап у борта ЛаГГ-3 делится подробностями завершившегося боевого вылета с механиком А. Быховским

35. Бойцы БАО убирают МиГ-3 из 122-го иап со взлетной полосы

36. Заправка Як-1 из 172-го иап на аэродроме Кубинка



Анисово-Городище и Троицкое. Вероятно, общие потери авиаполевых частей на центральном направлении были весьма тяжелыми в начале весны. Так, сводный батальон Штайера (*Steuer*), сформированный из наземного персонала групп II/KG3, II/JG51 отрядов 3(H)/21, штабного JG51 и других, вел напряженные бои с частями советской 10-й армии у железной дороги Киров — Угра, восточнее Шайковки. Известно, например, что 2 марта наша артиллерия сожгла здесь два Fi156 из 3-го санитарного отряда при погрузке солдат и офицеров немецких ВВС.

Боевые эпизоды марта

Остановимся на наиболее интересных моментах борьбы. Поздним вечером 4 марта семи экипажам 1-го тбап под командованием капитана К.В. Ильинского и одному экипажу 3-го тбап (все на ТБ-3) была поставлена задача нанести удар по железнодорожному узлу Вязьмы, где, как установила разведка, скопилось большое количество немецких эшелонов с войсками и техникой. Несмотря на низкую облачность, сильный снегопад, наши авиаторы достигли цели и, после того как лидер осветил ее, поочередно сбросили смертоносный груз. «В один из заходов на малой высоте вражеский снаряд угодил в самолет капитана К.В. Ильинского, — писал в книге «Оружие сильных духом» известный политработник А.Д. Зайцев. — Машину охватило пламя. Горящий ТБ-3 не свернул с боевого курса, а управляемый летчиком был направлен на уцелевшие эшелоны противника» [33].

Константин Вячеславович Ильинский был одним из наиболее опытных летчиков в полку, вступил в Красную Армию в марте 1932 г. Возглавляя слаженный, хорошо подготовленный экипаж, он с 22 июня громил захватчиков, совершил более 50 боевых вылетов. Первым в полку командование наградило Ильинского орденом Красного Знамени, затем орденом Красной Звезды. Товарищи по части тяжело переживали гибель отличного летчика и его боевых друзей. Сохранилось письмо вяземской учитель-

ницы Е.С. Пропаловой, наблюдавшей за последним вылетом экипажа ТБ-3:

«В ночь на 5 марта 1942 г. я, 15-летняя девочка, с матерью и малолетками находилась в квартире, окна которой выходили в сторону центра города. Примерно за 30 — 10 мин до полуночи мы увидели летящий с северо-восточного направления самолет. По звуку поняли, что это наш, советский...» Далее учительница рассказывала о том, как лучи прожекторов ловили самолет, начали прицельно палить зенитки, и один из снарядов поразил машину. Прижавшись к окнам, жители надеялись увидеть купола парашютов, раскрытых выпрыгнувшими летчиками, но не дождалась их: «В какой-то миг самолет превратился в огромный летящий факел. Потом мы услышали сильный грохот и сотрясающий все вокруг взрыв. Внезапно появилось страшное огненное облако, которое вихрем устремилось к нашему дому. Мы быстро оделись и выбежали на улицу, чтобы скрыться от внушающего ужас огня. Но огненный сфинкс с обломками самолета упал в стороне от нас, на территории совхоза Андрейково (в 2 км западнее железнодорожного узла. — *Прим. авт.*) и продолжал гореть на земле...» [34].

Среди не вернувшихся с боевого задания 5 марта значился командир звена 431-го иап ст. лейтенант И.К. Марченко. На следующий день выяснилось: пилот не пострадал, а поврежденный в бою истребитель произвел вынужденную посадку около Тулы. Посланная туда техническая команда смогла восстановить машину, и вечером 7 марта летчик попытался перегнать ЛаГГ-3 № 0615393 в Фатяново, где базировалась часть.

И надо же было так случиться, что при подходе к аэродрому он был при посадке атакован неприятельским «охотником». Пулеметная очередь перебила органы управления, после чего истребитель перешел в пикирование и упал, а Марченко отделался только ушибами. Не столь повезло комэску этого же полка капитану Б.В. Салтасецкому. Сбитый в том же бою и, вероятно, тем же немецким летчиком, он попытался спастись с парашютом, но малая высота не позволила куполу полностью раскрыться — Салтасец-





37. Генерал-инспектор истребительной авиации люфтваффе А. Галланд беседует с командиром 5/JG51 лейтенантом Г. Штреловым. Справа коммодор эскадры майор Ф. Бек. Брянск, 18 марта 1942 г.

38. Летчики и техники 128-го бап сообщают о закатывании в укрытие самолет Пе-2

кий погиб. Его ЛаГГ-3 № 0615366 сгорел, а разбитый истребитель Марченко разобрали на запчасти.

Результативный бой провели в этот день летчики 168-го иап — они также воевали на ЛаГГ-3. Прикрывая войска 33-й армии, шестерка истребителей (ведущий лейтенант В.Г. Серегин) заметила под нижним слоем облаков две шестерки Ju87. Наши летчики временно скрылись в облаках, пропустили вперед прикрывающую пару Bf109 и обрушились на пикировщиков, когда те перестраивались в цепочку для бомбометания. Расчет оказался верен: застигнутые врасплох немецкие стрелки не смогли создать огневой завесы и помешать истребителям. Бомбометание было сорвано, группа Серегина, не имевшая потерь, доложила о семи сбитых «лаптежниках». Наземные штабы сообщили

об удачном бое командующему ВВС Западного фронта генералу С.А. Худякову, который объявил всем шестерым благодарность.

Как следовало из немецких источников, группа III/StG2 недосчиталась одного пикировщика. Вторая сбитая машина принадлежала I/StG2, незадолго до этого переброшенной из состава 1-го воздушного флота (действовала на Северо-Западном фронте). Любопытно, что на вооружении последней части в начале весны имелись 25 новейших Ju87D, оснащенных противопыльными фильтрами и другим тропическим оборудованием. Вероятно, машины первоначально предназначались для действий в Северной Африке, но затем обстоятельства вынудили руководство люфтваффе изменить решение.



**39. Товарищи
поздравляют
Г. Штрелова
с результативным
вылетом. К вечеру
19 марта на счету
молодого аса
числились
59 побед**



Ранним утром следующего дня ст. лейтенант А.Ф. Ковачевич (впоследствии зам. начальника ВВА в Моноино, Герой Советского Союза) из 27-го иап перехватил и сбил немецкий разведчик «дорнье». По воспоминаниям Аркадия Федоровича, холодные ночи вынуждали механиков несколько раз прогревать моторы истребителей. Он подходил к своему МиГу на аэродроме Клин и как раз увидел буквально над головой в предрассветном небе инверсионный след от летящего на 5000 м разведчика, с набором высоты уходящего на запад. Промедление могло помешать успешному перехвату — без какой-либо команды летчик запрыгнул в кабину, буквально вытолкнув оттуда опешившего моториста, и истребитель устремился на взлет.

При наборе высоты и сближении с неприятелем командир эскадрильи стремился оставаться в темной части горизонта, готовя первую внезапную атаку. Она удалась на высоте 8000 м — стрелок, вероятно, погиб в кабине, поскольку ответного огня не последовало. После второй атаки с разведчиком было покончено, он вспыхнул и упал южнее Сычевки. Посланные к месту падения механики принесли найденные карты и «вальтер», который Ковачевич оставил у себя в качестве боевого трофея.

В ту ночь самолет Do17P № 3535 из отряда 3(Ф)/22 вылетел с аэродрома Дно для ведения разведки вдоль железной дороги Ленинград — Москва. Он достиг станции Кириши, пересек линию фронта, а после Бологого должен был повернуть на запад и с рассветом вернуться домой. По неизвестной причине экипаж продолжил вести наблюдение вдоль важнейшей магистрали, прошел Калинин и оказался южнее аэродрома Клин, после чего был перехвачен и сбит. Штурман обер-лейтенант Т. Риттер (*T. Ritter*) — он же командир самолета — погиб вместе с двумя другими членами экипажа; никто не пытался покинуть машину с парашютом.

В штаб 172-го иап 18 марта поступило сообщение: неприятельские «охотники» сбили всю вылетевшую пятерку истребителей. Вероятно, впервые с начала 1942 г. боевой вылет одного из наших подразделений завершился столь неудачно. Впоследствии выяснилось: зенитная артиллерия по ошибке открыла огонь по своим же патрулирующим самолетам, подбив два из них, и нарушила строй. «Мессершмитты» воспользовались случаем и завершили дело. Три ЛаГГ-3 совершили вынужденные посадки, и только самолет ведущего группы ст. лейтенанта Петрова подлежал восстановлению. Незначительно пострадал Як-1 лейтенанта Королева; его также отправили в ремонт (через несколько дней летчик потерял ориентировку и все-таки разбил этот истребитель). А старшина Латышев, пилотирующий Як-7, пропал без вести вместе с машиной.

Как следовало из немецких отчетов, три победы в том бою одержал командир 5-го отряда JG51 лейтенант Г. Штрелов. На счету летчика стало 52 результативных боя и его представили к «Рыцарскому Кресту». В Брянск, где базировалось подразделение, на следующий день прилетел из-под Ленинграда генерал-инспектор истребительной авиации А. Галланд (*A. Galland*). К моменту вручения высокой награды Штрелов еще более увеличил боевой счет, сбив, в частности, еще два ЛаГГ-3 из 172-го иап при взлете с аэродрома Прудково.

19 марта немецкая авиация атаковала и ряд наших аэродромов Калининского фронта. Наиболее пострадал 191-й иап, за неделю до этого прибывший в Торопец после переучивания на «Харрикейны». В 9 ч 5 мин и повторно в 10 ч 45 мин две шестерки Ju88 с высоты 1500 м нанесли удары по аэродрому. Маскируясь облачностью и солнечными лучами, немецкие экипажи сбросили смертоносный груз на летное поле, взлетную полосу и стоянки самолетов. Никто из личного состава не пострадал, но потери в материальной части оказались существенными: сгорело шесть «Харрикейнов», еще четыре требовали ремонта. Уцелевшие машины срочно перебазировались в Андреаполь.

Тогда же утром противник предпринял атаку других аэродромов, в частности Мигалово (Калинин-южный). Но в этом случае несколько истребителей успели подняться навстречу неприятельской группе (восемь Ju88, прикрытых четырьмя Bf110), помешав прицельному бомбометанию. Самоотверженно действовал мл. лейтенант Е.И. Пичугин из 441-го иап, который таранным ударом сбил уходящий в облака «мессершмитт» (из штабного отряда StG2). Мужественный советский летчик погиб при выполнении 82-го боевого вылета. Находясь в строю с первого дня Великой Отечественной войны, он прикрывал железнодорожные узлы Ржева, Ярославля, Калинина. За участие в отражении ночного налета на Москву 22 июля 1941 г. мл. лейтенант, как указывалось в документе, «был награжден Сталинской благодарностью» [35]. Звание Героя Советского Союза Евгению Ивановичу Пичугину присвоили посмертно 14 февраля 1943 г.

Дважды в течение марта Совинформбюро сообщало о подвигах летчиков 5-го гв. иап. Особую известность и далеко за пределами фронта получил бой в районе Ржева 21 марта, о котором также писали корреспонденты «Правды» и «Красной звезды». «В 7 ч 20 мин — 8 ч 25 мин 5 ЛаГГ-3 (ведущий капитан Ф.Ф. Дахов) прикрывали части 30-й армии в районе Тарутино, Глядово и встретили 30 вражеских самолетов (6 Ju87, 4 Ju88, 12 Hs123, 6 Bf109,

40. Мл. воентехник
А.Т. Дорошин
из 237-го иап
осматривает
крепление
лыжного шасси
на истреби-
теле Як-1



40

2 Вф110), — отмечалось в документальной истории части. — «Хеншели» шли колонной звеньев на высоте 1500 м, несколько правее — «юнкеры», а сзади сверху на 3000 м — «мессершмитты». Дахов понял: задача немцев бомбить наши наземные войска. Он знал, что каждый из его летчиков участвовал во многих боях, имеет на счету по семь — восемь побед. Ведущий дал команду — все устремились в атаку на Hs123. Те беспорядочно сбросили бомбы, уклонились от лобовой атаки и встали в правый вираж. В это время Ju87 и Ju88 проскочили вперед — с ними наши летчики вели бой на виражах и вертикалях» [36].

Несмотря на большое численное преимущество неприятеля, грамотные, продуманные действия наших летчиков не позволили немцам выиграть бой. Как утверждает цитируемый выше документ, «шесть — семь «хеншелей» стремились взять капитанов Дахова или Журина в огненное кольцо, а они выходили из сложного положения, применяя петлю Швиара (иначе называемую «косой петлей». — Прим. авт.), что давало хорошие результаты» [37]. Всего удалось сбить пять и подбить два неприятельских самолета без потерь со своей стороны. Ни одна неприятельская

бомба не упала на прикрываемый район! Вскоре после возвращения капитаны Ф.Ф. Дахов, В.В. Ефремов, Б.М. Журин, П.И. Песков и ст. лейтенант И.П. Лавейкин были награждены орденами Красного Знамени.

По воспоминаниям Василия Васильевича Ефремова, за сутки до этого неприятель атаковал аэродром Луковниково, где базировалась одна из эскадрилий полка, повредил несколько самолетов; от прямого попадания бомбы погиб механик авиавооружения мл. сержант А.С. Торгашев. К утру 21-го удалось подготовить к вылету лишь три ЛаГГ-3, еще две машины командир полка подполковник Ю.М. Беркаль приказал выделить из другой эскадрильи. В ходе последующего боя наши летчики проявляли гораздо больше взаимопонимания, чем немцы, чья группа также была составлена из различных подразделений.

В германских отчетах удалось обнаружить только один самолет, сбитый гвардейцами, — Ju88 из II/KG3, хотя, несомненно, ряд машин получили серьезные повреждения. Среди наших истребителей наиболее пострадал ЛаГГ-3 Пескова, который после приземления признали не подлежащим восстановлению. В этом бою немцы понадеялись

на то, что Bf109E в роли штурмовиков не только смогут постоять за себя в воздушном бою, но и надежно прикроют «хеншели» и «юнкеры». Однако пилоты не имели навыков и опыта ведения воздушного боя, что сказалось на результатах. Подобный вывод полностью подтвердился на следующий день.

Примерно в том же районе звено Як-1 (их буквально накануне переставили с лыж на колеса) из 521-го иап (лейтенанты В.Я. Алкидов, А.Я. Баклан, С.Н. Селищев) встретило большую смешанную группу из 18 Ju87, 6 Ju88 и 9 Bf109. Бомбардировщики и пикировщики шли тремя группами, растянутыми по фронту. В результате первой же атаки удалось сбить две неприятельские машины (по немецким данным, уклоняясь от огненных трасс два Ju87 из 9/StG2 столкнулись в воздухе). «Мессершмитты»-штурмовики разошлись на звенья, пытаясь подловить наших при выходе из атаки бомбардировщиков. Но в результате контратаки советского истребителя у одного из Bf109E вспыхнул мотор, а его летчик пропал без вести. Как вспоминал А.Я. Баклан, впоследствии Герой Советского Союза, «по итогам этой далеко не рядовой схватки в небе каждого из нас троих наградили орденом Ленина» [38].

Неудачно для немцев сложился день 26 марта. Накануне соединение Бормана среди прочих задач получило указание: атаковать железнодорожное сообщение на участке

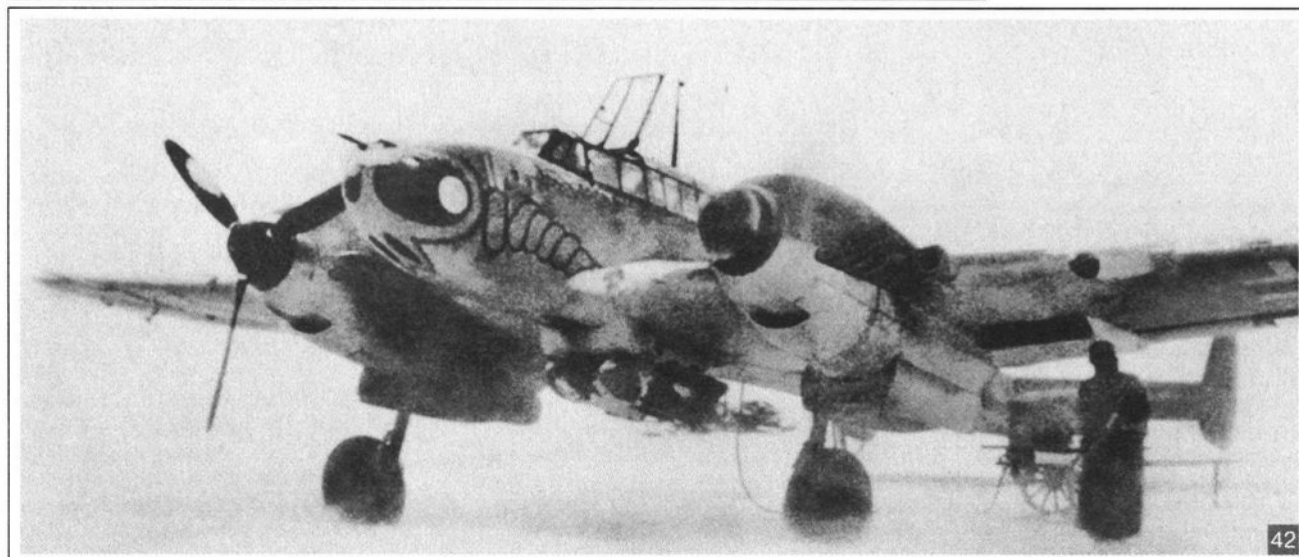
Валдай — Бологое. Туман, сплошная облачность, изморозь позволили вылететь только незначительному числу экипажей, поэтому интенсивная борьба с нашими перевозками развернулась на следующий день, причем не только на указанном выше, но и на других участках дороги. Однако и тогда погода не благоприятствовала полетам: временами начинался мокрый снег, высота кромки облаков составляла 300 – 600 м. В результате 8-й авиакорпус потерял, преимущественно от обстрелов с земли, 12 самолетов и не менее 10 самолетов, из которых 6 Ju88 (большинство упали за линией фронта). Группа I/KG77 лишилась трех машин, одна из которых с поврежденным мотором смогла дотянуть до аэродрома Дугино, но при посадке превратилась в металл (экипаж не пострадал).

В тот день немцы наиболее интенсивно атаковали составы на перегонах Лихославль — Торжок и Кувшиново — Селижарово, но не смогли застигнуть врасплох наши средства ПВО. Среди уничтоженных самолетов значился Ju88C-6 из 4/KG76, который пытался вести «охоту» за паровозами — пропали без вести трое авиаторов во главе с лейтенантом К. Штайгом (K. Stieg). А вот экипаж обер-лейтенанта Э. Фаха (E. Fach) из 6/KG3, вынуждено приземлившийся юго-западнее Торжка, несколько суток выбирался из глубокого советского тыла. В результате все четверо вышли к своим, преодолев по глубокому снегу путь свыше 60 км.



41. **Немецкие механики у раскапченного мотора DB601N, установленного на Bf109F-2. Обращает внимание наличие на аэродроме электрообогревателя и других приборов, которые стали широко применяться на Восточном фронте в конце зимы 1942 г.**

42. **Bf110 из II/ZG1 готовится к вылету с бомбовой нагрузкой**



Летчик Э. Фах с первых дней Восточной кампании специализировался на борьбе против железнодорожного сообщения; на его счету уже значилось около ста выведенных из строя паровозов и вагонов.

В конце марта офицеры разведотдела штаба Западного фронта допросили шесть авиаторов со сбитых южнее и юго-восточнее Вязьмы немецких самолетов. Известно, что 20 числа в плен попали два полных экипажа из I/NJG4, однако протоколов их показаний обнаружить не удалось. Через два дня еще один летчик этой же группы был пленен. Вероятно, желая увеличить шансы выжить, унтер-офицер Ф. Штокмайер (*F. Stokmeier*) назвал себя представителем роты пропаганды люфтваффе. Якобы, в его задачу входило фотографирование жизни военнослужащих, снежных заносов на аэродромах, летящих на задания самолетов и т. д. В действительности, летчику довелось снимать на фотопленку не улыбающиеся лица солдат, а другие сюжеты: результаты штурмовых налетов на советские аэродромы, горящие железнодорожные узлы. При атаке станции Матчино (41 км северо-восточнее Кирова) в ходе 22-го вылета «мессершмитт» поразил осколком зенитного снаряда, и самолет приземлился в снег неподалеку, у деревни Соболевка.

Более достоверные сведения сообщил бортовой стрелок He111 Ф. Зайферт (*F. Seifert*) из штабного отряда KG53. Из показаний унтер-офицера следовало, что 15 марта их экипаж покинул французский Лилль и переместился в Варшаву, а оттуда перелетел на аэродром Шаталово-восточный (Боровское). К моменту прибытия в штабном отряде имелось три «хейнкеля», а другие 30 — 35 машин — в находившейся здесь же II группе. По словам пленного, он выполнил 18 вылетов по снабжению окруженного гарнизона г. Угра, доставляя продовольствие и боеприпасы. Подтверждение последней фразы можно найти в донесении командира кавкорпуса П.А. Белова Г.К. Жукову, лично наблюдавшему 22 и 23 марта сбросы грузов на парашютах.

А вот о выброске диверсантов и агентов с самолетов штабного отряда эскадры «Легион Кондор» Зайферт умолчал. После того, как органы контрразведки Западного

фронта ликвидировали в северо-западном районе Подмоховья диверсионную группу, в задачу которой входила организация взрывов на участке железной дороги Волоколамск — Шаховская, стали известны некоторые замыслы врага. Он создал в поселке Красный Бор под Смоленском разведывательно-диверсионную школу абвера, вербуй агентов среди советских военнопленных, которых после нескольких месяцев обучения забрасывали на самолетах в наш тыл. В этом случае задача экипажа He111 состояла в максимально незаметном пересечении фронта и выброске парашютистов с малых высот над труднодоступными участками лесов.

В последний день марта погибли один из лучших летчиков 1-го гв. иап Герой Советского Союза ст. лейтенант В.В. Мигунов и наиболее результативный на тот период «охотник» на «сто десятых» кавалер «Рыцарского Креста» лейтенант Э. Мейер (*E. Meyer*) из штабного отряда эскадры NJG4. До сих пор осталось много неясного в обстоятельствах гибели обоих. Например, автору не удалось ответить на вопрос: явилось ли падение «Харрикейна» (у Будово, севернее Торжка, у дороги Торжок — Верхний Волочок), который пилотировал Мигунов, результатом технической неисправности мотора или он был сбит внезапной атакой?

По официальной немецкой информации, истребитель Мейера столкнулся с другим двухмоторным «мессершмиттом» из II/ZG26 в районе деревни Черный Ручей (25 км юго-западнее г. Белый, на границе Смоленской и Калининской областей). При этом ас (на счету значилось 22 воздушные победы и 48 уничтоженных при штурмовках самолетов) и его радист погибли, а второй экипаж не пострадал, поскольку летчику удалось сохранить управление машиной. Однако по советским данным, Bf110 № 4315 поразила пулеметная очередь одного из расчетов, охранявших подступы к аэродрому Медведево (в 5 км от Черного Ручья). В пользу последней версии говорит и такой факт, что Мейер зимой и весной часто вел «охоту» у наших аэродромов. С большой вероятностью можно утверждать: он сбил 16 марта заходящий на посадку Пе-3 из 511-го иап, пилотируемый лейтенантом Г.С. Потапочкиным.



Итоги боев

Директива Ставки ВГК от 20 марта, адресованная командующему войсками Западного направления, мало отличалась от направленной примерно за месяц до этого. В ней, наряду с констатацией того факта, что ликвидация неприятельской группировки «недопустимо затянулась», как и раньше ставилась задача выйти на наш прежний оборонительный рубеж [Белый — Дорогобуж — Ельня — Красное (18 км северо-западнее Рославля)], который занимали войска в сентябре 1941 г. Только главные силы группы армии «Центр» переименовывались из «ржевско-вяземско-юхновских» в «ржевско-гжатско-вяземские», что не меняло, однако, сути.

Рассматриваемый период характеризовался чрезвычайно упорными боями при совершенно незначительных изменениях линии фронта. Максимальное продвижение наших войск не превышало на отдельных направлениях 15 км. Не удалось отрезать оленинскую группировку от ржевской, как того требовала последняя директива Ставки. На основе данных, опубликованных в монографии «Московская битва в хронике фактов и событий», можно сказать: наши общие потери в марте в 3,5 раза превышали немецкие. При этом с каждым днем ухудшалось положение тех советских войск, которые по-прежнему сражались в отрыве от тылов. В ряде случаев удалось снабжать группы Белова и Ефремова при помощи транспортных самолетов, но поступающих

43. Осмотр обломков «хейнкеля» из штабного отряда эскадры KG53, сбитого советскими зенитчиками над станцией Угра 28 марта 1942 г.

44. Герой Советского Союза капитан Н.М. Дудин из 1-го гв. иап сфотографирован незадолго до тяжелого ранения, после которого покинул строевую часть и перешел на работу в авиационное училище



боеприпасов, продовольствия, фуража было явно недостаточно.

Перебои с поставками испытывало большинство наших наступающих армий, войска нуждались даже в самом необходимом, например, в боеприпасах. Недостаток опыта проведения широкомасштабных операций, глубокий снежный покров, отсутствие крупных механизированных соединений, слабое взаимодействие родов войск — все это приводило к тяжелым потерям в живой силе и технике. Войска были утомлены и измотаны. Немцы упорно оборонялись, несколько сократив линию фронта, они высвободили силы, умело использовали резервы. Но в конце марта большинство частей и соединений вермахта на центральном направлении считались самым германским командованием мало боеспособными. При их характеристике встречались оценки типа «могут использоваться только в обороне», «ограничена подвижность», «ощущается нехватка командного состава» [39] и т. п.

ВВС противников в рассматриваемый период увеличили активность. Грубо говоря, на каждые два поднятых в небо немецких самолета взлетали три советских. Казалось, этому противоречит нередко отмечавшийся в наших штабных документах вывод, будто немецкая авиация вновь завоевала господство в воздухе. Однако примерно треть всей боевой работы ВВС Красной Армии выполняли ночью. К тому же, практическая бомбовая нагрузка У-2 в 8 — 10 раз, а Пе-2 в 3 — 4 раза уступала стандартной нагрузке Ju88.

Не будет ошибкой утверждать, что оперативное господство в воздухе на московском направлении, завоеванное советской авиацией в конце ноября — начале декабря 1941 г., было потеряно во второй половине февраля 1942 г. Хотя ВВС КА предпринимали значительные усилия для его удержания (например, неоднократно осуществлялись налеты на неприятельские аэродромы), выполнить задачу не удалось прежде всего из-за недостатка резервов. Но и люфтваффе не вернули себе утраченного при проведении операции «Тайфун» оперативного господства в воздухе до конца Московской битвы. Во всяком случае, об этом говорят оценки боевых возможностей немецкой авиации в то время и характер решаемых ею задач.

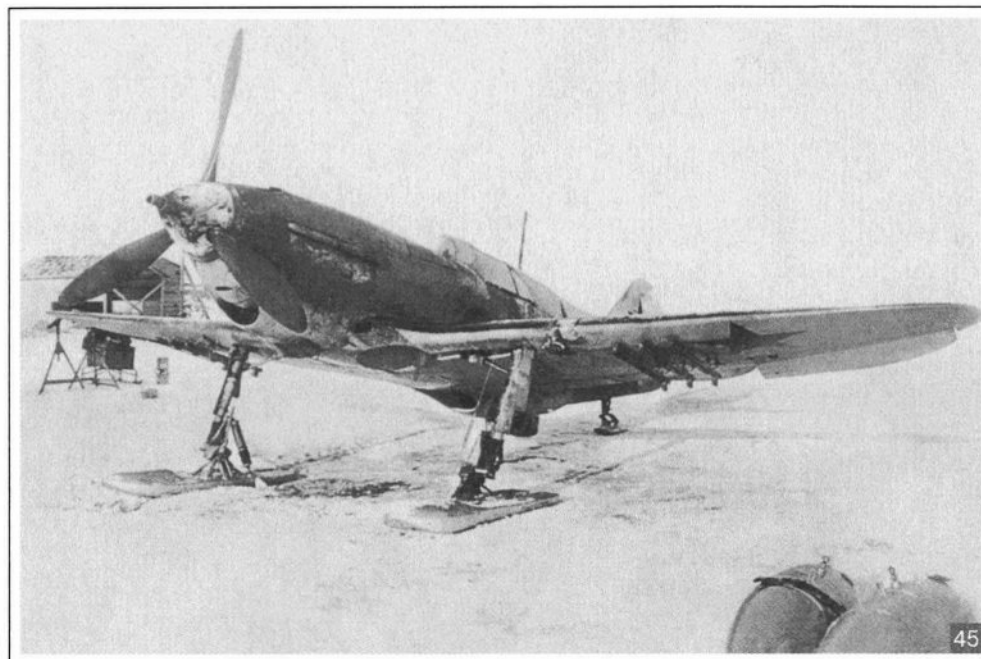
Воздушные бои в начале весны развернулись более активно, чем месяцем или двумя ранее. Они шли с переменным результатом, как правило, вблизи поля боя, и чаще приносили успех противнику. К превосходству в основных тактико-технических характеристиках немецких самолетов следует добавить лучшие выучку и подготовку

неприятельских экипажей, нацеленных на выполнение задания даже в сложных условиях. При отсутствии эффективного огня средств ПВО германские летчики оказывали длительное воздействие на войска и объекты, использовали предельно малые высоты, в хорошую погоду поражали цели с крутых пикирований, в то время как большинство советских бомбардировщиков и штурмовиков выполняли в начале весны лишь по одной атаке в каждом вылете. Это позволяет понять причины серьезных потерь, которые временами несли наши наступающие войска.

Для оценки потерь авиации воспользуемся документами противников. Из них следует, что прошедший месяц был нелегким, соотношение самолетов, погибших на центральном направлении, примерно равнялось 1:2. Правда, в отчете 8-го авиакорпуса указываются лишь 36 машин (полностью документ приведен в приложении), безвозвратно потерянных в мартовских боях. Однако на основе подсчета самолетов, списанных по разным причинам в частях и подразделениях корпуса (без учета транспортной и вспомогательной авиации), получается такой результат: по крайней мере, 150 машин лишились немцы, причем примерно 55% составляли потери «от воздействия неприятеля» [40].

В наших документах указывалось, что 170 неприятельских самолетов сбили и уничтожили на аэродромах летчики ВВС Калининского фронта, 103 — их коллеги, действующие на Западном фронте, 58 побед занесли на свой счет полки 6-го иак ПВО и 101 машину уничтожили зенитчики. Если приплюсовать также донесения объединений и соединений Ставки ВГК, ВВС Брянского фронта, то получится, будто враг лишился свыше 500 боевых машин только в результате противодействия с нашей стороны. Вероятно, наиболее достоверная информация поступала от зенитчиков. Например, начальник Управления ПВО Западного фронта генерал Сазонов, проанализировав успехи и неудачи вверенных частей, доложил об уничтожении 57 немецких самолетов; эти цифры представляются преувеличенными примерно вдвое.

Большое число авиационных объединений и соединений, действующих на центральном направлении, не позволяет однозначно указать, каковы были советские потери. Из мартовских отчетов ВВС фронтов следовало, что объединение генерала С.А. Худякова лишилось 166 самолетов, а комбрига М.М. Громова — 79 и еще 91 самолет (из состава последнего) передали в ремонт. С учетом убыли материальной части авиагрупп и дивизий, подчи-



45. Истребитель ЛаГГ-3 часто применялся в рассматриваемый период с шестью реактивными орудиями, на лыжном шасси и с ухватами для подвески бомб

ненных непосредственно Ставке ВГК, ВВС Брянского фронта, а также полков ПВО и ГВФ, не будет ошибкой оценить наши суммарные безвозвратные месячные потери в 300 машин [41].

Можно отметить три основные причины высоких потерь: недостаточная подготовка личного состава, использование устаревших тактических приемов, дефекты материальной части. Некоторым полкам, например 172, 188, 431-му иап, временами не на чем было выполнять боевые задания. Так, последний полк, успешные действия которого отмечались командованием в начале марта, лишился к концу месяца 11 ЛаГГ-3 и 7 пилотов при 305 боевых вылетах. В отчетах указывалось, что, наскоро пройдя в конце зимы программу боевого применения, летчики не успели добиться слетанности пар, звеньев, эскадрилий. Абсолютное большинство летного состава не имело до попадания на фронт боевого опыта.

Наряду с совершенствованием боевого применения родов советской авиации, некоторые инициативы и приказы оказались неудачными. Так, выпущенный 4 марта 1942 г. в ответ на многочисленные жалобы наземных командиров на неэффективное прикрытие истребителями приказ Сталина № 0171 «Об использовании полной практической дальности и продолжительности полета самолетов Як-1 и ЛаГГ-3 в строевых частях ВВС КА» привел к ощутимому росту потерь. Не имея возможности быстро приблизить аэродромы к линии фронта (как того требовал Верховный), командиры и комиссары обязывали летчиков выполнять задания только на крейсерских скоростях. Действительно, время пребывания истребителей над охраняемыми объектами и войсками возросло с 5 — 10 мин до 30 — 40 мин (в среднем), но они сами нередко становились мишенями для немецких асов, подходивших к полю боя на скоростях, близких к максимальным, и получавших значительное тактическое преимущество в первой фазе боя.

В документах этого периода давалась, в целом, высокая оценка самолетов Як-1, Пе-2, Ил-2. Отмечались их простота в эксплуатации и надежность. В то же время основным недостатком всех типов оставалась недоведенность систем выпуска и уборки шасси. Этот дефект стал особенно заметен после установки лыж. Они часто не фиксировались в убранном положении, выпадали из замков, неоднократно наблюдались трещины кабанов лыж и поломки подкосов стоек шасси.

Худшие отзывы получил истребитель ЛаГГ-3, ставший одним из основных типов. Высказывая удовлетворение вооружением (пушка, крупнокалиберный пулемет, шесть РС), летчики выражали недовольство недостаточной максимальной скоростью (с подвешенными реактивными снарядами и на лыжах машина отставала на средних высотах от Вф109F почти на 100 км/ч), плохой маневренностью, большими нагрузками на ручку при пилотаже. За март этих самолетов выпустили 244 штуки, военпреды приняли 337, а боевые потери составили 78 машин (больше любого другого типа самолета), из которых более половины убыли пришлось на центральное направление. Даже с учетом передачи в ремонт значительного числа машин, количество ЛаГГ-3 в действующей армии в течение марта возросло с 645 до 737 истребителей (из них 421 боевых).

Надо отметить, что улучшилась организация сбора самолетов с мест вынужденных посадок, сократились задержки с отправкой в ремонт (ЛаГГов и других машин), несколько возросло качество самого ремонта, что было особенно заметно на Калининском фронте. Силами ПАРМ здесь удалось отремонтировать в марте 357 самолетов разных типов против 270 в предыдущем месяце. Закрепленные за фронтом стационарные авиамастерские (САМ) также внесли свой вклад в повышение боеспособности частей. Несколько хуже обстояло дело с ремонтом (восстановительным и аварийным) авиамооторов. Часто причинами затягивания работ являлось отсутствие необходимых запчастей и двигателей в оборотном фонде.

Источники

1. Сталин И.В. О великой Отечественной войне Советского Союза. М.: 1951. С. 44.
2. Там же.
3. Жуков Г.К. Воспоминания и размышления. М.: 1998. Т. 2. С. 244.
4. Г.К. Жуков в битве под Москвой. Сборник документов. М.: 1994. С. 125.
5. Советские Военно-воздушные силы в Великой Отечественной войне 1941 — 1945 гг. № 1. М.: 1957. С. 213.
6. Синицкий А.М. Отечества крылатые сыны. М.: 2002. С. 255.
7. Битва под Москвой. Хроника, факты, люди. Кн. 2. М.: 2001. С. 599, 606.
8. Стерлигов Б.В. Маршрутами мира и войны. М.: 2001. С. 211.
9. Rear Area Security in Russia. The Second Front Behind the German Lines. Washington: 1951. P. 28.
10. Гунбин Н.А. В грозном небе. Ярославль: 1984. С. 80.
11. Битва под Москвой... С. 630.
12. Решетников В.В. Что было — то было. М.: 2004. С. 104.
13. ЦАМО РФ. Ф. 208. Оп. 2513. Д. 207а. Л. 411.
14. Там же. Д. 1035. Л. 137, 138.
15. Kurowski F. Luftwaffe uber Russland. Rastatt: 1987. S. 144.
16. Федоров А.Г. Авиация в битве под Москвой. М.: 1975. С. 226.
17. ЦАМО РФ. Ф. 208. Оп. 2513. Д. 206. Л. 60, 61.
18. Там же.
19. Битва под Москвой... С. 640.
20. Там же. С. 644.
21. Там же. С. 630.
22. Составлено по: BA/MA RL 2 III/874 — 882. «Flugzeugbestand und bewegungsmeldungen»; BA/MA RL 2 III/1180. «Flugzeugunfaelle und Verluste den (fliegende) Verbaenden».
23. Составлено по: Справочник по боевому и численному составу ВВС Советской Армии 1941 — 1945 гг. М.: 1957. С. 41 — 44; ЦАМО РФ. Ф. 35. Оп. 11290. Д. 181. Л. 18; Медведь А.Н. Советская разведывательная авиация в начальном периоде войны. Ч. 1./Авиация, 2000. № 8. С. 35; BA/MA RL 2 III/874 — 882. «Flugzeugbestand und bewegungsmeldungen».
24. Московская битва в хронике фактов и событий. М.: 2004. С. 380.
25. Битва за столицу. Сборник документов. Т. 2. М.: 1994. С. 132, 133.
26. Составлено по: ЦАМО РФ. Ф. 208. Оп. 2511. Д. 1433. Л. 108 — 162; Ф. 213. Оп. 2002. Д. 350. Л. 19 — 36; Ф. 500. Оп. 12462. Д. 515. Л. 18 — 137.
27. Русский архив. Великая Отечественная. Т. 5 (2). М.: 1996. С. 133.
28. ЦАМО РФ. Ф. 20421. Оп. 1. Д. 1. Л. 1.
29. Советские Военно-воздушные силы... С. 50, 51.
30. Краткий обзор деятельности ВВС противника на фронтах за март 1942 г. М.: 1942. С. 24.
31. ЦАМО РФ. Ф. 500. Оп. 12462. Д. 515. Л. 25.
32. Битва под Москвой... С. 774.
33. Зайцев А.Д. Оружие сильных духом. Монино: 1984. С. 267, 268.
34. Лановенко М.Т. Эхо войны. М.: 1999. С. 85.
35. ЦАМО РФ. Ф. 33. Оп. 793756. Д. 37. Л. 215.
36. Там же. Ф. 5-го гв. иап. Оп. 143445. Д. 2. Л. 3.
37. Там же.
38. Баклан А.Я. Небо, прошитое трассами. Ленинград: 1987. С. 60, 61.
39. ЦАМО РФ. Ф. 500. Оп. 12462. Д. 135. Л. 141 — 205.
40. Составлено по: BA/MA RL 2 III/874 — 882. «Flugzeugbestand und bewegungsmeldungen».
41. Составлено по: ЦАМО РФ. Ф. 35. Оп. 11280. Д. 631. Л. 172, 173; Ф. 311. Оп. 4495. Д. 4. Л. 112, 113.



Советские войска переходят к обороне

Организационные и кадровые изменения

По данным советской разведки, в начале апреля германское командование усилило свою авиационную группировку на московском направлении, «перевбросив семь авиачастей разных эскадр, включая I группу 51-й эскадры пикирующих бомбардировщиков, с англо-германского фронта — два отряда 30-й бомбардировочной эскадры и из района Средиземного моря — два отряда 77-й бомбардировочной эскадры» [1]. Согласно этому документу, основными аэродромами базирования оставались Витебск, Смоленск, Орша, Сеща, Боровское.

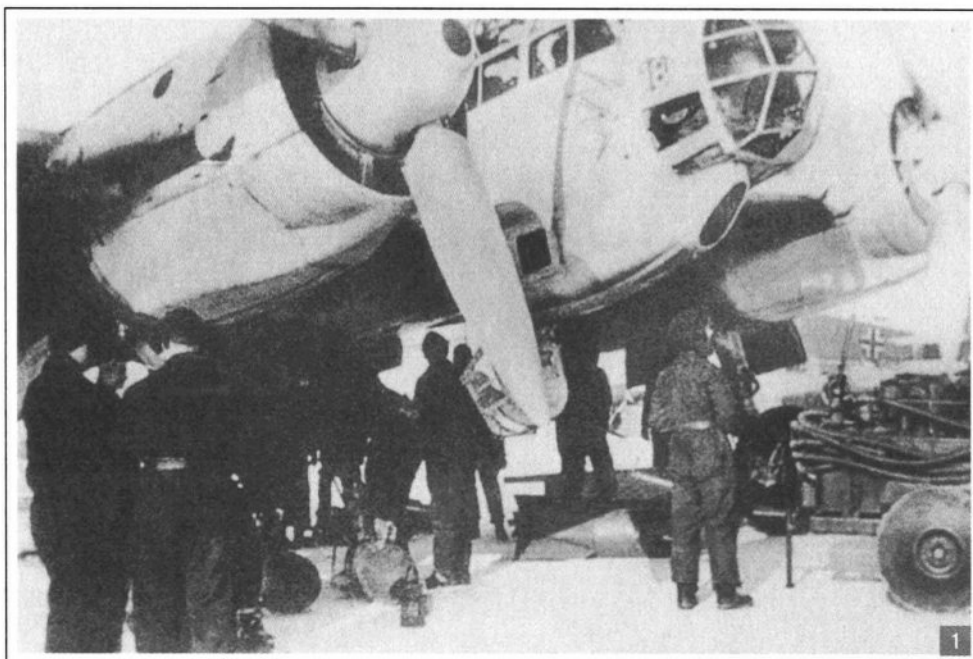
К сожалению, наши разведывательные органы еще не научились делать достоверных выводов из полученных с помощью радиопеленгации, допросов пленных авиаторов и другими средствами сведений; не были тщательно отработаны механизмы анализа разведывательной информации и оценки ее правдивости. Как следовало из германских документов (см. предыдущую книгу «Контрнаступление». — *Прим. авт.*), подразделения указанных выше бомбардировочных эскадр (из II/KG30 и I/KG77) перебазировались в Оршу зимой 1941—1942 гг., а к рассматриваемому периоду первая часть, наоборот, была направлена на отдых и пополнение в Германию.

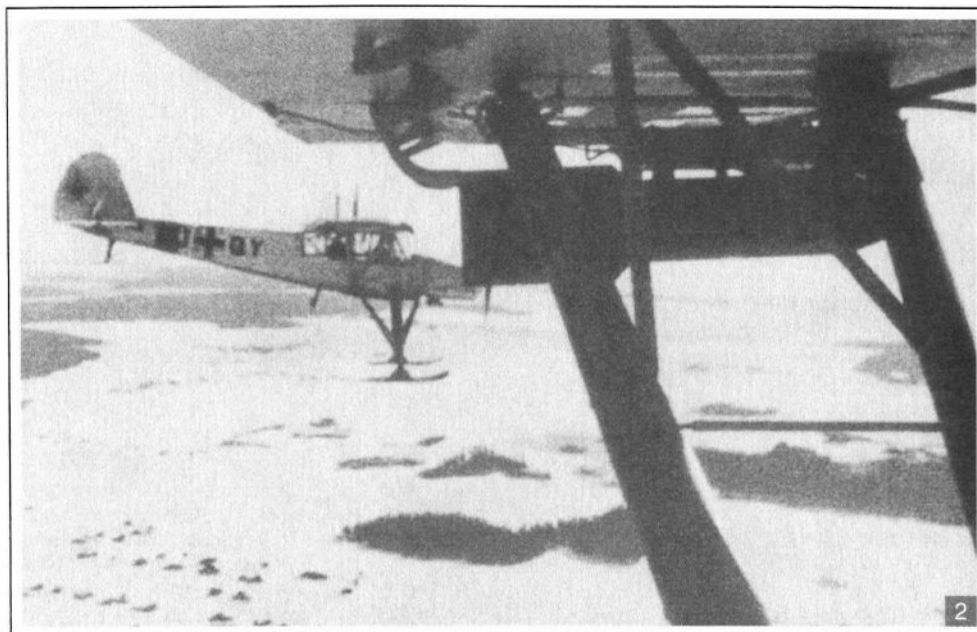
Что касается 51-й эскадры пикирующих бомбардировщиков, то такой не существовало в составе люфтваффе

весной 1942 г. Если речь шла о бомбардировочной эскадре KG51 «Эдельвейс», то, возможно, в поле зрения разведки попала IV (учебная) группа, которая базировалась в Бобруйске и наряду с подготовкой пополнения временами участвовала в боевых вылетах, например, против партизан Смоленской и Калужской областей. Но, скорее всего, имелась в виду расформированная эскадра пикировщиков StG51, III группа которой примерно за год до вторжения в СССР переименовали в II/StG1, сохранив персональный код (6G), по которому, вероятно, и были сделаны ошибочные выводы.

Не соответствует действительности тезис об усилении люфтваффе в полосе группы армий «Центр» в апреле — мае 1942 г. Существенные изменения, имевшие место в структуре и организации германских ВВС, определялись в первую очередь развернувшейся подготовкой к дальнейшим боевым действиям на Востоке и имели мало общего с донесениями советской разведки. Эта подготовка была увязана со стратегическими планами вермахта. Как известно, 28 марта в гитлеровской ставке произошло важное совещание, на котором рассматривался план летнего наступления немецких войск. По его результатам 5 апреля фюрер подписал директиву № 41, сформулировавшую для вермахта основные цели и задачи летне-осенней кампании 1942 г. Согласно этому документу, основные события должны были развернуться на южном фланге Восточного фронта. Германские сухопутные войска при энергичной поддержке с воздуха собирались нанести сокрушительное поражение

1. Подготовка к вылету Ju88A из KG3 на аэродроме Шаталово





2. Обстоятельства иногда вынуждали немцев зимой и весной 1942 г. использовать связные самолеты Fi 156D в роли ближних бомбардировщиков

Красной Армии, захватить богатый ресурсами район, выйти к Волге и овладеть Кавказом.

Выполняя принятые решения, управление 8-го авиакорпуса было переброшено в Крым, где предполагалось сконцентрировать основные усилия вермахта. 10 апреля на основе переведенного из Брюсселя в Смоленск штаба 5-го авиакорпуса создавалось «Авиакомандование Восток» во главе с генералом Р. фон Граймом (R. von Greim). По структуре, организации штаба, тыловых органов и многому другому это объединение было близко к воздушному флоту. 12 апреля началось развертывание первых двух на Восточном фронте авиадивизий (ад) смешанного состава. В 1-ю ад со штабом в Дугино вошли большинство групп и отрядов, ранее подчиненных «Авиакомандованию Север» 8-го авиакорпуса. Соединение возглавил генерал М. Фибиг (M. Fibig). «Авиакомандование Юг» (бывшее 2-е тактическое соединение ближнего действия), которым он ранее командовал, было переформировано во 2-ю ад. Штаб этой дивизии располагался в Брянске, а руководил ею генерал Ш. Фрелих (S. Froehlich).

Дело не ограничилось лишь переброской штабов и переименованиями соединений. Большинство частей штур-

мовиков, двухмоторных и ночных истребителей, а также пикировщиков покинули центральный участок Восточного фронта и переместились на юг или в Германию. В то же время оставшиеся здесь бомбардировщики, прежде всего из эскадр KG3 и KG76, совершили в апреле примерно вдвое больше пролетов над войсками Западного фронта, чем в марте. Широкое использование всех шести аэродромов с бетонными взлетно-посадочными полосами позволило «юнкерсам» вести боевую работу независимо от размокания почвы.

К середине апреля относятся важные мероприятия по реорганизации ПВО. На основе управлений двух зенитных корпусов немцы сформировали 12-ю (генерала Г. Франца) и 18-ю (генерала Р. Раймана) зенитные дивизии. Согласно указанию фон Грайма первое соединение отвечало за прикрытие южного (включая Вязьму), а второе — северного района группы армий «Центр». При этом немцам удалось значительно усилить ПВО важнейших узлов и промышленных центров захваченной территории. Так, на основе «Смоленской зенитной группы» был развернут 6-й моторизованный зенитный артиллерийский полк (в составе 18-й зенад), южнее которого теперь располагался 21-й полк (из 12-й зе-



3. Старшие немецкие офицеры беседуют у самолета, принадлежащего штабу группы армий «Центр»

над), переброшенный на это направление из Кельна.

Оценивая состояние немецкой авиации, входящей в «Авиакомандование Восток» к концу апреля — началу мая, отметим некоторое ослабление группировки. Постоянно действовали лишь разведчики, которые днем и ночью следили за работой наших войсковых тылов, подходом резервов на глубину до 50 км, и только отдельные самолеты проникали к Клину, Серпухову, Кашире. Удары на поле боя противник наносил во взаимодействии с наземными войсками, стремясь сорвать наступление или отход из окружения наших частей, удержать в своих руках важнейшие рубежи, например, участок Варшавского шоссе юго-западнее Юхнова.

Серьезные изменения ожидали и советскую авиацию. Прямым следствием Московской битвы стала смена командующего ВВС КА. Потеря в конце зимы нашей авиацией оперативного господства в воздухе на данном направлении при несомненном количественном превосходстве над противником болезненно воспринималась Верховным командованием. Вероятно, в ходе общего наступления И.В. Сталин понял, что уровень подготовки генерал-полковника П.Ф. Жигарева не позволит ему решить сложнейшие задачи, стоящие перед Военно-воздушными силами, прежде всего главную — завоевать стратегическое



4. **Звено Ju87 из II/StG1 возвращается на аэродром Сеща после выполнения боевой задачи**

5. **Результаты налета немецкой авиации на село Ярово. Коля Королев стоит около тел своих брата и сестры**



господство в небе, без чего проведение крупных наступательных операций будет невозможно. Не всегда справлялся он с выполнением важнейших поручений Ставки ВГК. По одной из версий поводом для перевода Павла Федоровича на Дальний Восток послужил его поспешный доклад о благополучной доставке по назначению войскам Ефремова и Белова очередной партии боеприпасов и продовольствия. Вскоре стало известно: в действительности все тюки с грузами попали в руки неприятеля. Верховный был взбешен.

После этого неприятного случая Жигарев еще примерно два месяца возглавлял ВВС КА, неоднократно участвовал в Кремле в важнейших совещаниях. Казалось, Сталин забыл об инциденте. В действительности, решение им было принято, но оформлено только 8 апреля, чтобы преемник на должность командующего генерал-лейтенант А.А. Новиков, хорошо зарекомендовавший себя под Ленинградом, успел получить на разных фронтах необходимый опыт подготовки и проведения крупных операций. Справедливости ради отметим: именно Жигарев направил 3 апреля 1942 г. Сталину и курировавшему авиацию секретарю ЦК ВКП (б) Г.М. Маленкову «соображения о тех изменениях, которые желательно внести в систему управления и организационной структуры ВВС с целью повышения их боевой эффективности» [2].

Фактически речь шла о сосредоточении всей авиации в одних руках командующего ВВС, получающего задания от Ставки ВГК. Кроме того, Жигарев предлагал свести всю бомбардировочную (дальнюю и ближнюю), штурмовую, истребительную и частично разведывательную авиацию в пять авиационных армий (АА), близких по структуре к воздушному флоту немцев. По его схеме поддержку боевым действиям Калининского, Западного и Брянского фронтов должна обеспечивать 3-я АА, насчитывающая 700 — 750



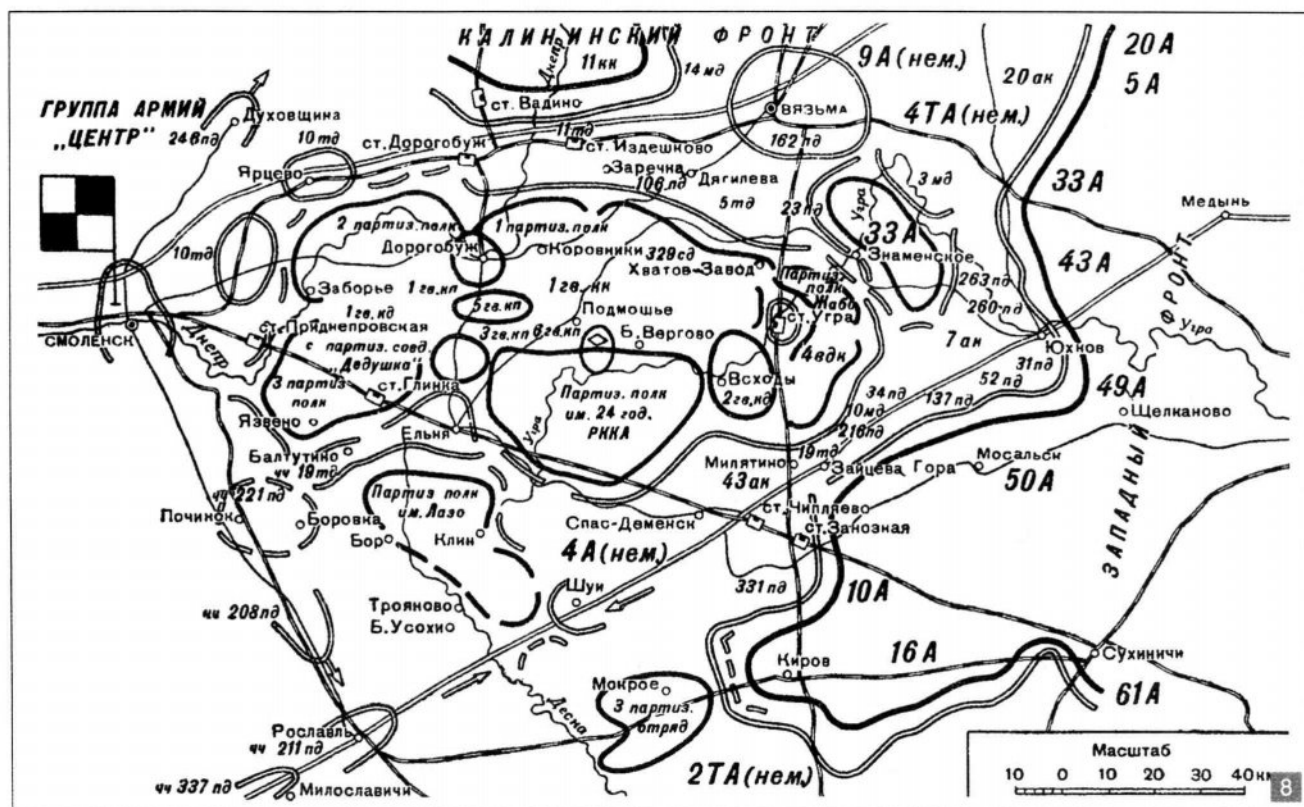
6. **Генерал-лейтенант А.А. Новиков в феврале был назначен заместителем командующего, а в начале апреля возглавил ВВС Красной Армии**

самолетов. Предлагалось также восстановить дивизионную и корпусную структуры, а полки для «большей живучести» довести до штата в 32 самолета.

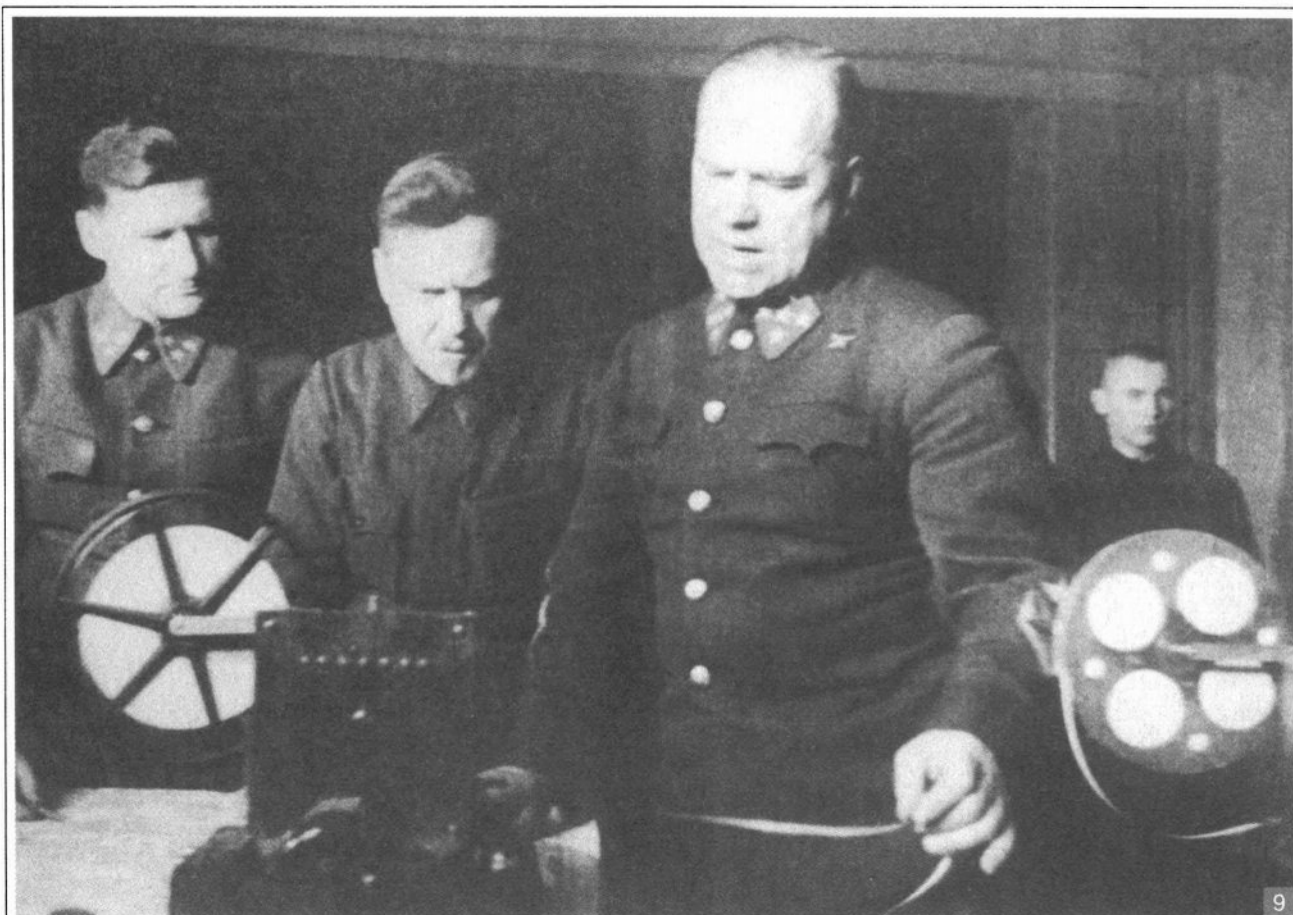
Действительно, к этому времени уже было ясно, что принятая в ходе наступления под Москвой структура, делящая авиацию на фронтовую и армейскую, себя не оправдала. Наряду с определенными преимуществами (например, возможностью армейского командования быстро реагировать на частные изменения обстановки на поле боя и вызывать «свои» самолеты для решения тактических задач) она не позволяла решать серьезные боевые задачи. Ведь

7. **Очередное построение десантников — Вяземская операция еще не завершилась**





8. Карта территории, освобожденной группой войск генерала П.А. Белова в тылу врага. Март — апрель 1942 г.
9. В штабе Западного фронта. Генерал армии Г.К. Жуков принимает только что полученное телеграфное донесение



при наличии в ВВС армии, скажем, 3 — 5 истребителей и 8 — 15 легкомоторных У-2, пригодных в основном лишь для транспортных перевозок, поддержка наземных войск «своими авиационными силами» превращалась в фикцию. Особенно в невыгодном положении оказалась наша сторона, когда противник, имея единое и централизованное управление, начал действовать большими группами самолетов.

Словом, перемены были необходимы, они назрели, и отдельные предложения Жигарева стали претворять в жизнь. Но реорганизация связывалась уже с именем генерала А.А. Новикова. После подготовки плана операции ВВС Западного фронта на юхновском и гжатском направлениях (о чем говорилось в предыдущей главе), он в марте убыл на Волховский фронт, где, создав временную авиагруппу, организовывал авиационную поддержку наших войск, действующих в районе г. Любань. Большое внимание Александр Александрович уделил подбору соратников, многие из которых вошли в Военный совет ВВС КА. Под руководством этого органа весной разрабатывались и проводились крупные мероприятия по совершенствованию способов управления, улучшению работы центрального аппарата, другим вопросам. Так, 31 марта на Военном совете рассматривались меры по повышению качества ремонта самолетов и моторов, через день — развертывание производства и планируемое применение планеров, 19 апреля — обеспеченность запчастями самолетов и моторов...

Одновременно предпринимались попытки выработать оптимальные формы сосредоточения авиационных резервов. Ведь большинство ударных авиагрупп Ставки оказались недостаточно сильными. Так, действовавшую на юхновском направлении УАГ № 4, 13 апреля пополнили 643-м нбап (13 У-2). Во второй половине месяца, когда из-за раскисания аэродромов полетов почти не было и численный состав мало менялся, в трех других полках ударной группы насчитывалось 20 — 25 исправных Ил-2 и ЛаГГ-3. И только в конце апреля — начале мая 1942 г. в состав УАГ включили два новых полка (истребительный и дальнебомбардировочный). Генерал Новиков полагал: необходимо в будущем создавать ударные авиационные корпуса (из 12 авиаполков, один из которых — разведывательный), которые могли бы эффективно усилить ВВС на важнейших направлениях. Однако

это предложение в то время не получило поддержки. Сталин и Маленков считали, что ударные и маневренные авиационные группы (УАГ и МАГ) вполне соответствуют своим назначениям, а Новикову поручили контролировать ход формирования воздушных армий, которое развернулось на центральном направлении в первой половине мая того же года.

Борьба не затихает

Подробное рассмотрение боевых действий на центральном направлении советско-германского фронта в апреле — июне 1942 г., участия в них авиации выходит за рамки данной работы. Остановимся лишь на описании поддержки с воздуха тех наших соединений, которые вели борьбу в тылу врага (о чем говорилось ранее), а затем предприняли попытку прорваться к своим. Прежде всего необходимо дать общую оценку сложившейся обстановки, которая на завершающем этапе Московской битвы изменилась не в нашу пользу.

Слабо подготовленные атаки, проводимые в начале апреля необученным пополнением при недостатке боеприпасов, оказались еще менее успешными, чем в марте. Далеко не все необходимое сделало командование для облегчения положения тех войск, которые продолжали вести борьбу в тылу врага. Вышестоящие штабы, прежде всего тыловые службы, не смогли своевременно обеспечить ударные группы самым необходимым. Не удалось скоординировать действия кавалеристов, десантников, пехотинцев и партизан с войсками 50-й армии, которой главком в очередной раз поставил задачу пробить коридор через Варшавское шоссе.

На страницах этой работы неоднократно отдавалось должное Г.К. Жукову. Но необходимо сказать и о серьезных просчетах, допущенных прославленным полководцем в ходе грандиозного сражения. Он часто ставил войскам непродуманные, заведомо невыполнимые задачи, требовал их выполнения «любой ценой», что приводило к тяжелым потерям в людях и технике. В то же время главком не смог заставить ответственных офицеров наладить удовлетворительную работу тыловых служб. В значительной степени по вине Георгия Константиновича погибла 33-я ар-



мья и едва не погибли 1-й гв. кавкорпус вместе с 4-м вдк. Предоставим слово одному из критиков «маршала Победы», историку, участнику войны, профессору Ф.Д. Свердлову, анализировавшему рейд группы П.А. Белова в отрыве от главных сил фронта.

«Жуков и его штаб лишь в марте месяце поняли свои ошибки и несколько изменили взгляды на действия группы. Поняли они и то, что результаты боевых операций в тылу врага были успешными только потому, что Белов действовал совершенно не так, как ему определялось и усиленно навязывалось Жуковым. Такие главные и основные за-

дачи, как захват города Вязьмы, соединение с войсками Калининского фронта, окружение и уничтожение вяземско-гжатской группы армий «Центр» и другие подобные задачи, связанные с «разгромом» и «уничтожением» огромных сил врага малыми и ничем не обеспеченными силами, были непродуманы, авантюристичны, ставились без учета сил врага и наших возможностей и в самом начале обрекались на провал, необоснованные жертвы, кровопролитие и невероятные трудности» [3].

Между тем германское командование предприняло первую серьезную попытку очистить свои коммуникации

**10. Генерал П.А. Белов
наблюдает за
движением
кавалеристов**

**11. Ст. лейтенант
Бухтеролков
передает по радиации:
«Срочно нужна
помощь авиации».
24 апреля 1942 г.**



от наших регулярных войск и партизан. Оно стремилось прежде всего расколоть наши соединения, находящиеся между Минским и Варшавским шоссе южнее и юго-западнее Вязьмы, чтобы затем уничтожить по частям. С 2 по 12 апреля ожесточенные бои развернулись на участке 4-го вдк, которого противник теснил на запад и север. «Юнкерсы» неоднократно бомбили части корпуса, а «хеншели» практически непрерывно вели разведку данного района, особенно вблизи станций Угра и Вознесенье, гарнизоны которых немцам удалось 10 апреля деблокировать. На следующий день десантники были подчинены генералу П.А. Белову, быстро осуществившему перегруппировку. Совместными усилиями удалось отразить угрозу со стороны немцев, отбросить их на данном направлении в исходное положение.

Значительно хуже было положение 33-й армии, против которой также развернулись активные действия. В конце марта стало ясно: войска 43-й и 49-й армий не смогут очистить от неприятеля тыловые коммуникации объединения. Одна из попыток штаба Западного фронта установить связь с окруженными войсками была зафиксирована в отчете ВВС объединения. Комэск 615-го нбап капитан Т.А. Ковалев получил задание доставить в расположение 33-й армии двух офицеров разведотдела фронта. Пилот приземлился на небольшой площадке в лесу, а когда взлетал, то заметил как к месту посадки устремились вражеские солдаты. Быстро развернув Р-5, Ковалев поспешил на помощь разведчикам, забрал их в кабину под обстрелом немцев, а затем высадил в другом, безопасном районе.

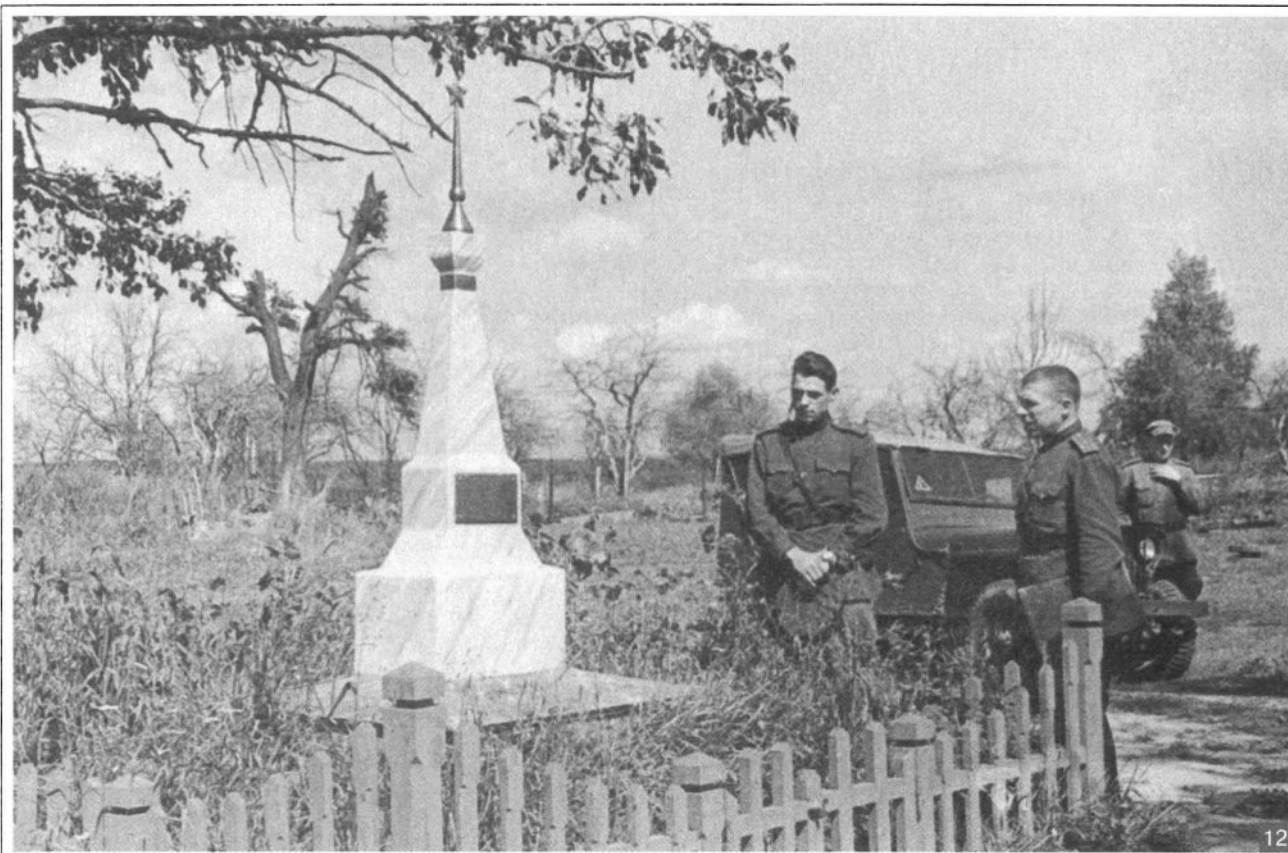
Отдельные полеты легкомоторной авиации не могли существенно облегчить положение группы Ефремова, перед которой стояла угроза полного разгрома. Это понимал и враг, предъявивший 2 апреля ультиматум с требованием сложить оружие. Однако немцы не дождались парламентариев с белыми флагами. Ефремовцы решили прорываться через «завесу противника» к своим в ночь на 13 апреля. Накануне Жуков в очередной раз потребовал от командармов Голубева и Захаркина нанести удар навстречу

пробивающимся из окружения войскам, а от командующего ВВС Западного фронта генерала С.А. Худякова «всю авиацию фронта и ближайших армий, кроме группы № 4 ВГК, бросить на обеспечение действий группы Ефремова» [4]. В приказе указывались населенные пункты, где немцы оборудовали опорные пункты на пути прорыва и которые требовалось усиленно бомбить.

Однако эта директива, как и многие предыдущие, осталась только на бумаге. Невозможность ее выполнения доказывал на страницах Военно-исторического журнала в 1992 г. полковник М.М. Ефремов, сын командарма-33, анализирувавший на основе документов ход операции. Не увенчались успехом действия ударной группы полковника М.Н. Завадского, созданной П.А. Беловым для установления «локтевой» связи с войсками М.Г. Ефремова. Положение остатков 33-й армии ухудшалось буквально с каждым часом. У них сокращались запасы самого необходимого, включая продовольствие и боеприпасы, но увеличивалось количество больных и раненых.

В переданной незадолго до трагического финала радиограмме, адресованной Жукову, генерал Ефремов отмечал: «Если бы Вами был дан нашей группе в ближайшие дни десант вооруженного пополнения (так в тексте. — Прим. авт.), мы, безусловно, не только бы очистили коммуникации, но могли бы в первых числах апреля уже наступать на Вязьму» [5]. Однако «воздушный мост» так и не заработал. 9 апреля с территории, занятой окруженными соединениями и частями 33-й армии, улетел на Большую землю последний самолет, вечером 13 апреля в результате артобстрела и бомбардировок вышли из строя две последние радиостанции. С Ефремовым прервалась всякая связь, на следующий день разрозненные отряды предприняли отчаянный рывок на восток. Выйти к своим удалось очень немногим; не желая сдаваться в плен, покончил жизнь самоубийством раненый генерал-лейтенант М.Г. Ефремов, который до конца выполнил свой воинский долг.

Боевая и транспортная авиация фронта не смогли оказать серьезную помощь окруженным. В то время сами





12. **Офицеры
33-й армии
у могилы генерала
М.Г. Ефремова
в селе Слободка
Смоленской
области. Начало
лета 1943 г.**



13, 14, 15. **Эвакуация
раненых занимала
большое место
в общем объеме
работы немецкой
и советской
авиации в ходе
Московской
битвы**



бойцы и командиры подвергались атакам с воздуха, вынудившим производить все передвижения по ночам. Зададимся вопросом: почему в условиях весенней распутицы люфтваффе могли наносить нашим войскам урон, временами чувствительный, в то время как советская авиация бездействовала? Думается, дело было не только в бетонных взлетно-посадочных полосах ряда аэродромов, с которых взлетали немецкие самолеты. Сравнение организации боевых действий и тылового обеспечения ВВС показывает, что по этим важным показателям противник по-прежнему обладал огромными преимуществами. При активизации действий наших 43-й и 50-й армий в период с 11 по 18 апреля на каждый пролет советского самолета отмечались 8 — 10 пролетов немецких самолетов. Следовательно, неприятель значительно более умело и продумано, чем наше командование, концентрировал силы на важнейших направлениях. Те же выводы напрашиваются на основе анализа частной операции, проведенной силами 268-й пд (4-я полевая армия) против наших войск, прорвавшихся через реку Угра.

Немцы собирались начать наступление 23 апреля, однако сложные метеоусловия вынудили перенести «день X»

на 26 апреля. Поддержку с воздуха обеспечивали 15 Ju87 из II/StG1, 10 He111 из II/KG53 (обе части из 1-й авиадивизии базировались в Сеже) и приданные на сутки еще 24 ударных самолета (вероятно, из состава 2-й авиадивизии) с аэродрома Смоленск-северный. При благоприятной погоде штаб 1-й ад планировал обеспечить до 160 вылетов бомбардировщиков и пикировщиков, а реально было выполнено 113 вылетов. Широко используя «для подскока» посадочные площадки на возвышенных участках вблизи линии фронта, германские авиаторы помогали пехоте выполнить поставленную задачу, в то время как для командования советской авиации активность противника оказалась неожиданной, оно практически не смогло организовать противодействия на данном направлении.

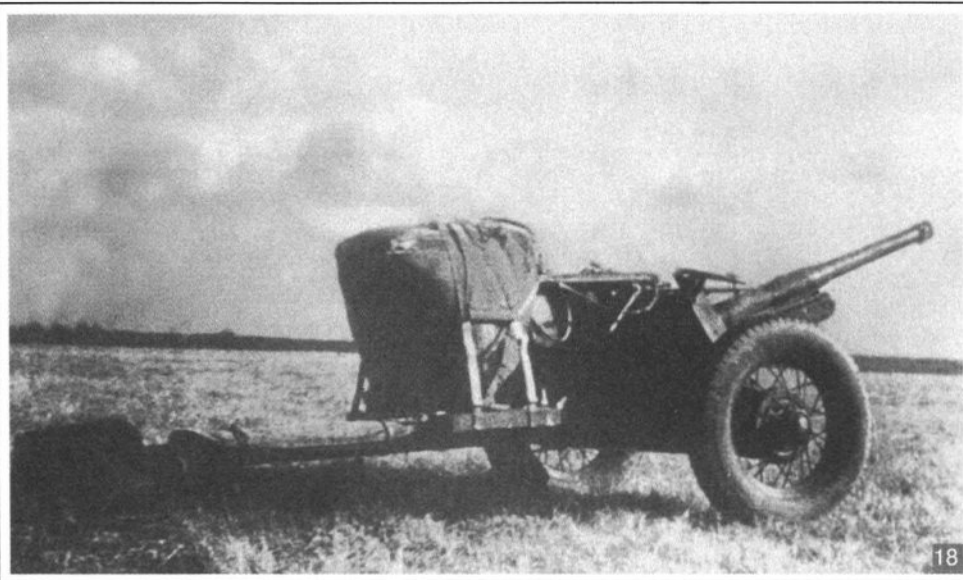
Генерал Белов и раньше неоднократно телеграфировал Жукову о безнаказанных действиях немецких бомбардировщиков, а теперь сообщал о «свирепстве» вражеской авиации. Наши истребители на несколько минут появлялись над головами бойцов и командиров группы Белова, качали крыльями, после чего стремительно удалялись в направлении своих тыловых аэродромов (откуда велись действия в условиях распутицы), опасаясь израсходовать все



16. Патроны являлись самыми распространенными грузами, которые доставлялись группе войск Белова

17. Специальное подразделение партизан доставляет по назначению прибывшие с Большой земли продовольствие и боеприпасы





18. Одна из 45-мм противотанковых пушек, доставленных транспортной авиацией группе Белова

19. Занятая десантниками и кавалеристами деревня после налета германской авиации



горючее. Использование летчиками крейсерских скоростей полета самолетов-истребителей помогало мало. Естественно, нельзя было говорить о надежном прикрытии войск.

Между тем в апреле значительно активизировала свои действия наша транспортная авиация. Начальник тыла Западного фронта генерал В.П. Виноградов 3 апреля обратился в наркомат обороны и Генеральный штаб с просьбой усилить фронт самолетами, приспособленными для эвакуации раненых. «Все средства фронта полностью привлечены к подаче снабжения и санитарной эвакуации, однако они совсем не обеспечивают даже минимальной потребности, — писал Виноградов. — Напряженное положение с вывозом раненых, среди которых есть много тифозных. Общее количество раненых доходит до 6000 человек, из них 50% подлежит немедленной эвакуации. Средствами фронта, [при] наличии погоды, возможно ежедневно эвакуировать не более 120 — 130 человек... Необходимо выделить фронту из средств Центра не менее 10 — 15 кораблей, оборудованных лыжами» [6].

Главком, крайне заинтересованный в продолжении активных действий войск в тылу врага, поддержал просьбу. После убийства генерала С.А. Худякова на должность начальника штаба ВВС КА генерал Г.К. Жуков предложил назначить новым командующим ВВС Западного фронта

генерала Т.Ф. Куцевалова, которого хорошо знал по боям на Халхин-Голе. Ему немедленно выделили 26 ПС-84 из состава ГВФ и передали в оперативное подчинение 1-й тбап 53-й авиадивизии АДД. Одновременно были пополнены самолетами У-2 713-й транспортный полк, 4-я санитарная эскадрилья, другие подразделения. По данным штаба ВВС фронта, за первые четыре месяца 1942 г. транспортная авиация фронта совершила свыше 3000 самолето-вылетов. При их выполнении было десантировано (преимущественно зимой) 13 000 бойцов и командиров, доставлено до 1600 т грузов (боеприпасов, горючего, медикаментов, пр.), вывезено около 2100 больных и раненых, доставлены офицеры связи и другие должностные лица.

Советская и российская историографии считают 20 апреля днем завершения Московской битвы. Утром этого дня вышла директива Военного совета Западного фронта, приказывающая «привести в полное оборонительное состояние занимаемые позиции» [7]. На основании директивы перешли к обороне все армии Западного фронта. Немецкая авиаразведка уже до конца месяца отмечала интенсивные строительные работы, возведение бункеров, опорных пунктов, создание заградительных сооружений. Отметим, что войска Калининского фронта продолжали,

как и прежде, безуспешные атаки, стремясь сковать как можно больше немецких соединений и не допустить их переброску в район Демянска.

Казалось, в этой ситуации практически вся боевая и транспортная авиация Западного фронта будет работать в интересах окруженных войск. Однако не следует делать поспешных выводов о благополучном положении с поставками с Большой земли: боеприпасов в группе Белова почти всегда не хватало, а временами складывалось поистине катастрофическое положение. Более половины отправленных грузов не доходило по назначению. В одном из документов ВВС фронта утверждалось, будто в район Вязьмы — Дорогобужа каждую ночь подавалось с подмосковных аэродромов от 50 до 90 т различных грузов. «Если бы это было так!» — с горечью воскликнул генерал Белов, когда после войны прочитал отчет.

Приказом командующего ВВС фронта была создана оперативная группа во главе с полковником Н.Л. Степановым с задачей: добиться перелома к лучшему в непростом деле снабжения по воздуху крупной группировки войск. Опергруппа, куда вошли связисты, разведчики, штурманы, инженеры, приступила к развертыванию двух аэродромных сетей. Первая группа аэродромов включала исходные районы для десантирования, на них начались сосредоточение и сортировка грузов. Во вторую группу входили 11 аэродромов (все были оборудованы в тылу врага, а на двух из них могли садиться ПС-84 и ТБ-3), а также несколько площадок приема контейнеров, сбрасываемых на парашютах. Одновременно штаб кавкорпуса увеличил штат бойцов для очистки важнейших дорог, поиска и охраны грузов. Для их транспортировки использовались 100 саней, а после таяния снега — 20 автомашин и 10 тракторов.

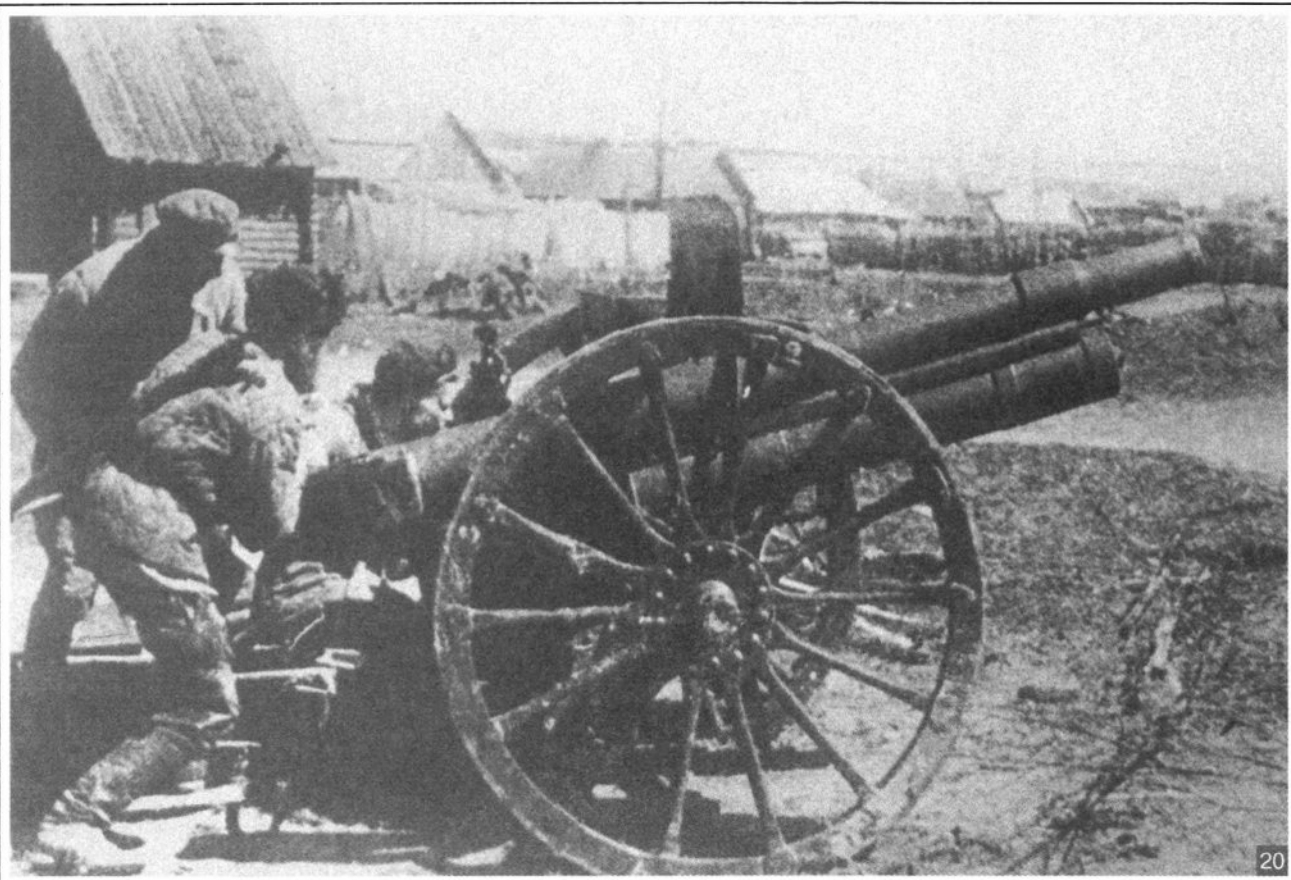
Весьма интенсивные ночные полеты наших самолетов не остались незамеченными неприятелем. На маршрутах транспортников стали барражировать вражеские «охотники». По мнению главнокомандующего, решительным ответом на пиратские действия люфтваффе станет перебазирование части

нашей авиации в тыл врага на аэродромы, созданные на удержанной территории. В ходе напряженных боев 4 и 5 мая Георгий Константинович ориентировал командира кавалерийского корпуса, что к нему будет посажено три — четыре авиаполка, «для удара по Смоленску, Ярцево и железнодорожным перевозкам» [8]. Но эти планы остались нереализованными. Ведь перебазировать на другой аэродром было не просто даже истребители: их надо обеспечить горючим, соответствующей аэродромной техникой, вооружением и боеприпасами, прикрыть зенитными средствами. Необходимо подчеркнуть, что тыловые службы 1-й воздушной армии находились в сложном положении, поскольку еще не завершились мероприятия, связанные с формированием объединения.

Во исполнение указаний главнокомандующего 7 мая штаб 1-й ВА предоставил генералу Жукову свои, менее амбициозные планы по обеспечению действий 1-го гв. кк и 4-го вдк в тылу противника. В соответствии с ними следовало развивать местную аэродромную сеть, получившую наименование «зафронтовой», разместить на ней один — два истребительных полка. Предлагалось под прикрытием истребителей установить надежный «воздушный мост» для обеспечения питания наземных войск и авиачастей всем необходимым, вывоза больных и раненых. Среди предложений были такие: оснастить истребители бомбодержателями, развернуть несколько небольших площадок под носом у противника для «подскока» и засад.

Для подготовки аэродрома и согласования других вопросов к Белову на У-2 вылетел специальный представитель аэродромной службы полковник Агафонов, уже неоднократно зимой проводивший рекогносцировку подходящих площадок за линией фронта. По материалам штаба 1-й ВА работа прошла успешно. Однако в мемуарах

20. Только благодаря регулярным рейдам наших самолетов артиллерия партизан могла вести огонь. Май 1942 г.



начальника разведки 1-го гв. кк полковника А.К. Кононенко можно найти совершенно иное описание тех событий:

«Генерал Белов приказал выделить полковнику Агафонову все, чем располагал — две грузовых автомашины, три трактора, два катка, роту охраны аэродромов, но все это было каплей в море. Агафонов мало, а точнее совсем не верил в затею посадки самолетов в тылу противника и ругался страшно. Он говорил, что лишь профан мог додуматься до такой глупости. Прилетел бригадный комиссар И.Г. Литвиненко. Они оба с Агафоновым делали, что могли, и хотя аэродром был подготовлен для посадки истребителей, но для обеспечения их маскировки ничего сделано не было» [9].

Вероятно, обеспечить маскировку наши бойцы просто не успели. События развивались стремительно, началась доставка заготовленных грузов. Почувствовав что-то неладное, немцы резко усилили активность своей авиации на данном направлении. 11 мая они бомбили штаб Белова. Генерал попросил Жукова ускорить отправку истребителей. Три Як-1 из 20-го иап на следующий день перелетели и благополучно приземлились у населенного пункта Большое Вергово (примерно посередине между Смоленском и Юхновым, на контролируемой партизанами территории). Но тут же штурмовым налетом врага две машины были сожжены. К вечеру неприятель уничтожил и третий истребитель, а заодно поджег саму деревню.

В отличие от Кононенко генерал Белов остался недоволен деятельностью представителей аэродромной службы ВВС Западного фронта: «Ни Агафонов, ни его люди не знали условий действий в тылу врага, а к советам наших командиров не очень-то прислушивались, не считая их специалистами. Стремясь сделать все «по правилам», Агафонов установил на посадочной площадке прожектор — маяк. В ночь на 13 мая прожектор был включен. Как только он начал работать, его сразу же обнаружили немцы. Фашисты подняли в воздух ночные истребители. Над аэродромом завязался неравный бой. Истребители сбили четыре «Дугласа», один из которых уходил от нас в обратный рейс с ранеными» [10].

Узнав о случившемся, главком отдал приказ срочно перебросить на самолетах 12 крупнокалиберных пулеметов, а спустя два — три дня еще и 12 зенитных орудий калибра 37 мм. По требованию штаба группы Белова было запрещено применение прожекторных установок. Для обеспечения точной выгрузки людей и грузов в заданных районах принимались все возможные меры по земному обеспечению самолетовождения. Высаженная с самолета ТБ-3 команда из 25 человек во главе с техником-лейтенантом Чемерицким установила три приводные радиостанции, а для легкомоторных самолетов, не имевших бортовых радиостанций, несколько светомаяков, снятых с тачанок.

Но светомаяки демаскировали площадки не меньше, чем прожекторы — от их применения также вскоре пришлось отказаться. Для обозначения площадок десантирования стали использовать примитивную комбинацию из костров. Однако этот способ оказался недостаточно надежным, поскольку кавалеристы в своем расположении постоянно разводили огонь для хозяйственных нужд. Выяснилось также, что немцы временами специально жгли костры, стремясь ввести в заблуждение наших летчиков. Оптимальным решением стало разжигание угля в круглых переносных печах. Они позволяли легко менять фигуру сигнала, а при необходимости быстро закрывать крышки и не демаскировать площадки при приближении немецких самолетов.

В середине мая на маршрутах полетов транспортных самолетов неприятель усилил группировку зенитной артиллерии, установил аэростаты заграждения, увеличил количество патрулирующих каждую ночь немецких «охотников». Словом, враг перешел к целенаправленным действиям против группы Белова, стал активно препятствовать работе «воздушного моста». Так, в ночь на 16 мая между Вязьмой и Дорогобужем патрулировали два He111 и один Bf110, успешно атаковавшие шесть наших транспортных самолетов. К утру выяснилось, что два подбитых

21. Сортировка прибывших грузов



«Дугласа» приземлились в Большом Вергово, после чего их быстро замаскировали в лесу и приступили к устранению повреждений. Третья машина упала в районе станции Угра. В 30 км восточнее Ельни рухнул ТБ-3, пилотируемый ст. лейтенантом Озерским. А ст. лейтенант Чирсков посадил машину на одном работающем моторе из четырех, после чего ТБ-3 сгорел, но экипаж не пострадал. Еще один ТБ-3 при вынужденной посадке был полностью разрушен; один человек погиб и один получил ранение.

В следующую ночь, вероятно от попадания зенитного снаряда, вспыхнул в воздухе ТБ-3 капитана Кулешова; спаслось четыре человека. Другой огромный корабль вскоре после сброса груза был атакован германским «охотником» из 6/KG53 и подожжен. В самолете погибли командир ст. лейтенант Казаков и еще три члена экипажа, а штурманы Черенков и Андрушевский, а также раненый стрелок-радист Аничкин спаслись с парашютами. К этому времени около 30 авиаторов со сбитых и подбитых неприятелем самолетов находились в расположении кавалеристов и десантников.

Не только из-за серьезных потерь срывался график поставок грузов. По воспоминаниям П.А. Белова, в ночь на 19 мая 36 многомоторных и 12 одномоторных самолетов должны были произвести 90 самолето-вылетов. Планировалось, что экипажи доставят 27 т грузов, 4 орудия, 2 прожектора и 732 бойца, главным образом зенитчиков, парашютистов и бронебойщиков (из ПТР) для 4-го вдк. Особенно ждали беловцы давно обещанные зенитные пушки и пулеметы. Однако прошедший накануне сильный дождь привел к раскисанию грунта и на аэродроме отправки в Кувшиновке и особенно в Подмошье, где самолеты собирались принимать. Из штаба 1-го гв. кк ушла радиограмма с просьбой отменить вылеты тех кораблей, которые должны были приземляться в тылу врага. Всего вылетело 20 машин, из которых 16 выполнили задание; один ТБ-3 пропал без вести.

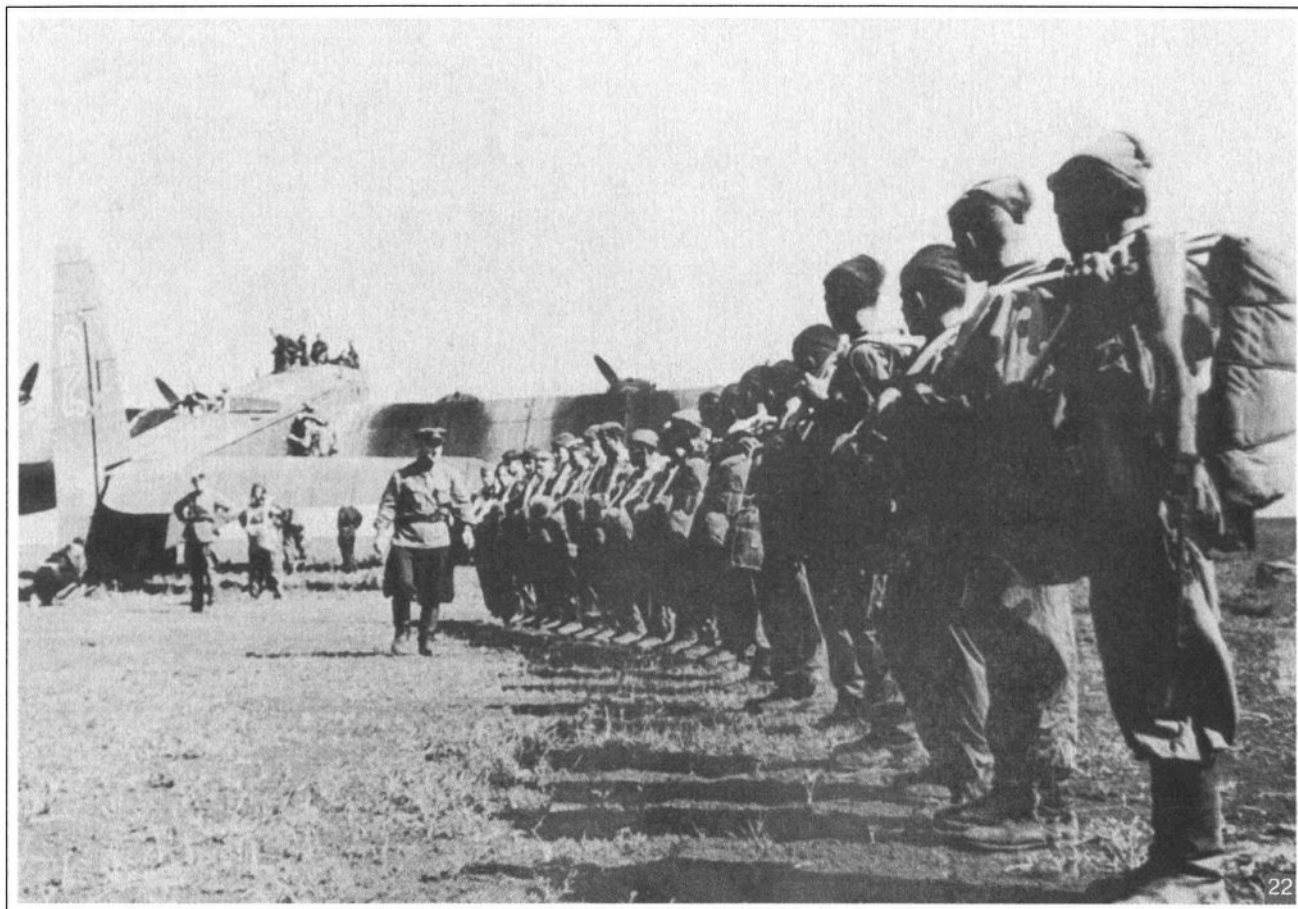
К утру кавалеристам и десанникам доставили 19 бойцов и командиров, 21 т боеприпасов, 2,4 т продовольст-

вия. Причем грузы оказались разбросаны на большой площади и специальные команды долго разыскивали их в лесах и болотах. Главком выразил недовольство тем, как были организованы и осуществлены перевозки, отмечал такие негативные факторы, как массовый выход из строя грузов при небрежной транспортировке. В приказе от 20 мая, в частности, Жуков отмечал: «Многие экипажи не находят целей и безрезультатно возвращаются обратно, причем расследования причин этого не производится. В результате операция затягивается и грозит срывом установленных сроков» [11].

Г.К. Жуков потребовал «все посадочные площадки на территории группы генерала Белова (она получила официальное наименование «Особая». — *Прим. авт.*) привести в состояние полной готовности для приема самолетов». Для установления личной ответственности каждого экипажа за доставку на место и в указанный срок порученного груза, предлагалось во все упаковки вкладывать номерные бирки, соответствующие заводскому номеру самолета. Ответственность за проверку получения груза возлагалась на штаб генерала Белова. Главком приказал немедленно наказывать экипажи, халатно выполнявшие задания, и столь же «немедленно представлять к награждению тех, кто проявил мужество, доблесть и находчивость» [12].

При доставке срочных грузов, выполнения не требовавших промедления рейсов самолеты ПС-84 прилетали днем, причем каждую машину сопровождали по 8 — 10 Як-1 из 20-го иап или «Харрикейнов» из 179-го иап. Участвовавшие рейды наших самолетов за линию фронта не остались незамеченными неприятелем, который подтянул к данному району зенитную артиллерию и истребители. Хорошо подготовленные экипажи немецких бомбардиров-

22. Построение одного из десантных подразделений у борта ТБ-3



щиков стали наносить удары по аэродромам Васильевское, Большое Вергово, несмотря на сооружение рядом с последним ложного аэродрома.

По воспоминаниям П.А. Белова, немцы блокировали наши крупнейшие аэродромы, вынудив почти полностью прекратить эвакуацию раненых после 15 мая. Комкор, недовольный деятельностью Агафонова, 21 мая обратился в штаб Западного фронта с просьбой прислать другого специалиста аэродромной службы, а также одного из командиров авиадивизий для управления боевой работой авиации. Он полагал, что залогом успеха станет прямая надежная связь штабов группы и ВВС фронта. В тот же день к Белову вновь прилетел И.Г. Литвиненко. На этот раз бригадному комиссару не повезло: поднявшись в 2 ч ночи на У-2 для проверки с воздуха маскировки аэродрома, он подвергся атаке «мессершмитта». С высоты 50 м «кукурузник» свалился на крыло и разбился; пилот получил ранение, а Литвиненко — сильный ушиб ноги; вскоре он был отправлен на Большую землю.

Однако есть документы, которые говорят об успешной работе «воздушного моста». Иногда удавалось осуществить транспортировку грузов в сложных метеоусловиях. «В ночь на 21 мая 1942 г. доставка боеприпасов и пополнения в войска генерала Белова была ограничена плохой погодой. К местам посадки самолетов и сбрасывания грузов долетели 1 ТБ-3, 10 ПС-84 и 18 У-2, другие вылетавшие самолеты из-за плохих метеорологических условий вернулись с пути. В войска доставлено 6 выстрелов 152 мм, 448 мин 50 мм, 80 мин 82 мм, 3 миномета 50 мм, 280 чел. пополнения. Вывезено 155 чел. больных и раненых» [13], — докладывал Сталину член Военного совета Западного фронта Н.А. Булганин.

23. Майор С.П. Сурин проверяет амуницию бойца перед посадкой в самолет. Май 1942 г.

Завершение рейда в тылу врага

Тем временем неприятель успел подготовить операцию «Ганновер», имевшую целью очистить обширный район от регулярных войск и партизан, которые дезорганизовывали тылы 4-й полевой армии, нарушали коммуникации, сковывали большое число германских соединений и частей. Ранним утром 24 мая перешли в атаку ударные группы 43-го и 46-го армейских корпусов, на четвертый день операции между ними в трех местах установилась связь. И в немецких, и в советских отчетах подчеркивается, что сильные, а временами проливные дожди сильно ограничили применение сторонами авиации.

Размокание дорог сделало невозможным передвижение автомашин, мотоциклов, артиллерийских тягачей и крайне ограничило подвижность танков, гусеничных бронетранспортеров, легких повозок. Тем не менее немцы, нанеся главный удар с востока, в нескольких местах потеснили войска Особой группы, смяли оборону на участке партизанского полка майора В.В. Жабо. Записи в дневнике начальника Генерального штаба сухопутных сил Германии генерала Ф. Гальдера за 27 и 31 мая свидетельствовали об успешном развитии операции, расчленении войск группы Белова, упорном, несмотря ни на что, сопротивлении.

Определенные надежды оборонявшиеся возлагали на поддержку своей авиации. В это время наше командование приняло решение значительно усилить 1-ю ВА, доведя ее состав до 13 авиадивизий. Однако формировать их не успевали, оказать реальную помощь Особой группе Белова боевая авиация не смогла. На транспортировку за линию фронта различных грузов в мае было совершено 1016 вылетов. Основной объем работы выполнили пилоты 713, 615 и 700-го нбап. 28 мая последняя часть была выведена на пополнение, а прибывший 618-й нбап не являл-



ся полноценной заменой ввиду малочисленности (имел 5 Р-5) и недостаточной подготовки экипажей.

В отдельные дни вспыхивали напряженные бои. Прикрывая 25 мая войска генерала Белова, четверка Як-1, ведомая командиром 20-го иап майором И.И. Гейбо, встретила 10 Ju88, пытавшихся бомбить кавалеристов. С ходу атаковав неприятеля, наши летчики нарушили строй, заставили противника поспешно сбросить бомбы. «Юнкерсы» стали уходить под прикрытие своей зенитной артиллерии, немедленно открывшей заградительный огонь. Один из снарядов попал в истребитель ведущего, который потерял управление. Остальные летчики с тревогой следили за беспорядочно падающим «яком», ожидая появления парашютиста. На высоте примерно 1000 м раненый Гейбо вывел машину в горизонтальный полет, а затем благополучно посадил на аэродроме. По донесениям наших летчиков, было одержано четыре победы, однако найти подтверждение этих успехов в документах противника не удалось.

Вылеты из Большого Вергово и других площадок становились все опаснее — вскоре последние истребители покинули «зафронтовые» аэродромы. В конце мая в оперативное подчинение Белова передали 215-ю сад, а затем вместе с радистом и радиостанцией прилетел в район окружения комдив И.К. Самохин. Павел Алексеевич хорошо его знал по довоенной совместной службе в кавалерийских частях, что должно было способствовать тесному взаимодействию авиации и кавалерии.

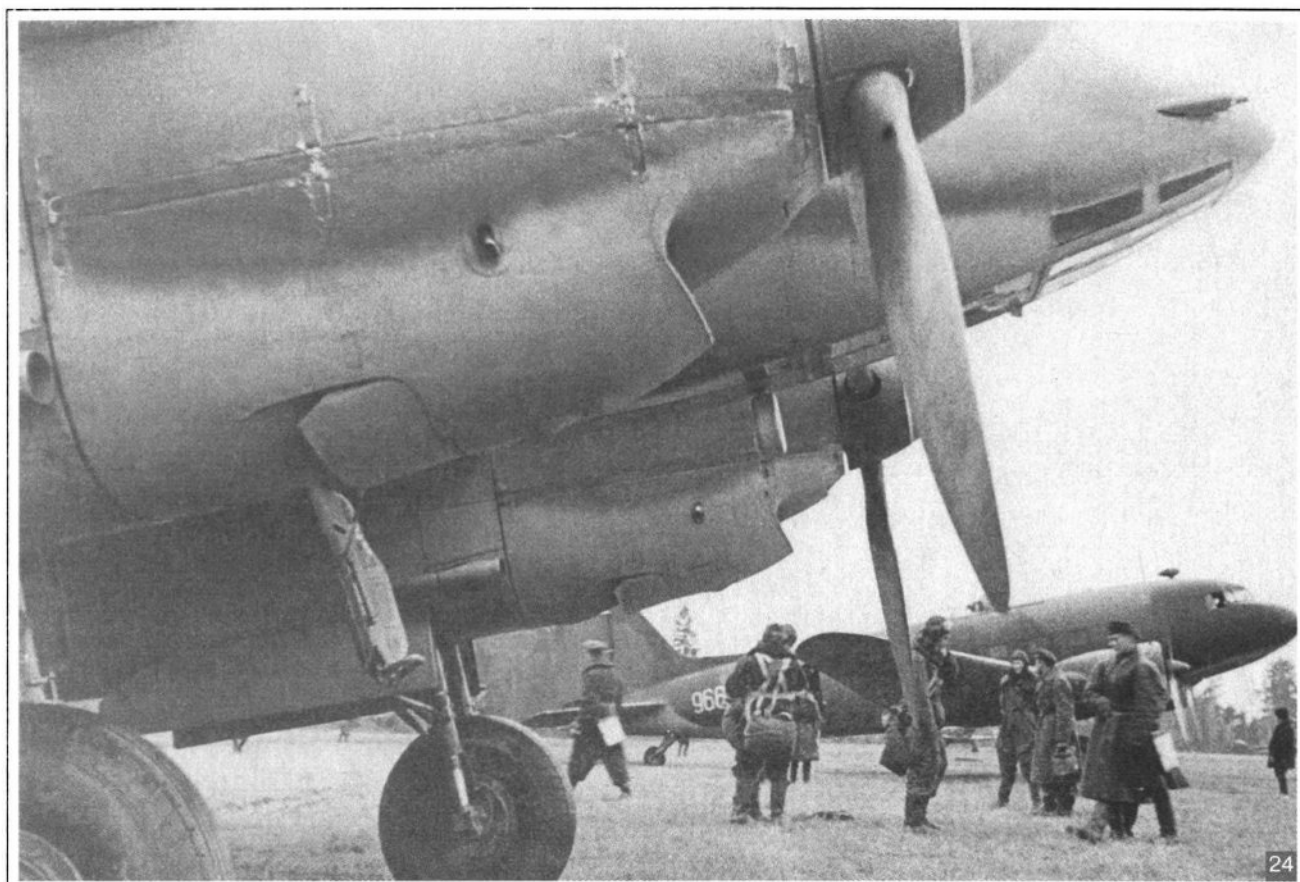
К сожалению, боеспособность этого авиационного соединения к периоду рассматриваемых событий была низкой. Оно формировалось на калужском аэроузле на базе управления ВВС 10-й армии и насчитывало в конце мая в четырех авиаполках 56 самолетов, из которых в исправном состоянии находились 4 Як-1, 8 Ил-2 и 33 У-2. В прибывших из тыла 516-м иап и особенно 611-м шап (полк наскоро перевооружили с Р-5 на Ил-2) преобладали молодые летчики; в этих частях отмечалось много летных происшествий, связанных с ошибками в технике пилотирования и потерями ориентировки.

Несмотря на все трудности, к 28 мая беловцы сохранили устойчивый фронт, обращенный преимущественно на восток. В распоряжении командира группы оставались значительные резервы, в том числе семь танков с горючим и боеприпасами. На удерживаемой территории удалось с 28 мая по 3 июня десантировать 23-ю вдбр (командир подполковник А.Г. Мильский; входила в 10-й вдк) и 211-ю вдбр (подполковника М.И. Шилина; 1-й вдк) — всего свыше 4000 бойцов и командиров, оснащенных кроме личного оружия минометами, противотанковыми ружьями, пулеметами. Сам генерал П.А. Белов с оптимизмом смотрел в будущее: «Все наши планы строились в те дни с твердой верой в то, что в первых числах июня, во всяком случае не позднее 5 июня, начнется большая наступательная операция войск Западного фронта. Момент для этого был очень удачный...

Планируемый удар 50-й советской армии пришелся бы по флангу и тылам гитлеровских корпусов. А с фронта по ним ударили бы мы, — писал далее Павел Алексеевич. — Немцы вряд ли выдержали бы одновременный удар с фронта и тыла, и два их армейских корпуса были бы сброшены со счета. Войска Западного фронта вступили бы на освобожденную территорию и, возможно, сумели бы осуществить ту задачу, которую пытались выполнить в течение всей зимы: захватить Вязьму и окружить две фашистские армии восточнее ее» [14].

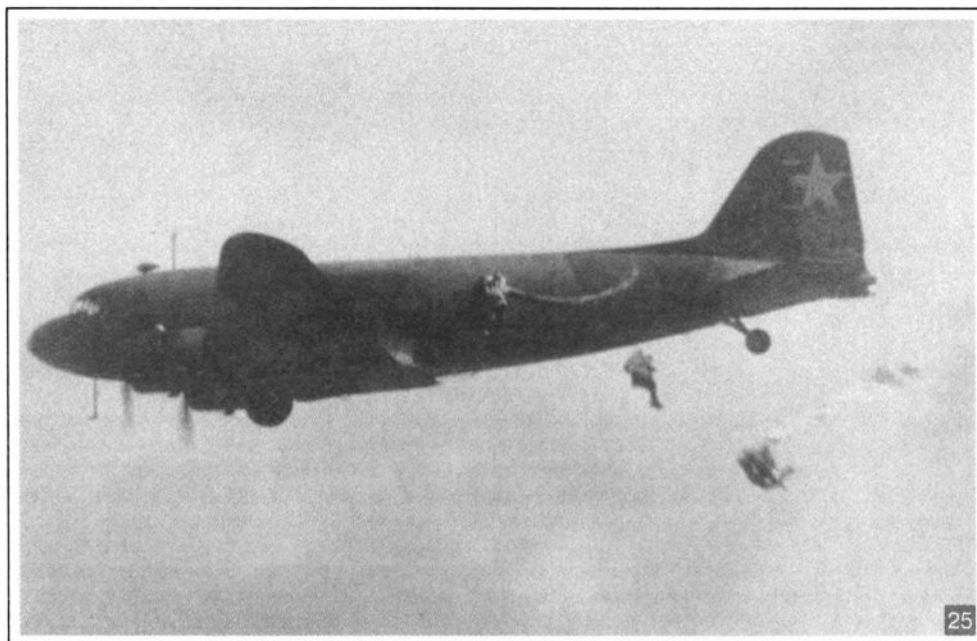
Еще неделю назад войска 50-й армии отделяло от юго-восточного участка фронта группы Белова расстояние не более 30 км. Неприятель продолжал насаждать, вынудив части десантников отходить на запад, под воздействием неприятельской авиации форсировать разлившуюся реку Угру. Несмотря на чрезвычайно сложную обстановку, наша группа смогла к вечеру 28 мая выйти из-под удара. Но к концу месяца примерно третьей частью территории, ранее удерживаемой войсками и партизанами в тылу вра-

24. Самолеты Пе-2 и ПС-84 перед боевым вылетом в тыл врага. Май 1942 г.



25. **Выброска парашютистов.**
На снимке запечатлен момент открытия купола парашюта у одного из десантников

26. **Уточнение задания перед выброской**



га, овладели немцы. В их руки попали три поврежденных У-2 и один Р-5. По документам противника, потеряв убитыми и ранеными 756 солдат и офицеров, они захватили богатые трофеи, не менее 2000 пленных, добились «смешения советских соединений». Группа Белова вела тяжелые бои, а наступление войск фронта все не начиналось.

Павел Алексеевич знал, что в первой декаде мая в штабе Западного фронта был разработан план очередной операции по прорыву обороны неприятеля в районе Варшавского шоссе силами 50-й армии. Однако на этот раз наступление

даже не началось. Жуков не проинформировал командира Особой группы о катастрофическом для нас развитии событий под Харьковом и необходимости направить на это направление все резервы Ставки. Штаб фронта не ответил и на запросы Белова относительно оперативных перспектив. Опасаясь удара с тыла, со стороны Ельни, генерал провел перегруппировку, усилил резервы, стал прорабатывать возможности своими силами выйти на Большую землю. Все эти мероприятия оказались своевременными.

К 1 июня погода улучшилась и воздух наполнился гулом моторов множества немецких самолетов. Они с рассвета





27. Переправа через реку Угра

27

и до темноты бомбили и обстреливали боевые порядки кавалеристов и десантников. По немецким данным, экипажи эскадры StG2 выполнили в тот день от трех до пяти вылетов каждым исправным пикировщиком. Практически круглосуточно немцы вели разведку передвижений группы Белова. В первые дни месяца «мессершмитты» интенсивно обстреливали колонны, убивая раненых и больных. Особенно пострадал от налетов конский состав.

«Когда появлялись в небе вражеские самолеты, люди убегали с «лежневки» (так неофициально называлась построенная нашими саперами через зыбкое болото осенью 1941 г. временная дорога. — Прим. авт.) в лес, — вспоминал П.А. Белов. — Кони с повозками свернуть с дороги не могли, болото затянуло бы их. Немецкие летчики безнаказанно бомбили наши обозы, обстреливали из пулеметов, проносясь над вершинами деревьев. Ночью, проезжая со штабом по «лежневке», я видел длинные колонны разбитых и брошенных повозок. Тут же валялись убитые кони» [15].

На пути движения всюду белели сброшенные с самолетов немецкие листовки. «Десантники Казанкина и кавалеристы Белова, — было в одной из них, — вы находитесь в огненном кольце. Сдавайтесь в плен, и вам будет обеспечена хорошая жизнь...» [16]. В другой листовке утверждалось, будто генерал Белов, давно находящийся в немецком плену, призывает своих подчиненных последовать его примеру. Немцы поместили довоенную фотографию Павла Алексеевича, на которой он разительно отличался от своего вида в ходе рейда (хотя бы размерами усов), и вряд ли кого-либо фальшивка могла обмануть.

Оценив сложившееся положение, генерал П.А. Белов, бригадный комиссар А.В. Щелаковский и другие командиры пришли к выводу: еще не поздно организовать прорыв Особой группы на юг, с последующим поворотом на восток навстречу 10-й армии, о чем доложили Г.К. Жукову. Но утром 5 июня Военный совет Западного фронта радировал Белову приказ всеми силами удерживать занимаемые рубежи. «Даже в условиях тяжелой обстановки Вы не должны думать о выводе Вашей группы из тыла противника, а должны отыскивать его слабые места, наносить короткие удары, дезорганизовать тыл противника, всемерно расширяя партизанское движение» [17].

И только вечером Георгий Константинович фактически «развязал руки» Белову, разрешив выводить войска из окружения, предоставив право самому выбирать маршрут. Генералу предлагалось расформировать партизанские дивизии и полки, создав небольшие отряды (до 300 человек в каждом), которые надлежало снабдить радиостанциями и взрывчаткой. В радиограмме с пометкой «только

лично», полученной Беловым на следующий день были такие указания: «О действительных целях выхода Вашей группы партизан в известность не ставить. Для дезинформации партизан сообщить, что Ваша группа уходит в районы Смоленска, Ярцево для выполнения глубоких [рейдов] и особо важных задач» [18].

Приказом Жукова Особой группе с 6 июня был придан полк связных самолетов У-2, который также использовался для эвакуации раненых. После одного из совещаний Белов предложил полковнику И.К. Самохину немедленно возвратиться в свое соединение, отсюда поддержать прорывавшихся кавалеристов и десантников. Направляясь к замаскированному на косогоре самолету, комдив-215 увидел приближавшихся вражеских солдат. Когда Иван Клементьевич с помощью радиста запустил мотор, до немцев оставалось не более 200 м. На прогрев двигателя не оставалось времени. Самохин попытался взлететь прямо со стоянки. Видя, что М-11 работал с перебоями, пилот «подорвал» самолет и он, пролетев около 800 м, опустился на землю, после чего мотор заглох. Заметив место приземления, солдаты противника снова устремились к «кукурузнику». Полковнику удалось второй раз запустить мотор, прогреть его насколько было возможно и под обстрелом с земли взлететь, после чего они с радистом на малой высоте перелетели линию фронта и благополучно вернулись на свой аэродром.

Тем временем основные силы Особой группы медленно двигались к своим. Совершая марши преимущественно ночью, обходя сильные узлы сопротивления противника, используя контролируемые партизанами районы, преодолевая разлившиеся реки, кавалеристы и десантники продолжали обходной маневр. Ввиду отсутствия средств тяги 15 зенитных орудий пришлось оставить, налеты вражеской авиации отбивались лишь пулеметным огнем и личным оружием. «Имеются большие потери. Уже третьи сутки по ночам и особенно днем непрерывно бомбит авиация противника... Потерял надежду на прикрытие истребителями» [19], — радировал Белов главкому утром 10 июня.

На следующую ночь в расположении штаба Особой группы приземлился Р-5, пилотируемый комэском 615-го нбап ст. лейтенантом В.А. Пономаревым. Он доставил Белову приказ Жукова, уточняющий время и место выхода из окружения, а также предписывающий начать эвакуацию по воздуху генералов и старших офицеров, не связанных с непосредственным руководством боевыми действиями. Пономарев обратным рейсом вывез генералов Г.К. Калмыкова и И.В. Галанина, а также полковника М.М. Заикина. При прорыве через Варшавское шоссе у села Шуи 16 июня в небе появились истребители 516-го иап, которые

ненадолго «очистили небо» от немецких самолетов.

Измученные, полуголодные, едва держащиеся на ногах от усталости люди вскоре вышли в район партизанского отряда майора А.Н. Галюги. Сюда в ночь на 25 июня приземлились 15 «кукурузников», доставившие группе Белова сухари, консервы и пр. Они вывезли самого Павла Алексеевича, нескольких тяжелораненых и большинство офицеров его штаба. На заключительном этапе борьбы Особую группу возглавляли подполковник А.К. Кононенко и батальонный комиссар В.Т. Лобашевский. Как потом выяснилось, это были последние рейсы в интересах группы — утром немцы захватили партизанский аэродром у деревни Марынка, в их руки попали все доставленные самолетами продукты.

В отчете штаба 4-й полевой армии за 22 июня 1942 г. подводился итог операции «Ганновер». Хотя германское командование признало, что «прорыв русских в направлении Кирова не делает нам чести» [20], результаты боев оно оценило как безусловный успех. По немецким данным, в плен попали 8914 бойцов, командиров и партизан, а 4373 человека были убиты. На очищенной территории были обнаружены 16 танков, 147 орудий, 273 миномета, 73 автомашины, сотни пулеметов и стволов личного оружия. Среди немецких трофеев значились 15 самолетов разных типов. По воспоминаниям парашютиста 9-й вдбр Василия Зайцева, который пережил трагедию плена, его вместе с другими ранеными немцы захватили прямо в самолете на аэродроме Глухово.

Немецкие потери составили 377 убитых и 1162 раненых. «Расход наших сил и средств выражается не только потерями в живой силе, следует учитывать также перенапряжение людей и лошадей, сильный износ оружия и технического имущества, особенно автомашин и тягачей. Материальное состояние соединений, принимавших участие в операции «Ганновер» (особенно 5-й и 19-й тд, 52-й и 197-й пд. — *Прим. авт.*), без сомнения, значительно ухудшилось, что потребует времени для его восстановления, — отмечалось в итоговом отчете.

Общие потери противника составляют минимум 13 000 человек. Остатки частей численностью 3–5 тыс. чел. рассеяны в небольшие группы и находятся в обширном районе между железной дорогой Киров — Рославль и Днепр — Дорогобуж — Осмя» [21], — утверждалось в этом документе. Когда в немецких штабах писались эти строки, беловцы заканчивали приготовления к прорыву на соединение с войсками 10-й армии. Последний бросок был осуществлен тремя колоннами в ночь на 26 июня, но отдельные группы пробивались к своим и в следующем месяце. По данным самого Белова, на Большую землю вышли примерно 10 000 бойцов и командиров, считая раненых, но без учета эвакуированных самолетами.

Так завершился пятимесячный рейд 1-го гвардейского кавалерийского корпуса и подчиненных ему соединений и частей по тылам врага. В жестоких боях погибли многие верные сыны и дочери своей Родины. Тяжелые потери Особая группа понесла на последнем этапе борьбы. Так, из 4-го воздушно-десантного корпуса, начитывавшего в строю на 24 апреля 2027 воинов, месяцем позже — 1565, пробившись к своим около 400 человек. В 214-й вдбр один командир батальона получил тяжелое ранение и был эвакуирован, трое других погибли, а начальник штаба попал в плен. После неудачного наступления 26 февраля полковник А.Ф. Казанкин отстранил от командования подполковника Н.Е. Колобовникова, возглавлявшего бригаду в начале операции, а затем последний заразился тифом и был отправлен самолетом на Большую землю. Не избежали тяжелых недугов многие другие десантники; вскоре после приземления в неприятельском тылу заболел и за несколько дней до прорыва умер командир 211-й вдбр подполковник М.И. Шилин.

Длительные бои в тылу врага в неимоверно сложных условиях стали яркой страницей в истории Московской битвы. Они длительное время анализировались в штабах разных уровней. Среди разнообразных заключений и рекомендаций отметим следующее: «В вопросе взаимодействия конницы с авиацией напрашивается один вывод: возможность боевой работы конницы в глубоком тылу

противника в современной войне исключается, если она не обеспечивается хотя бы в минимальной степени всеми видами авиации» [22].

Подробное рассмотрение всех вопросов перестройки работы наших ВВС, начатой весной 1942 г. и продолженной после официального завершения сражения, выходит за рамки данной работы. Остановимся лишь на приказе Жукова, направленном 12 июня 1942 г. всем подчиненным ему командармам Западного фронта. В нем, в частности, главком анализировал основные принципы использования неприятелем ВВС. Отмечались широкий аэродромный маневр, скрытное сосредоточение на период до суток на отдельных аэродромах до 150 — 200 самолетов, нанесение ударов на узком фронте с использованием большого количества пикирующих бомбардировщиков, перенос усилий из района прорыва на ближние тылы на второй — третий день операции, чтобы не допустить подхода резервов, применение эшелонированных строев и др. Документ интересен и тем, что не часто Георгий Константинович давал общую оценку авиации противника, ставил конкретные задачи по организации боевых действий командующему 1-й ВА.

Казалось бы, у немцев не было оснований для серьезного беспокойства: на заключительном этапе сражения под Москвой люфтваффе сыграли значительную роль, действовали целеустремленно и эффективно, нанесли нам немалый ущерб. Однако опытные члены экипажей не обольщались заявлениями доктора Геббельса, понимая: легких побед не предвидится, предстоит напряженная борьба с русскими. В этом смысле характерно мнение летчика из отряда 3/КГЗ лейтенанта Ф. Дрефаля (*F. Drefahl*), сбитого в районе Кирова 18 июня и захваченного нашими бойцами. На допросе в плену он заявил:

«Немецкой пропаганде удалось внушить немецкому народу... что зима застала наши армии на Восточном фронте врасплох, в самый разгар успешного окружения Москвы, что весна принесет окончательную победу. Но прошла весна, настало лето. Именно весеннее наступление германской армии явилось тем решающим моментом, когда стало ясно, что война с Советским Союзом приняла затяжной характер, что о победоносном окончании войны в 1942 г. не может быть и речи и что противники обладают исключительным упорством и одинаковой силой» [23].

Источники

1. На страже неба столицы. М.: 1968. С. 204.
2. ЦАМО РФ. Ф. 35. Оп. 11250. Д. 45. Л. 69.
3. Свердлов Ф.Д. Ошибки Г.К. Жукова (год 1942). М.: 2002. С. 49.
4. ЦАМО РФ. Ф. 208. Оп. 2513. Д. 210. Л. 156.
5. Там же. Ф. 208. Оп. 2513. Д. 159. Л. 393.
6. Там же. Д. 209а. Л. 473.
7. Московская битва в хронике фактов и событий. М.: 2004. С. 463.
8. ЦАМО РФ. Ф. 208. Оп. 2511. Д. 1085. Л. 210.
9. Свердлов Ф.Д. Указ. соч. С. 101.
10. Белов П.А. За нами Москва. М.: 1963. С. 242.
11. ЦАМО РФ. Ф. 208. Оп. 2513. Д. 213. Л. 30.
12. Там же. Л. 32.
13. Там же. Л. 36.
14. Белов П.А. Указ. соч. С. 298.
15. Там же. С. 308.
16. Громов И.И., Пигунов В.Н. Четвертый воздушно-десантный. М.: 1990. С. 246, 247.
17. ЦАМО РФ. Ф. 208. Оп. 2513. Д. 213. Л. 140.
18. Там же. Л. 163, 164.
19. Там же. Л. 210.
20. Гальдер Ф. Военный дневник. Пер. с нем. Т. 3 (2). М.: 1971. С. 265.
21. ЦАМО РФ. Ф. 500. Оп. 12454. Д. 214. Л. 38, 39.
22. ЦАМО РФ. Ф. 208. Оп. 50663. Д. 1. Л. 190.
23. Мягков М.Ю. Вермахт у ворот Москвы 1941 — 1942. М.: 1999. С. 232.



Москва и ее противовоздушная оборона

Надо сделать город непреступным

Уже через несколько дней после перехода Красной Армии в контрнаступление под Москвой перед войсками ПВО была поставлена первоочередная задача: восстановить сеть постов ВНОС западнее столицы. Несмотря на все трудности, удалось с использованием ресурсов столичных предприятий до конца 1941 г. развернуть 107 постов, а за два зимних месяца 1942 г. — еще 157 постов, которые вошли в состав 1-го (главным образом) и 12-го полков ВНОС. Основным средством передачи донесений в этот период была радиосвязь, поскольку проводные линии разрушили немцы при отступлении и на их восстановление требовалось много времени и средств.

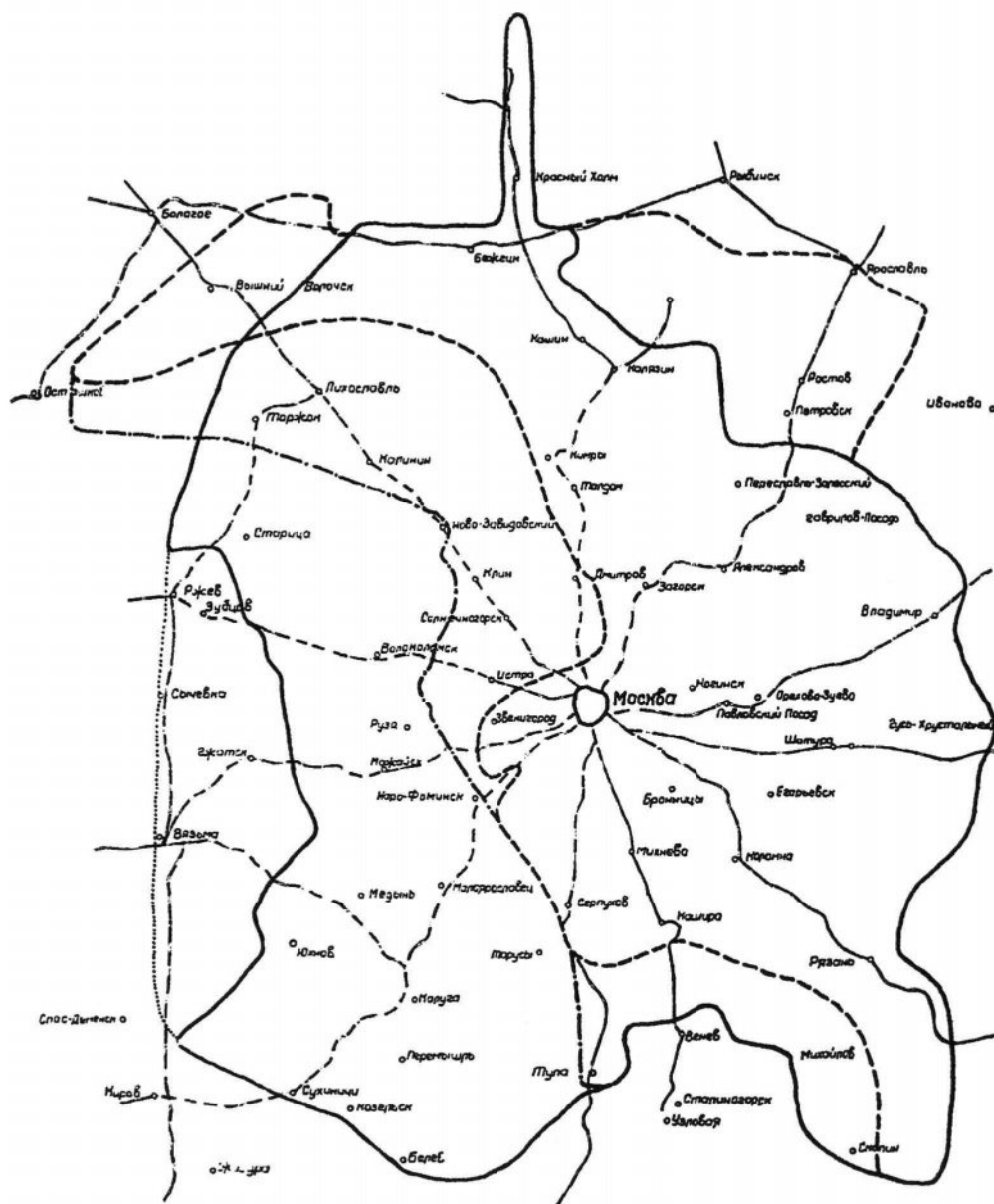
1. Расчет «слухачей» сержанта А.С. Котикова на боевой позиции

Важное место в системе оповещения занимали радиолокационные станции, входившие в состав 337-го отдельного радиобатальона. В январе 1942 г. Московский корпусной район ПВО располагал семью станциями «Редут» и «Пегматит», в том числе четырьмя подвижными двухантенными и тремя стационарными, работавшими на одну антенну. В феврале одну из подвижных станций передали в Горький, а вместо нее силами радиобатальона развернули новую стационарную установку. Кроме того, в январе 1942 г. в Москву поступили две первые импортные радиолокационные станции *MRU-105*, одна из которых была развернута в Химках, успешно прошла приемные испытания и встала на боевое дежурство. Таким образом, к весне в строю имелось всего восемь станций.

В рассматриваемый период не произошло серьезных изменений в группировке зенитных артиллерийских средств, если не считать некоторого увеличения глубины боевых порядков малокалиберной артиллерии к западу от Москвы и частичных перегруппировок. После сокращения числа прожекторов в конце 1941 г., связанного с необходимостью усиления обороны других городов, в феврале



Схема границ постов ВНОС Московского фронта ПВО



Условные обозначения

— граница постов ВНОС на 13.6.1942 года;
 --- граница постов ВНОС перед переводом постов на
 в наступление, начало сентября 1941 года;
 граница постов ВНОС на 22.12.1941 года;
 граница постов ВНОС Московского Фронта ПВО.

Масштаб 1:1.500.000

2

2. Схема границ постов Московского фронта ПВО в разные периоды войны
3. Подготовка к подъему двойного аэростата (тандема) типа КТВ-КТН с территории одного из московских детских садов. Конец зимы 1942 г.

Таблица 4-1

Пролеты немецких самолетов в границах Калининского и Западного фронтов

Период времени	Зафиксировано пролетов постами ВНОС	Из них пролетов в границах Московского района ПВО	Всего пролетов за одни сутки
С 22.12.1941 г. по 28.02.1942 г.	1187	441	14,7
С 1.03 по 31.03.1942 г.	1660	606	53,5
С 1.04 по 22.06.1942 г.	2630	844	31,7

1942 г. вновь было восстановлено 10 из 16 имевшихся к концу лета предыдущего года световых прожекторных полей. Зимой 1941 — 1942 гг. многие аэростаты серьезно пострадали от неблагоприятных метеорологических факторов, поэтому рассматривался вопрос целесообразности их ежедневного подъема в ночное небо в условиях почти полного прекращения действий вражеской авиации.

Между тем в марте люфтваффе заметно активизировались. Об их боевой и разведывательной деятельности на центральном направлении (по советским данным) дает представление табл. 4-1 [1].

Немецкие самолеты залетали в московское небо преимущественно для ведения разведки. Но в ночь на 6 марта, после двухмесячного перерыва, противник предпринял налет на советскую столицу. Как отмечал начальник штаба района полковник М.Г. Гиршович, в 0 ч 44 мин от Можайска и Звенигорода шла первая группа, насчитывавшая 9 — 12 машин. Чуть впереди был обнаружен одиночный «юнкерс», который летел несколько в стороне от остальных самолетов, пристроившись к возвращавшимся после выполнения боевого задания нашим дальним бомбардировщикам. Вероятно, этот экипаж или выполнял доразведку целей, или контролировал точность бомбометания. Всего действовало четыре подразделения немецких самолетов с интервалами прохождения постов ВНОС в 15 — 20 мин. Для введения в заблуждение средств ПВО несколько «юнкерсов» шли с включенными бортовыми огнями и подавали сигнал «Я свой». К городу прорвалось пять — шесть бомбардировщиков, сбросивших 14 фугасных бомб. Кроме того, самолеты бомбили позиции зенитной артиллерии на подступах к столице.

По советским данным, в налете на Москву участвовало 35 бомбардировщиков (17 машин — по сводке штаба люфтваффе). Последнее звено покинуло московское небо в 3 ч 25 мин утра. Сигнал воздушной тревоги звучал в столице почти 4 ч. Действия германских экипажей дают осно-

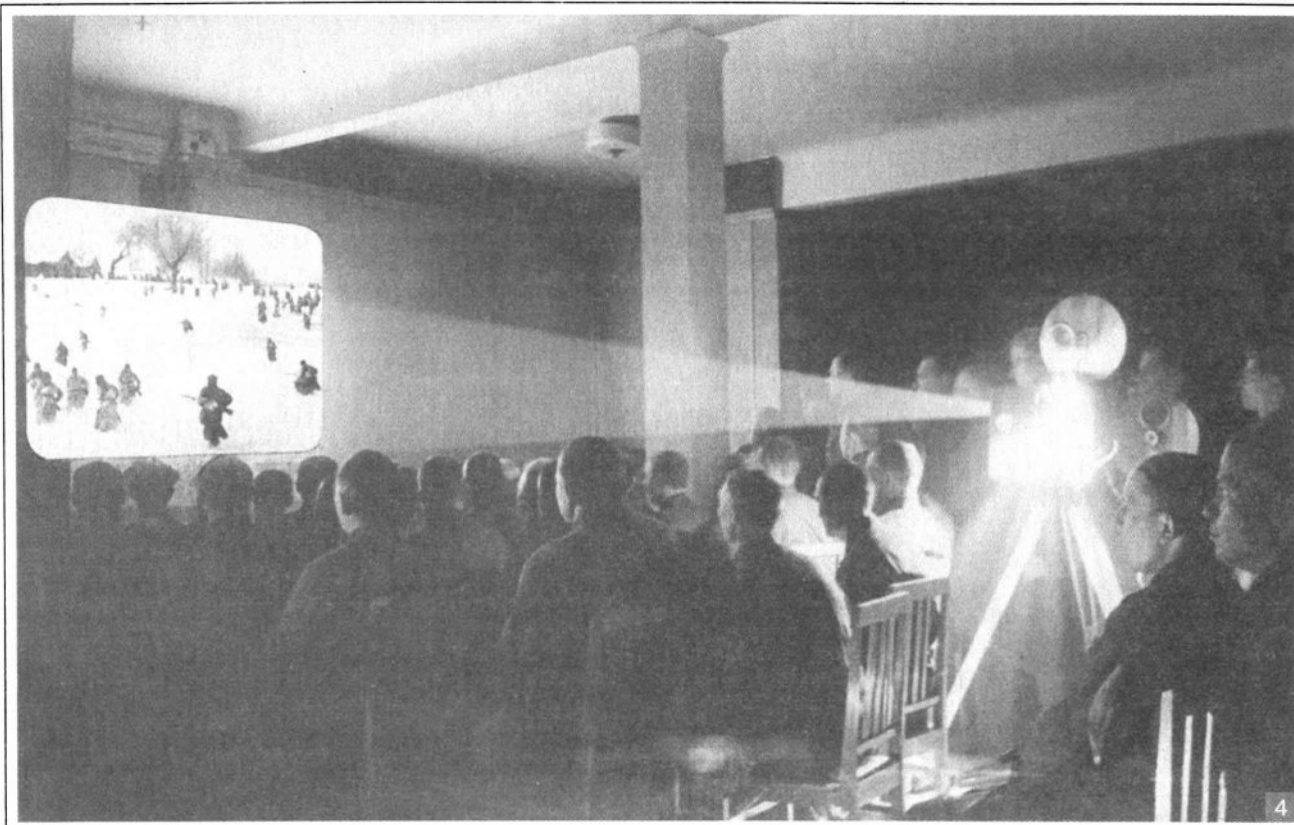
вание предполагать, что их основной задачей являлось изнушение средств ПВО. Самолеты заходили на разные объекты, сбрасывали по одной бомбе, после чего на несколько минут скрывались в облаках.

В то время как в наших газетах сообщалось, что «практически всем вражеским самолетам перекрыт вход в небо столицы», в конце марта немецкие самолеты несколько раз вторгались в воздушное пространство Москвы и сбрасывали на город смертоносный груз. До конца месяца тревогу в столице объявляли еще шесть раз.

В результате попадания бомбы SC500 поздним вечером 29 марта рухнул 8-этажный дом на Мясницкой, а три бомбы SC250 разорвались на территории Кремля. Получили повреждения здание Управления коменданта Московского Кремля, тротуар и проезжая часть у Архангельского собора, был разрушен блиндаж у Спасских ворот. В следующую ночь восемь немецких бомбардировщиков пытались преодолеть ПВО, пристроившись к нашим самолетам, возвращавшимся с боевого задания. Семь из них удалось отогнать заградительным огнем, а один все же проник к городу и отбомбился. Согласно советским источникам, это был последний крупный налет на Москву с участием примерно 60 самолетов.

В немецких газетах и журналах можно найти имена пилотов, прорывавшихся к Москве весной. Это были оберфельдфебель Ф. Кралеман (*F. Krahlemann*) и фельдфебель И. Кирч (*I. Kirsch*) из эскадры KG3, а также исполнявший обязанности командира группы I/NJG4 капитан В. Тирфельдер (*W. Thierfelder*). Рейды на столицу большевиков должны были доказать всему личному составу люфтваффе, что зимний кризис на Восточном фронте благополучно преодолен, боеспособность вермахта восстановлена и «Москва снова под градом немецких бомб». Именно с таким подзаголовком на первой полосе вышла 2 апреля 1942 г. газета «Дас Рейх» — орган министерства пропаганды нацистской Германии.





4. Демонстрация документального фильма «Разгром немецких войск под Москвой»
5. Задание кинотеатра «Ударник» у Москворецкого моста, где с большим успехом демонстрировался фильм. Его отметили миллионы зрителей не только нашей страны, но и многих других государств, в частности, фильму присудили премию «Оскар» американской киноакадемии



Из различных источников следовало, что в налетах принимали участие не только Ju88, но и Bf110. Можно констатировать: никогда еще двухмоторные «мессершмитты» не действовали столь активно в районе нашей столицы, как в марте 1942 г. Отчасти это можно объяснить тем фактом, что, по мнению германского командования, более скоростной и лучше вооруженный Bf110 имел предпочтительные шансы в бою с советскими истребителями ПВО по сравнению с Ju88. С аэродромов в районе Вязьмы или Ржева, отстоящих от Москвы не более чем на 250 км, многоцелевому самолету не представляло трудностей (если, конечно, не считать противодействия ПВО) достигнуть цели с бомбовой нагрузкой 1000 кг и вернуться.

В марте столице был нанесен определенный ущерб, хотя, конечно, он не шел ни в какое сравнение с теми разрушениями, которые имелись летом и осенью прошлого года. По данным штаба ПВО, с 22 декабря 1941 г. по 22 июня 1942 г. на город упала 81 фугасная бомба. В результате бомбардировки были повреждены три столичных предприятия, дважды прерывалось движение железнодорожного транспорта, были разрушены 11 жилых домов и повреждены еще 19. От попадания зажигалок возникло около 100 пожаров, большинство из которых удалось быстро потушить силами населения и пожарных. За указанный период времени погиб 121 человек, получили серьезные ранения или травмы 150, а легко пострадали 131 житель Москвы.

Германская разведка проанализировала сведения от агентуры и сообщила в Берлин о положении в советской столице в начале весны 1942 г. «Жизнь в Москве в своем внешнем проявлении не очень отличается от довоенной. Работают все виды транспорта, за исключением автобусов и такси, — говорилось в докладе. — Хотя вследствие эвакуации многие квартиры освободились, по-прежнему ощущается дефицит жилья, так как многие дома непригодны для проживания из-за бомбежек и ущерба, причиненного морозами... Молодых мужчин в Москве можно встретить очень редко, поскольку уже перед Рождеством прошла большая мобилизация в армию. Многие профессии стали женскими. Не только общественный транспорт обслуживается женским персоналом, но тяжелый и самый тяжелый мужской труд нередко выполняют женщины» [2].

Москва, где в начале весны проживало немногим менее 2,5 млн человек, продолжала оставаться крупнейшим промышленным и культурным центром Советского Союза. Работали не только магазины, но и многие библиотеки, театры, музеи, кинотеатры; постоянно обновлялись злободневные сатирические плакаты, выпущенные художниками «Окон ТАСС». Действительно, в это время в столице оставалось мало юношей призывного возраста. А вскоре количество молодых женщин и девушек в городе также заметно сократилось.

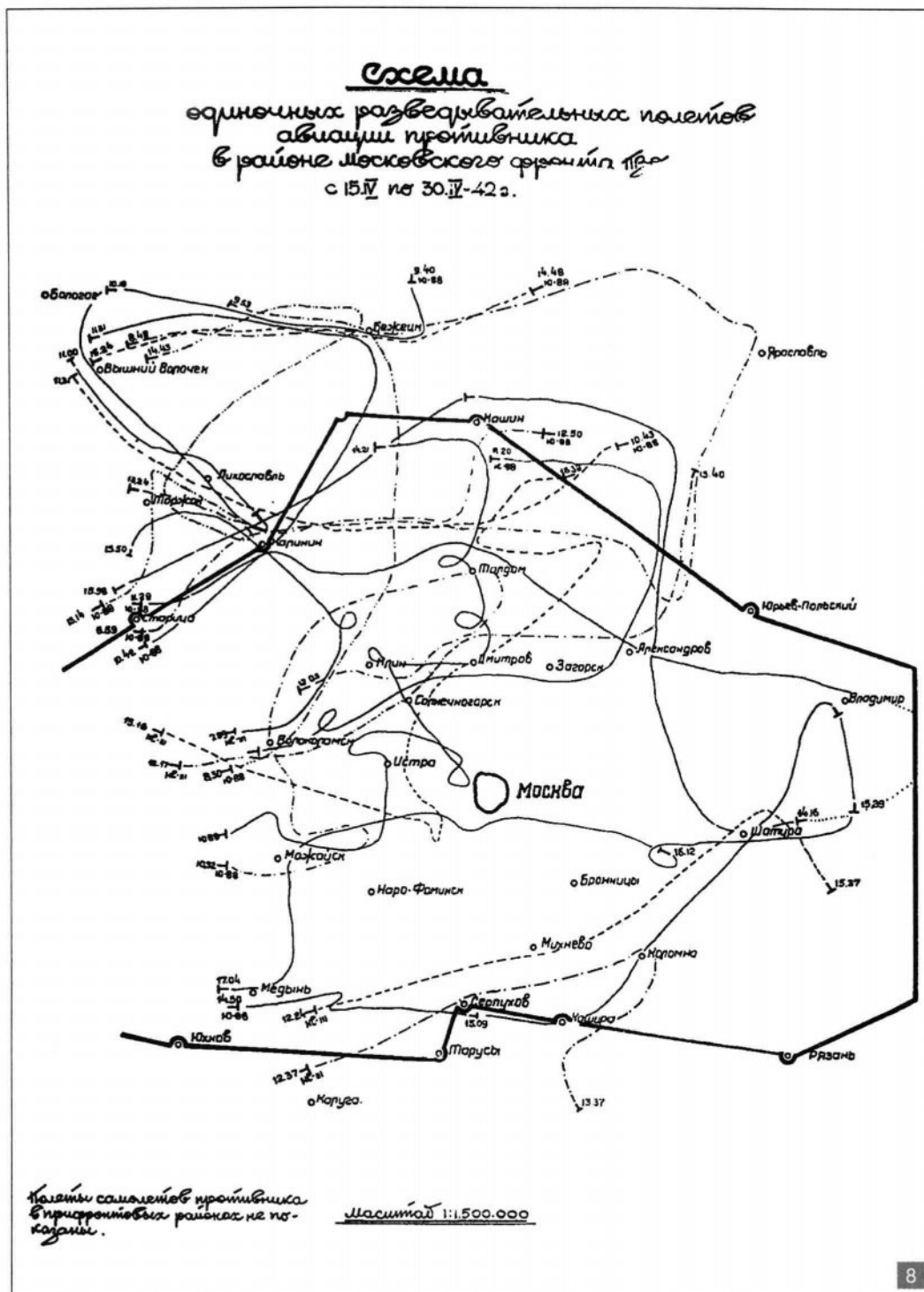


6. Радистка одной из батарей 251-го зенап П.Ф. Барашева принимает военную присягу в присутствии командования 2-го дивизиона.

Слева направо: батальонный комиссар Кропотухин, майор Валуев, ст. лейтенант Карасев

7. Мл. сержант Халдеев помогает девушкам освоить прибор ПУАЗО-2





8. Схема одиночных разведывательных полетов авиации противника в районе Московского фронта ПВО во второй половине апреля 1942 г.

9. За полетом наших истребителей, вылетевших на перехват, наблюдают (слева направо): Д.А. Журавлев, А.С. Щербаков, Н.Ф. Гритчин, командир 193-го зенитно-артиллерийского полка М.Г. Кикнадзе, офицеры полка

В соответствии с решением ГКО № 1488 от 25 марта и вышедшего на следующий день приказа наркома обороны (они касались всей действующей армии) почти 20 тыс. представительниц прекрасного пола, надев солдатские шинели, сменили мужчин в роли зенитчиков, пулеметчиков, прожектористов, аэростатчиков и воинов других специальностей в 1-м корпусе ПВО. Особенно много женщин призывалось в части зенитной артиллерии (прибористками, телефонистками, радистками) и ВНОС. Им почти полностью удалось заменить красноармейцев-мужчин в качестве писарей, поваров, санинструкторов.

Несмотря на бомбежки, жесткие меры военного времени, недостаток питания, запрет на передвижение по городу без специальных пропусков, настроение москвичей заметно улучшилось, многие верили, что совсем скоро

фронт еще дальше отойдет от столицы, проклятых фашистов погонят на запад. Большое впечатление на всех жителей произвела отмена комендантского часа и разрешение после длительного перерыва Православной церкви и всем верующим отпраздновать Пасху. Политорганы обращали внимание, что этот день совпал с исторической датой — 700-летием победы князя Александра Невского над немецкими рыцарями в Ледовом побоище. По информации начальника Управления НКВД г. Москвы и Московской области М.И. Журавлева, в богослужении в ночь на 5 апреля приняли участие до 75 тыс. человек. Среди прихожан можно было не раз слышать реплики: «Сталин понял, что без Бога Гитлера не победить».

Совершенно другое настроение царило 5 апреля в Кремле. Поздним вечером секретарь МГК ВКП (б)

А.С. Щербаков докладывал И.В. Сталину о работе системы противовоздушной обороны Москвы и Московского корпусного района. Щербаков был председателем специально созданной комиссии, которая вскрыла многочисленные недостатки, включая такие нетерпимые факты, как злоупотребление крепкими спиртными напитками начальствующим составом. Был сделан вывод: многие командиры проявляли излишнее благодушие, потеряли бдительность, эффективность работы ПВО Москвы снизилась.

Немало нареканий вызвала работа постов ВНОС, которые постоянно путали наши самолеты с машинами противника. Так, Пе-2 весьма часто принимали за Bf110, а «Харрикейны» бойцы не могли отличить от Bf109. Оповещение о приближении воздушного противника, по мнению членов правительственной комиссии, производилось недопустимо медленно. Бойцы и командиры не накопили опыта использования радиосвязи для наведения наших истребителей на неприятельские самолеты. Хотя сил и средств в составе войск ПВО стало заметно больше, заградительный огонь оказался плохо организован, особенно на стыке зон расположения зенитных артиллерийских полков.

В тот же вечер вышло постановление ГКО № 1541, в соответствии с которым в пятидневный срок Московский корпусной район ПВО надлежало развернуть в Московский фронт ПВО. В состав Военного совета нового объединения вошли командующий генерал Д.А. Журавлев, председатель Моссовета В.П. Пронин и бригадный комиссар Н.Ф. Гритчин. 6-й иак полностью перешел в подчинение генерала Журавлева. Было принято решение использовать для защиты столицы самые современные системы вооружений и техники. Кроме уже имеющихся, создавались пять зенитно-артиллерийских полков, три зенитно-прожекторных полка и два полка аэростатов заграждения. Особое внимание надлежало уделить улучшению работы органов тыла, материально-технического обеспечения войск, внедрению современных средств связи.

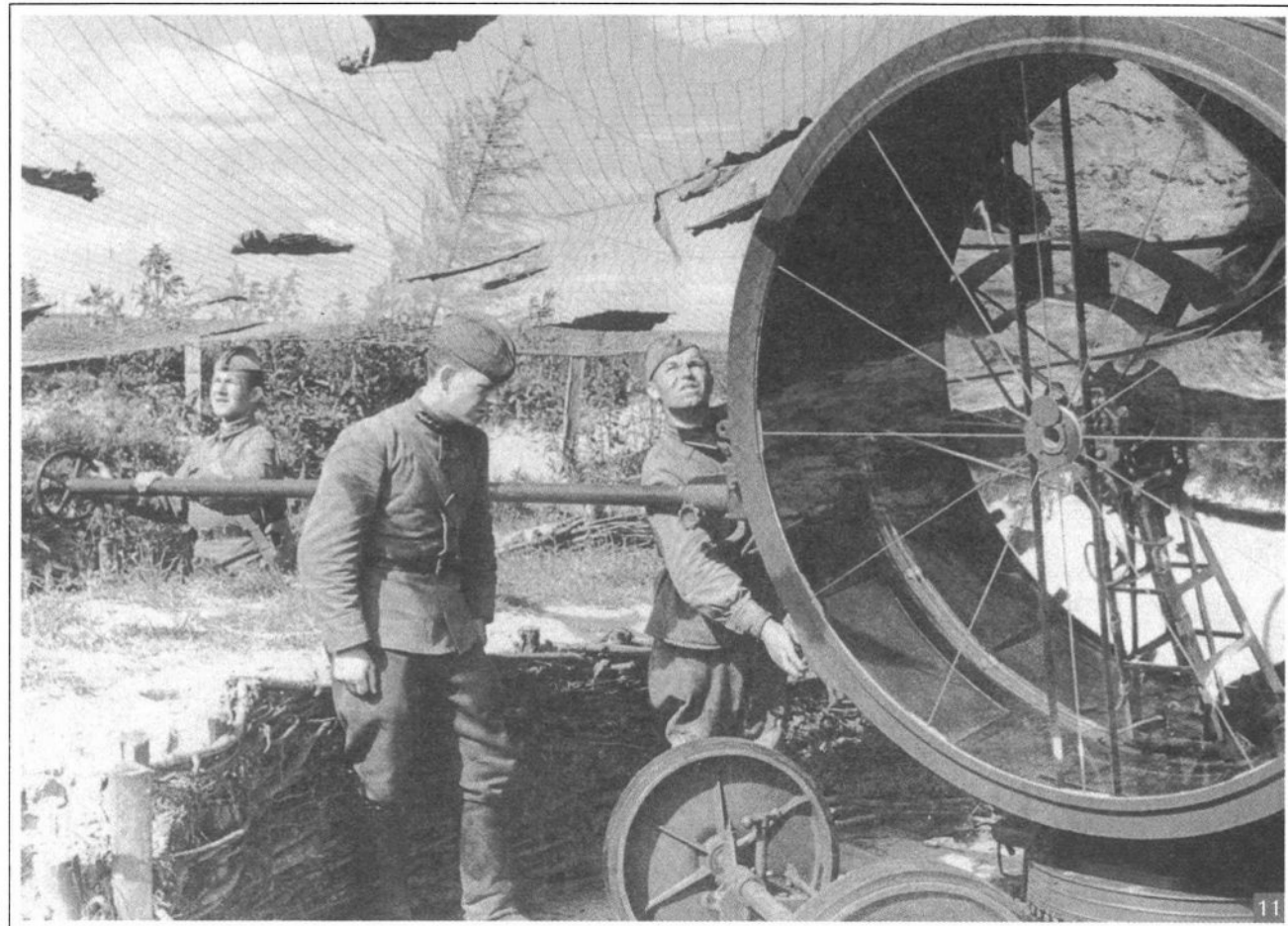
«Когда на заседании ГКО принималось решение о создании Московского фронта ПВО, — вспоминал Д.А. Журавлев, — И.В. Сталин спросил, сколько нам потребуется еще сил и средств, чтобы сделать противовоздушную оборону полностью непроницаемой для авиации противника?» [4]. Даниил Арсентьевич оказался готов к подобному вопросу. Его подчиненные накануне подсчитали, какое



Отмечая эти недостатки, нарком обороны И.В. Сталин приказал срочно навести порядок и дисциплину. Он потребовал привлечь к судебной и административной ответственности виновных руководителей разных рангов. Тотчас были освобождены от должностей начальник Главного управления ПВО территории страны генерал А.А. Осипов и первый заместитель командующего корпусным районом ПВО полковник С.И. Макеев. Верховный главнокомандующий обязал командующего войсками ПВО генерала М.С. Громадина, командующего ВВС генерала П.Ф. Жигарева, генерала А.Е. Голованова, возглавлявшего АДД, и других командиров «принять необходимые меры по установлению утвержденного режима полетов своей авиации в пределах системы ПВО города Москвы» [3].

надо иметь количество орудий, пулеметов, локаторов и многого другого, чтобы наверняка сорвать любую попытку врага прорваться к Москве. Но цифры оказались столь велики, что он долго не решался оглашать их перед членами ГКО. Однако, вопреки предположениям, Сталин утвердил заявку Журавлева.

Планировалось реализовать первоочередные мероприятия к 1 мая, а полностью завершить реорганизацию к 15 июня 1942 г. Не менее важно было скорейшим образом «сколотить» части, организовать четкое управление и взаимодействие всех средств для отражения налетов. Противник же продолжал свою разрушительную деятельность: в ночь на 6 апреля два самолета из II/KG54 с южного направления с интервалом в два часа попытались проникнуть к центральной части Москвы. Одного из них



отогнал огонь зенитной артиллерии, второй, освещенный прожекторами, казалось, тоже не сможет выполнить задание. Но летчик резко изменил направление, вырвался из светового поля, после чего проник в город с юго-запада. Бомбы SD250 упали на Большую Полянку, Ордынку, разрушили здание райсовета Ленинского района. Отметим, что атака оказалась неожиданной для населения — сигнала «воздушная тревога» на этот раз не последовало.

В этом рейде настойчивость экипажа помогла противнику осуществить задуманное. Затем примерно два месяца неприятель вел тщательную разведку, стремясь выявить зоны наиболее слабого огня зенитной артиллерии и действующие вблизи Москвы аэродромы истребительной авиации. В следующем налете, осуществленном поздним вечером 6 июня силами 62 самолетов, лишь небольшое подразделение бомбардировщиков направилось к столице, а основная группа, разбившись поотрядно, с разных высот и направлений атаковала аэродромы Инятино, Дракино, Кубинка. Освещенные прожекторами, встреченные истребителями 11-го и 34-го иап, а также зенитным огнем,

многие двухмоторные «юнкеры» и «мессершмитты» беспорядочно сбросили бомбы. Но некоторые экипажи все же прицельно отбомбились с пикирования; потеряв один Ju88, они уничтожили на аэродроме Кубинка два и повредили еще два наших истребителя; на земле погибли три и получили ранения восемь человек (преимущественно от мелких «лягушек»).

Как уже указывалось, враг и до этого осуществлял налеты на аэродромы истребителей ПВО, а теперь выделил для этого значительные силы. Однако к объектам столицы вражеские бомбардировщики в течение двух предшествующих месяцев допущены не были, что подчеркнул на завершившемся за день до этого совещании командного и политического состава частей и подразделений ПВО Москвы бригадный комиссар Н.Ф. Гритчин. С яркой речью на сессии Верховного Совета СССР 18 июня выступил секретарь ЦК ВКП (б) А.С. Щербаков: «Население Москвы вместе с бойцами противовоздушной обороны, — сказал он, — героически отстояло свой родной город от вражеских налетов. И вы, товарищи депутаты, видите свою столицу целой и невредимой, видите свою родную Москву по-прежнему преисполненной решимости вести войну до победного конца» [5].

Понятно, что не все обстояло благополучно. Беспокойство руководства страны вызывало затягивание заданных сроков формирования новых частей Московского фронта ПВО. Военный совет объединения постановил укомплектовать их частично за счет замененных мобилизованными девушками бойцов ряда специальностей действующих полков ПВО. Однако, как показали проверки, обучение женского состава было организовано нерационально: с ним занимались «теорией», общими дисциплинами, часто проводили политинформации, но совершенно не уделяли внимание учебе по выбранным специальностям и практической тренировке. Лишь к лету удалось подготовить из девушек полноценных бойцов войск ПВО, чему способствовал их высокий (в среднем) образовательный уровень.

10. Комсомолка Балакирева из подразделения МПВО дежурит на крыше фабрики «Красный Октябрь». 1942 г.

11. Прожектористы отрабатывают совместные действия при учебной тревоге. Прожекторы типа З-15-4 являлись наиболее распространенными в системе ПВО в годы войны. 1942 г.

12. Начальник прожекторной станции ст. сержант Н.С. Баев. Август 1942 г.

13. Одна из лучших стереоскопистов ПВО Москвы ефрейтор Горелова. Август 1943 г.



Если трудности с комплектованием личного состава поначалу имелись, то материальная часть на вооружение Московского фронта поступала строго по графику и почти в полном объеме — Сталин лично следил за выполнением заявки генерала Журавлева. К 22 июня 1942 г. были укомплектованы по штату (100 орудий калибра 85 мм) шесть новых артполков среднего калибра, а один из наиболее отличившихся при обороне столицы 193-й зенап, кроме того, оснастили дивизионом (12 орудий 37 мм) МЗА. Изменения за полгода в силах и средствах, занятых непосредственно в обороне Москвы, приведены в табл. 4-2. [6]

Комментируя таблицу, можно отметить, что во многих частях начали заменять 76-мм орудия на 85-мм пушки, приступили к использованию более совершенных образцов приборов управления зенитным огнем ПУАЗО. Можно было ожидать, что принятые на вооружение зенитной артиллерии первые радиолокационные станции орудийной наводки СОН-2 со временем (по мере освоения) заметно повысят меткость стрельбы. Среди пополнявших части армии новых аэростатов большинство было типа «тандем», допускавших подъем на высоту до 4000 м. Некоторое снижение количества зенитных пулеметов объясня-

лось тем, что их применяли преимущественно вне города, для обороны, скажем, важных мостов или железнодорожных станций в границах Московского фронта ПВО. Заметно усилились тыловые органы объединения.

Необходимо отметить и мероприятия, направленные на сохранение города без использования, если так можно сказать, активных средств обороны. Тщательно соблюдалась светомаскировка, а для предотвращения дорожно-транспортных происшествий еще весной были разработаны и начали устанавливаться в столице специальные автоматические устройства, вспыхивающие и быстро гаснущие. «Они предупреждали шоферов, вагоновожатых трамваев, водителей автобусов и троллейбусов об узких проездах и опасных выступах больших зданий» [7], — писала газета «Московский большевик».

Организация ночных дежурств работников аптек, по мнению руководства города, помогла бы оперативно оказывать помощь пострадавшим от бомбардировок. Никто не знал, последуют ли новые налеты на город, и москвичей призывали быть бдительными. Должное внимание уделялось обеспечению пожарной безопасности столицы. Для подготовки населения к борьбе с зажигательными



14. Пулеметное отделение мл. сержанта Осиповой на огневой позиции

15. Командир батареи ст. лейтенант Черников, рядовой Васюков, командир дальномерного отделения сержант Барабат, дальномерщик рядовой Цветков отрабатывают вопросы взаимодействия



16. Н.Ф. Гритчин
(слева) и
Д.А. Журавлев
в рабочем
кабинете



бомбами около подъездов домов, на чердаках и лестничных клетках верхних этажей зданий стали устанавливаться бочки с водой, ящики с сухим песком, лопаты, другой инструмент. Вопросы противовоздушной и противохимической обороны неоднократно обсуждались на заседаниях МК ВКП (б) и исполкома Моссовета.

В будущее — с надеждой

В течение всего лета немецкая авиация как бы держала под прицелом советскую столицу, заставляя наше командование задействовать в обороне города огромные силы и средства. Накануне Болховской и особенно Ржев-

ско-Сычевской наступательных операций Красной Армии основные усилия люфтваффе концентрировались на разведке войсковых тылов Калининского, Западного и Брянского фронтов, подмосковных аэродромов, изучении режима железнодорожных перевозок. Заметный интерес они проявляли к районам сосредоточения советских резервов. Все выявленные объекты подвергались бомбардировке, но налеты на те из них, которые находились в зоне действия (так называемая «зона боя») истребителей ПВО, носили эпизодический характер.

Практически ни на день не прекращалась разведывательная деятельность люфтваффе, причем нередко самолеты проникали в наш тыл в плохих метеоусловиях. Днем и ночью, маскируясь облачностью, солнцем, другими

Таблица 4-2

Силы и средства войск ПВО при обороне Москвы в 1941 — 1942 гг.

Наименование материальной части	Количество единиц техники	
	На 22 декабря 1941 г.	На 22 июня 1942 г.
Зенитные орудия среднего калибра	682	1264
Зенитные орудия малого калибра	136	100
Истребители, всего	459	385
из них:		
МиГ-3	183	142
ЛаГГ-3	78	39
Як-1	50	65
И-16	90	24
И-153	13	17
Пе-3	26	—
«Харрикейн»	19	55
«Аэрокобра»	—	19
«Томагавк»	—	24
Зенитные пулеметы	284	229
Прожекторы	522	893
Аэростаты заграждения	235	308
Посты ВНОС	448	664
Установки типа «Редут»	7	7
Приборы СОН-2	—	17
Общее число полков	47	54
из них истребительных	29	22

Примечание. В стадии формирования в конце июня 1942 г. находились еще три полка зенитных прожекторов и два полка аэростатов заграждения.

факторами, экипажи самолетов, в абсолютном большинстве случаев «юнкеров», вели визуальную и фоторазведку. В светлое время суток маршруты разведчиков изобиловали резкими изменениями курсов; германские летчики также часто меняли высоты полетов. С наступлением темноты траектория полетов разведчиков становилась более прямолинейной. Для введения в заблуждение постов ВНОС неоднократно использовались световые сигналы, применяемые нашими ВВС, о чем уже говорилось. А вот случаев сброса осветительных бомб зафиксировано не было, что можно объяснить нежеланием экипажей лишний раз обнаруживать свое местоположение.

Наряду с несением боевых дежурств интенсивно велась учеба воинов ПВО Москвы. Они занимались освоением поступившей новой техники, отработкой взаимодействия родов войск, заблаговременной подготовкой боя, повышением четкости работы штабов. Стояла важная задача: сократить время, необходимое для приведения расчета (экипажа) в положение готовности № 1. Например, дежурное подразделение истребителей должно было вылетать на перехват противника через 1,5 мин после поступления приказа от КП (а не через 3 — 5 мин, как это имело место в первой половине 1942 г.). Это было весьма важно, учитывая активизацию люфтваффе на московском направлении в августе и, особенно, в сентябре 1942 г. Хотя непосредственно столицу неприятель не бомбил, в границах фронтовой зоны ПВО его самолеты фиксировались многократно.

Готовясь к отражению ночных налетов, по распоряжению командного пункта ПВО в течение сентября 1942 г. аэростаты в вечерних сумерках в течение 25 дней поднимали в воздух. Казалось, эта работа являлась рутинной, ничего сложного в ней не было. Однако, поднимая аэростат на высоту, требовалось постоянно контролировать отклонение троса при ветреной погоде. А в тот месяц в Подмосковье сильные порывистые ветры переменных направлений часто отмечались синоптиками. В этих условиях «воздушные пузыри», имевшие большую площадь поверхности, неудержимо срывались с бивуаков, ломали такелаж, вырывали из земли металлические узлы крепления. И физически крепким мужчинам было трудно предотвратить аварию, а большинство расчетов 1-го и 13-го полков составляли девушки.

Ситуация усугублялась тем фактом, что для поддержания постоянного давления аэростаты требовалось часто дозаряжать гелием. От некоторых постов газовый завод находился на расстоянии 10 — 15 км. Весь этот путь приходилось проделывать пешком, удерживая огромные загроможденные балластом зеленые газгольдеры, которые так и норовили вырваться из рук. 4 сентября при транспортировке аэростата на лодке по Москве-реке сильный ветер выбил такелаж из рук девушек. Газгольдер оказался в свободном полете низко над водой. Красноармеец 8-го поста 1-го полка В.И. Лукина не растерялся, быстро сняла шинель и сапоги, бросилась в воду и ухватилась за стропы. Потоки воздуха понесли аэростат вдоль набережной, но мужественная девушка не отпускала трос из рук, пока не подоспела помощь.

Не меньшее самообладание проявила мл. сержант 6-го поста того же полка А.И. Володина. 13 сентября ей приказали «сдать» аэростат, то есть поднять его в воздух («выбрать» — спустить на землю). Но сильный порыв ветра не позволил удержать газгольдер. Не отпуская такелаж, Антонина с ним то поднималась над землей на высоту до 8 м, то опускалась на поверхность. Ей удалось спасти дорогостоящую технику, а самой избежать серьезных травм.

Не столь благополучно завершился свободный полет над землей сержанта С.П. Белякова и красноармейца В.П. Козореза. Не желая терять аэростат, у которого порвался трос, они ухватились за стропы такелаж. На этот раз потоки воздуха играли аэростатом, как воздушным шариком. Не имея возможности добраться до предохранительного клапана и стравить гелий, смельчаки положились на волю случая. Беляков не удержался, упал и разбился у Можайского шоссе, а Козорез через 1 ч 10 мин благополучно приземлился со спасенным аэростатом в Люберцах.

В течение осени на защите ночного неба Москвы находилось три полка аэростатов заграждения и четыре прожекторных полка. Основные же огневые средства входили в состав 15 зенитно-артиллерийских и 3 зенитно-пулеметных полков, а также 13 отдельных зенитно-артиллерийских дивизионов. Важное событие в истории московских артиллеристов-зенитчиков произошло 7 ноября 1942 г., когда 193-й зенитный полк, которым командовал полковник

17. Построение женского подразделения у аэростата заграждения.

Слева — ст. сержант Л. Чахнина, ставшая первой девушкой, которой доверили командовать постом

18. Боевая учеба воинов-аэростатчиков



Таблица 4-3

Средства войск ПВО при обороне Москвы в 1941 – 1943 гг.

Вид вооружения	На 2.12.1941 г.	На 22.06.1942 г.	На 22.06.1943 г.
Орудия 85 мм	460	1092	1304
Орудия 76 мм	222	208	159
Орудия МЗА	136	186	457
Станции СОН-2	—	17	30

Примечание. Здесь приведены сведения о материальной части всего объединения ПВО, а не только той части, которая защищала непосредственно столицу.

М.Г. Кикнадзе, за отличие в обороне столицы осенью прошлого года был преобразован в 72-й гвардейский. Отмечалось, что с самой лучшей стороны показали себя батареи, которыми командовали ст. лейтенанты В.И. Каплинский, Х.С. Гургенян, Д.З. Пономаренко и др.

Тем временем пролеты немецкой авиации в зоне Московского фронта ПВО то становились интенсивнее, то ослабевали, что определялось, в первую очередь, обстановкой на фронте. Так, в январе 1943 г. вновь возросла активность действий вражеских бомбардировщиков по железнодорожным станциям и передовым аэродромам частей ПВО. Не прекращалась разведка в московском небе. Наши посты ВНОС отмечали, что несколько дней подряд, не встречая противодействия, одиночный разведчик He 111 ходил на высоте около 8000 м по маршруту Скопин, Рязань, Коломна, пока не был перехвачен примерно в полдень 6 февраля парой истребителей 445-го иап и сбит таранным ударом ст. лейтенанта Н.И. Благодаренко. За уничтожение неприятеля летчика представили к очередному воинскому званию и наградили орденом Красного Знамени.

По нашим данным, в марте в границах Московского фронта ПВО было зафиксировано 237 пролетов днем и 23 ночью. Представляется, что эти цифры несколько преувеличены: временами один и тот же самолет, то появлявшийся, то исчезающий на экранах локаторов, фиксировался как несколько машин противника. Однако очевидно, что в этом месяце немецкая авиация действовала весьма активно. В конце апреля — начале мае люфтваффе, казалось, забыли о московском небе, но затем возоб-

новили интенсивные разведывательные полеты в связи с подготовкой июньских налетов на тыловые промышленные центры Советского Союза.

По решению советского правительства дальнейшее значительное усиление получили войска, прикрывавшие столицу. В соответствии с приказом наркома обороны № 0087 от 21 мая 1943 г. зенитно-артиллерийские, пулеметные, аэростатные, прожекторные полки и полки ВНОС реорганизовывались в дивизии, а дивизионы и батальоны этих частей — в полки. Тогда были созданы 13 зенитно-артиллерийских дивизий среднего и 2 зенитно-артиллерийские дивизии малого калибра (причем 72-й гв. зенап развернули в гвардейскую дивизию), 3 зенитно-пулеметные дивизии, 4 зенитно-прожекторные дивизии, 3 дивизии аэростатов воздушного заграждения и 2 дивизии ВНОС. 139-й отдельный батальон связи и 337-й отдельный радиобатальон ВНОС преобразовались соответственно в 139-й полк связи и 18-й радиополк ВНОС.

О наращивании артиллерийского вооружения в Москве и ее окрестностях, использовании наиболее современных систем дает представление табл. 4-3 [8].

«В результате реорганизации на обороне столицы находилось 314 батарей среднего калибра с общим количеством 1256 орудий и 48 батарей МЗА — 191 орудие. Боевой порядок зенитных частей оставался прежним, построенным по принципу круговой обороны с нарастанием плотности огня от подступов к центру города» [9], — говорится в историческом очерке Московского округа ПВО «На страже неба столицы». Однако внимание читателей не обращается на то, что количество орудий среднего



калибра на защите собственно Москвы несколько сократилось по сравнению с имевшимися годом ранее, а малокалиберных стало почти вдвое больше. Объяснение можно найти в стремлении перераспределить огневые средства. При этом многие малокалиберные орудия устанавливались непосредственно в черте города, защищая наиболее важные здания и объекты, а орудия среднего калибра имели зону огня в районах Лобни, Крюково, Апрелевки; максимальный вынос отдельных батарей достигал 44 км. Как и прежде, наиболее сильно прикрывались юго-западные и западные подступы к столице.

Решение усилить не истребительную авиацию, а другие составляющие войск противовоздушной обороны Москвы представляется не слишком логичным. Ведь накануне в течение нескольких месяцев неприятель вел интенсивную разведку, и при благоприятной погоде его самолеты редко появлялись на высотах менее 7000 м. В этом случае малоэффективен огонь даже 85-мм орудий, а остальные огневые средства были просто бесполезны. Не могли помешать немецким самолетам на этих высотах и аэростаты. Существенного усиления или хотя бы пополнения новыми самолетами Московского фронта ПВО не произошло — в наличии имелось примерно 300 исправных истребителей, но некоторые из них ввиду низких летных данных (И-16, И-153), а другие из-за серьезного износа, не могли вести эффективную борьбу с неприятельскими разведчиками на больших высотах.

В мае 1943 г. советская разведка получила информацию о подготовке противником массированных налетов на Москву. Называлась даже их конкретная дата: 5 — 6 июня. Понятно, что члены Ставки ВГК и лично Сталин постоянно интересовались готовностью противовоздушной обороны столицы. Действительно, в указанное время начались интенсивные рейды на наши тыловые объекты. Обходя зону ПВО Москвы, неприятельские ночные бомбардировщики устремились к городам Поволжья: Горькому, Саратову, Ярославлю. Несомненно зная о концентрации огромных

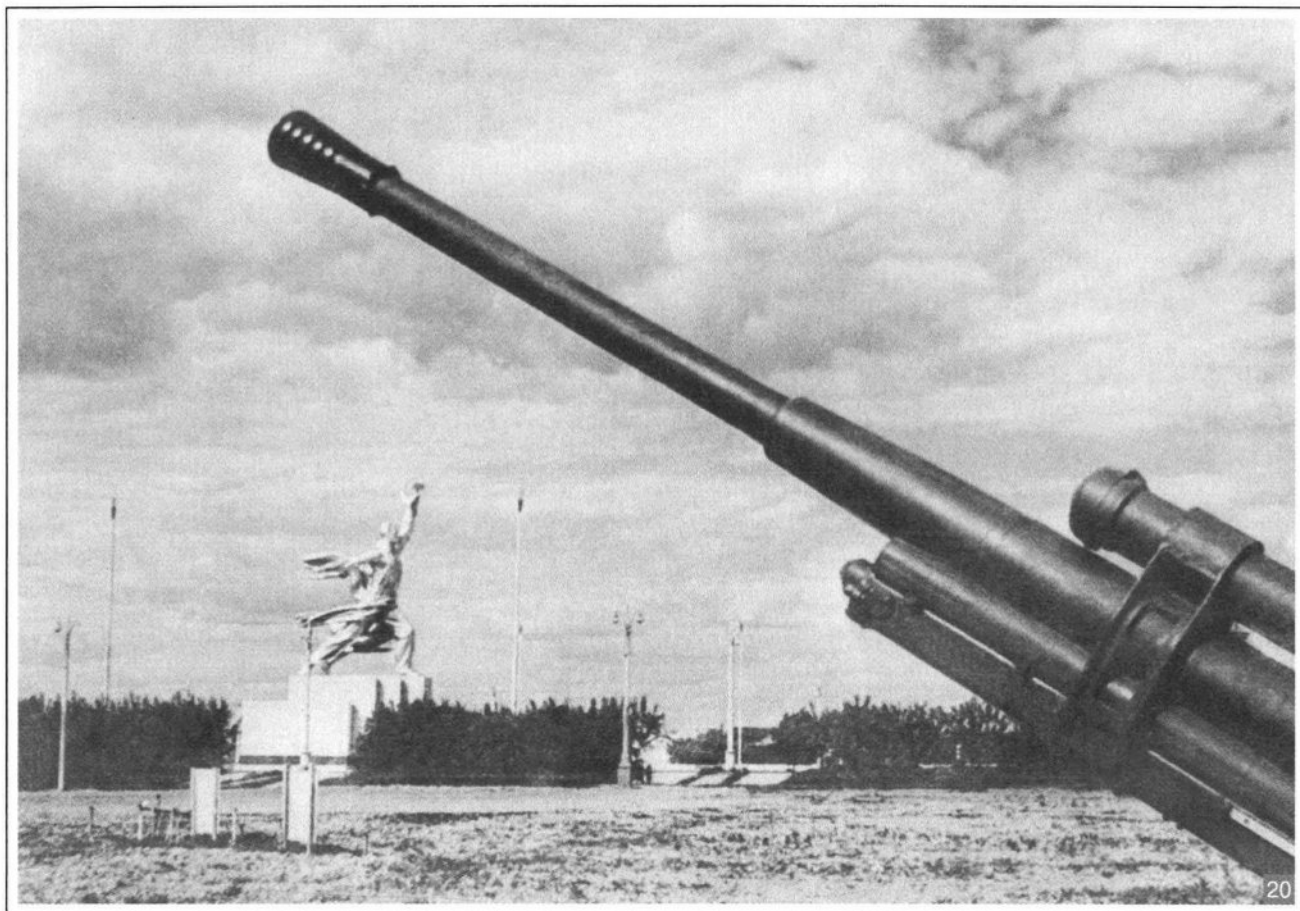
19. Генерал М.С. Громадин в годы войны бесценно возглавлял противовоздушную оборону столицы, практически не покидая границ города

20. 85-мм зенитное орудие, установленное рядом с территорией ВДНХ



сил и средств в окрестностях столицы, командование люфтваффе решило подвергнуть удару не столь защищенные, хотя и не менее важные для нашего народного хозяйства заводы, фабрики, комбинаты... Опасаясь, что коварный враг все же попытается разрушить московские объекты, командование ПВО территории страны не разрешило до конца июня перебрасывать отсюда какие-либо части и соединения на другие направления.

В это драматическое время в войсках Московского фронта началась реорганизация, направленная на упрощение управления многочисленными разнородными силами. Для этого было решено создать четыре боевых сектора войск ПВО. Полностью реализовать задуманное не удалось, поскольку 29 июня ГКО приказал преобразовать Московский фронт противовоздушной обороны в Особую московскую армию ПВО. Вряд ли такое решение повысило у командного состава уверенность в своих силах. Ведь постановление упразднило должность командующего



21. Командир взвода лейтенант Харитонов проводит занятие по изучению крупнокалиберного пулемета УБ 12,7 мм. Тушино, лето 1943 г.

22. Личный состав 193-го зенап при вручении гвардейского знамени. Ноябрь 1942 г.



Войсками противовоздушной обороны страны, понизив, если так можно выразиться, статус войск ПВО.

Впрочем, с такой оценкой не был согласен генерал Д.А. Журавлев — ведь все соединения и части фронта остались в рядах новой армии. Комментируя очередную структурную перестройку, он отмечал: «Это было именно переименование, а не реорганизация, так как задачи, силы, средства, органы управления и права у нас, по существу, остались прежними. В этот период вновь произошли изменения в структуре управления Войск ПВО страны, вызванные

необходимостью лучше координировать противовоздушную оборону вновь освобожденных и тыловых районов. С этой целью были созданы Западный фронт ПВО (в его состав вошла и наша Особая московская армия ПВО) и Восточный фронт ПВО» [10].

Среди важнейших вопросов, которые решали в это время генерал Д.А. Журавлев и его непосредственный начальник М.С. Громадин, было повышение эффективности противовоздушной обороны ночью. Анализировался огромный, накопленный за два года опыт, изучались тактические



приемы противника, осваивалась новейшая техника (в том числе так называемые «радиопрожекторы» и установки наведения «Прожсон»), шло обучение личного состава. Принцип организации ночного боя не претерпел существенных изменений, и основывался на разграничении зон действия на местности. В этом случае боевые возможности каждого средства ПВО использовались наилучшим образом.

Основным документом организации взаимодействия являлась плановая таблица. Она разрабатывалась в штабах и определяла порядок действия каждого средства ПВО в зависимости от обстановки, распределяла задачи между зенитными средствами и истребителями по высотам, глубине и направлению, устанавливала порядок взаимного опознавания и способы целеуказания и др. При этом плановая таблица не предлагала готовых решений.

Можно утверждать, что неприятельским самолетам удалось достаточно надежно перекрыть вход в ночное не-

бо столицы. Важная роль принадлежала истребителям-ночкам. Но практика показала, что им удавалось вести успешный поиск самолетов противника лишь в световых прожекторных полях. Теоретически отработывались вопросы обнаружения неприятеля без подсветки с земли в светлые лунные ночи, когда силуэт самолета хорошо проектировался и был замечен из кабины истребителя, находящегося ниже. Однако сбивать «хейнкели» или «юнкерсы» таким образом в 1942 — 1943 гг. в районе Москвы удавалось весьма редко.

О том, как неприятель вел разведку в окрестностях столицы, можно судить по донесениям о вражеских или неопознанных самолетах, поступавшим на КП Особой московской армии ПВО. Так, в ночь на 20 августа 1943 г. за две минуты до полуночи одиночный He111 был зафиксирован радиолокаторами неподалеку от станции Оленино. Он прошел над городами Клин, Загорск, Павловский



23. Командиры наблюдают за учебными полетами. В центре — командующий артиллерией КА маршал Н.Н. Воронов

24. Орудийный расчет сержанта Андрианова на позиции у деревни Пенягино. Сентябрь 1943 г.



Посад, Егорьевск, Коломна, Зарайск, Полотняный завод, Юхнов. В 2 ч 25 мин разведчик находился над станцией Издешково, после чего полетел на запад, покинув границы Особой московской армии ПВО. Проанализировав всю информацию, наши командиры отметили, что, двигаясь от одного населенного пункта к другому, самолет менял высоту полета.

Период, начавшийся с августа 1943 г., москвичи нередко называли «мирным». Действительно, город жил напряженным размеренным ритмом, явно ослабла угроза с воздуха. Когда жители стали отвыкать от грохота орудий, неожиданно для многих в вечернем небе раздались мощные залпы. Оказалось, что салют из 124 орудий, прозвучавший 5 августа, ознаменовал освобождение нашими войсками Орла и Белгорода. Впоследствии победные залпы неоднократно раздавались в честь крупнейших побед Красной Армии.

В конце 1943 г. для обеспечения производственных и жизненных функций советской столицы всего было развернуто 15 зенитно-артиллерийских, три зенитно-пулеметных, четыре зенитно-прожекторных дивизии, две дивизии ВНОС, три дивизии аэростатов заграждения, радиополк, полк связи, а также не менее 20 отдельных частей и подразделений, среди которых отметим зенитный бронепоезд. Наиболее существенное изменение штатов Особой московской армии ПВО произошло в середине февраля 1944 г., когда началось формирование новой, 16-й по счету (75-й зенад), которую возглавил полковник К.И. Богатов.

Эти и другие мероприятия реализовывались под началом генерала Д.А. Журавлева, руководившего Особой московской армией ПВО до 4 января 1945 г. Затем произошла очередная реорганизация. На основе этого объединения развернули Центральный фронт ПВО, который возглавил генерал-полковник М.С. Громадин. Журавлев, получивший в ноябре 1944 г. столь же высокое звание, закончил войну, командуя Западным фронтом ПВО (второго формирования), прикрывавшим наши войска в битве за Берлин.

25. Звукоулавливающая установка на позициях северо-западнее Москвы. Звукоулавливатели ЗТ-5 входили в систему «Прожжук-4» и получили хорошие отзывы за простоту и надежность работы



Советско-германский фронт неудержимо двигался на запад. Следовательно, у противника было все меньше шансов нарушить воздушное пространство Москвы. Однако от наших союзников стало известно, что в ночь на 13 июня 1944 г. Лондон впервые подвергся обстрелу управляемыми беспилотными самолетами-снарядами ФАУ-1. Попытка британцев строить противовоздушную оборону теми же способами, что и при отражении налетов бомбардировочной авиации, оказалась не слишком удачной. Многие, а временами до половины выпущенных самолетов-снарядов, достигали города. Их разрывы причинили большие разрушения, привели к гибели гражданского населения. Англичане не скрывали, что для отражения новой серьезной угрозы им пришлось спешно перестроить ПВО, создав семь зон предупреждения и уничтожения неприятеля. Эффективность защиты существенно возросла; с сентября 1944 г. по март 1945 г. лишь 10% от числа выпущенных с подземных шахт или самолетов снарядов ФАУ достигли цели.

Нельзя было исключать возможность аналогичного обстрела Москвы. В директиве Военного совета Особой московской армии ПВО от 2 ноября 1944 г. определялись оптимальные способы борьбы с новым оружием неприятеля (по опыту британцев), наиболее вероятные траектории полетов самолетов-снарядов к Москве. На основе этого документа создавались так называемые передовые зоны заградительного огня зенитных орудий и пулеметов, уточнялись районы световых прожекторных полей и определялись места подъема аэростатов заграждения. В декабре в Подмоскovie прошли учения, направленные на отработку действий всех сил по перехвату и уничтожению самолетов-снарядов.

Незадолго до конца войны на вооружении Германии появилось невиданное ранее оружие — баллистические ракеты ФАУ-2, которым система ПВО не могла помешать проникнуть к охраняемому объекту. Однако к этому времени объективные возможности нашего противника по производству и использованию ракетной техники были практически полностью исчерпаны. Германское командование не успело применить самолеты-снаряды, баллистические ракеты и другие образцы секретного оружия для атаки советской столицы. В последний год войны тишину московского неба нарушали лишь залпы салютов в честь очередной победы Красной Армии. Наиболее грандиозный из них — из 1000 орудий 30 залпами — прозвучал в Москве 9 мая 1945 г. Выстрелы сопровождал фейерверк, а лучи 160 прожекторов как бы окаймляли центр города.

Источники

1. Составлено по: Отчет о боевых действиях Московского корпусного района ПВО с немецкими оккупантами за 6 месяцев войны 22.12.1941 — 22.06.1942. М.: 1951. С. 11, 70.
2. Москва военная 1941 — 1945. М.: 1995. С. 211.
3. Русский архив. Великая Отечественная. Т. 2 (2). М.: 1997. С. 195.
4. Журавлев Д.А. Огневой щит Москвы. М.: 1972. С. 176, 177.
5. Там же. С. 188.
6. Отчет о боевых действиях... С. 8, 13, 14.
7. Московская битва в хронике фактов и событий. М.: 2004. С. 404.
8. На страже неба столицы. М.: 1968. С. 249.
9. Там же.
10. Журавлев Д.А. Указ. соч. С. 181.



Истребители – наиболее эффективное средство ПВО

Фронт отошел — угроза осталась

После выхода 22 января 1942 г. приказа наркома обороны о переподчинении соединений и частей истребительной авиации ПВО командующему войсками ПВО страны началась основательная перестройка тыловых органов. К этому времени фронт отстоял от Москвы, по крайней мере, на 150 км. Большинство истребительных полков ПВО оставалось на стационарных аэродромах в районе столицы и лишь некоторые перебазировались на запад. В целом, взаимодействие частей корпуса с наземными войсками Западного и Калининского фронтов в феврале уже не было столь тесным, как прежде. Второго числа в состав 6-го иак вошли три полка (67-й, 287-й и 429-й иап), в которых насчитывалось 45 «Харрикейнов». Но затем в течение месяца из состава соединения убыли на другие направления, прежде всего на Северо-Западный фронт, восемь авиаполков.

Накал боевых действий в феврале оказался достаточно высок. Многие части ПВО Москвы имели основную задачу: прикрыть важнейшие объекты Западного фронта. Они концентрировали усилия на обеспечении безопасности важнейших железнодорожных и автомобильных перевозок, а также мест погрузки и выгрузки. Другие на одну — три недели перебрасывались на оперативные аэродромы для выполнения задач в интересах наземных войск. Например, они осуществляликрытие соединений левого крыла Калининского фронта и группы генерала П.А. Белова. По нашим данным, летчики 6-го иак провели в феврале в воздухе 6612 ч, сбили 45 неприятельских самолетов, потеряв 25 своих (из них 5 стали жертвами налетов на аэродромы, столько же погибли в воздушном бою, 3 поразила зенитная артиллерия, а 12 не вернулись с боевого задания).

Кроме того, в этом месяце произошло 8 катастроф и 10 аварий, участниками которых зачастую становились весьма опытные и подготовленные летчики. Так, после боя приземлились вне полосы и разбили два Як-1 ст. лейтенанты С.И. Кацевал и В.Д. Лапочкин из 11-го иап, отличившиеся при обороне столицы в 1941 г. Потерял ориентировку и повредил «Харрикейн» при вынужденной посадке штурман 67-го иап майор Савенко. Недалеко от аэродрома Чкаловская отказал мотор «Томагавк» (АК 325), который пилотировал Герой Советского Союза С.Г. Ридный из 126-го иап. При развороте на малой высоте самолет сошелся в штопор и разбился вместе с пилотом.

Наиболее результативно сражались в конце зимы — начале весны авиаторы 11-го, 34-го и 126-го иап, причем последняя часть добилась 15 побед. Впрочем, немецкие источники не подтверждают большинства побед летчиков ПВО в это время. Однако они признают, что полки «московских истребителей» по-прежнему являлись более опасными противниками, чем их фронтовые коллеги ввиду многочисленности и лучшей летной подготовки. В наших документах можно найти упоминание о серьезных трудностях

при организации боевой работы, особенно при использовании плохо оборудованных полевых аэродромов.

В частях корпуса значительно возросло количество неисправной материальной части. В марте свыше трети самолетов не могли подняться в воздух. Сформированные осенью прошлого года по инициативе главного инженера ВВС МВО бригадиром Т.Г. Черепова десятки подвижных авиаремонтных мастерских (ПАРМ-1 и ПАРМ-3) и вновь созданные службы тыла ПВО не справлялись с задачей восстановления материальной части ввиду недостатка запчастей и двигателей. Особенно много неприятностей доставили летному и техническому составу «Харрикейны», попавшие, кроме вышеупомянутых, в 309-й, 488-й и 736-й иап. Самолеты оказались мало приспособленными для эксплуатации в условиях низких отрицательных температур.

1. Ст. лейтенант Л.А. Шолохов из 429-го иап у самолета





2. «Харрикейны» из 67-го иап готовы к боевым вылетам. Аэродром Кубинка. Март 1942 г.

3. «Клятва гвардейцев». Построение 120-го иап при вручении гвардейского знамени. 28 марта 1942 г.

Авиационные полки перестали быть полнокровными, какими являлись, скажем, прошлой осенью; многие имели разнотипную материальную часть. Например, к 20 февраля в базировавшемся в Калуге 11-м иап насчитывалось только 11 Як-1 (7 исправных). В конце месяца в 309-м иап в Гридино имелось 16 «Харрикейнов», 2 И-16, 4 И-153. А в марте еще три авиаполка вышли из состава корпуса, включая два на дальних истребителях Пе-3 (в документах эти полки часто называли ближнебомбардировочными). Перед отлетом из Подмоскovie на север в частях Пе-3 произошло несколько тяжелых летных происшествий, причем 11 марта случились две катастрофы. «Пешка», пилотируемая ст. лейтенантом Степановым, при патрулировании разбилась около Химок, а вторая неудачно призем-

лилась на неукатанную полосу у Монино: летчика ст. лейтенанта Иванова задушил ларингофон, в то время как машина практически не пострадала.

15 марта 1942 г. было принято постановление ГКО, направленное на организацию «ремонта материальной части истребительной авиации ПВО г. Москвы». Согласно этому документу и выпущенному в его развитие приказу НКАП, московские и подмосковные (в Химках и Долгопрудном) предприятия, организованные на базах эвакуированных на Восток авиазаводов, обязывались отремонтировать к началу апреля 48 самолетов разных типов и 88 двигателей (46 АМ-35А и 42 М-105). Так, директору А.А. Белянскому, который возглавлял в то время завод № 30, поручалось не позже 24 марта восстановить 10, а к 27 марта еще 7 самолетов МиГ-3.



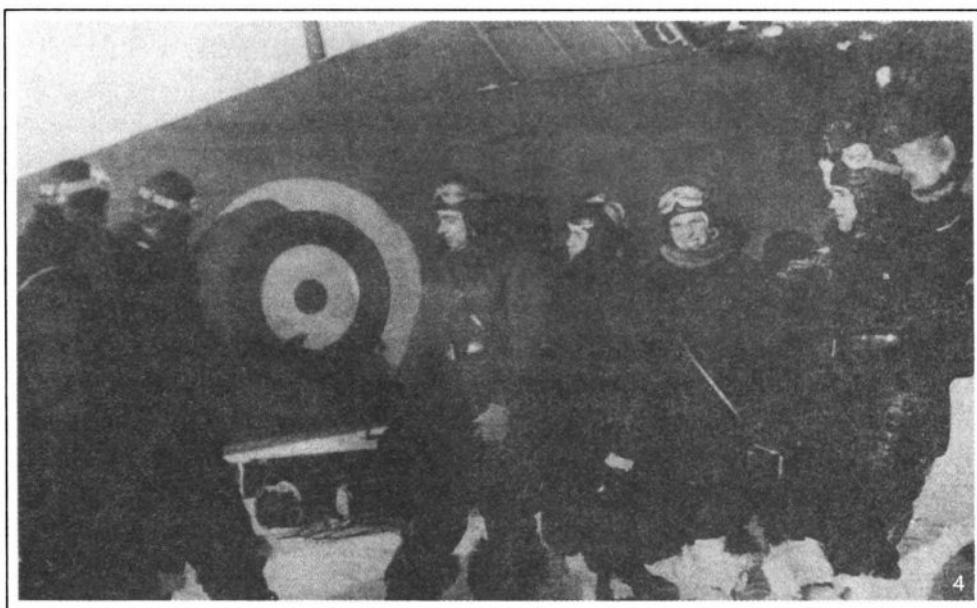
За шесть месяцев (с апреля по сентябрь включительно) 1942 г. летчики ПВО Москвы выполнили 15 500 самолетовылетов (для сравнения отметим, что только за один октябрь предыдущего года было совершено 15 213 самолетовылетов). Среди новых задач, которые пришлось решать летчикам ПВО, можно отметить сопровождение дальних бомбардировщиков АДД, особо важных транспортных и пассажирских самолетов, а также ведение дальней разведки. «Большое количество и разнообразие поставленных задач были вполне по силам личному составу корпуса, который к этому времени имел в своем составе до 28 полков и от 370 до 500 боевых самолетов» [1], — отмечалось в одном из отчетов 6-го иак.

Впрочем, в цитируемом документе несколько преувеличены силы истребителей ПВО Москвы. Как следует из ежемесячных сводок, в начале апреля 1942 г. действовало 23 полка (в начале года столицу защищал 31 иап), спустя два месяца — 21 полк, а в начале сентября столицу прикрывали лишь 14 авиаполков. Неблагоприятное развитие обстановки на фронтах, прежде всего на южном фланге, вынудило направить хорошо сколоченные, укомплекто-

лет фиксировался на экране, начиная с расстояния 112 км, но смещение центровки назад сокращало запас устойчивости МиГ-3 с этим устройством, что сочли недопустимым, особенно при полетах ночью и в сложных метеословиях. Наоборот, чрезмерное смещение центровки вперед делало излишне устойчивым и опасным для полета второй опытный экземпляр УТИ-26, оборудованный прямоточными воздушно-реактивными двигателями (ПВРД). Эти двигатели конструкции И.А. Меркулова установили под крылом учебного самолета, находящегося в эксплуатации в 12-м гв. иап. ПВРД оглушительным ревом, слышимым далеко за пределами Центрального аэродрома, нарушали размеренный ритм летнего города. Первые же полеты выявили сильные протечки бензина из непротектированных топливных баков; из-за опасности взрыва испытания вскоре прекратили.

Вылеты, связанные с отработкой новой техники, занимали незначительную часть общего объема боевой работы. Основным оставалось патрулирование истребителей над охраняемыми объектами. Обнаружить и атаковать врага было непросто, а для его уничтожения от наших

4. В альбоме 67-го иап под фотографией написано: «Перекрасим, освоим, будем защищать небо Москвы»



ванные большим количеством опытных летчиков части на угрожаемые направления. После прорыва немцев в районе Воронежа туда убыли четыре, а затем еще два авиаполка, включая прославившийся при защите столицы 27-й иап. Вскоре «для выполнения спецзадания командующего истребительной авиации ПВО ТС» на Сталинградский фронт командировали 11-й и 126-й иап.

Личный состав некоторых из оставшихся в 6-м иак полков участвовал в различных испытаниях, направленных на опробование новых образцов техники, вооружения, оборудования. Так, 34-му иап было поручено оценить МиГ-3 М-82 (МиГ-9) и МиГ-3 с двумя пушками ШВАК, собранные на опытном заводе А.И. Микояна. По звену самолетов каждой модификации поступило в полк в июне. Подразделение на МиГ-9 выполнило до конца месяца 34 вылета, но видимых успехов не добилося. Положительно оценили летчики МиГ-3 «образца 1942 г.», отметив увеличение огневой мощи истребителя. Технические неполадки, в частности, нарушение регулировки работы синхронизаторов пушечных установок, некоторое время не позволяли успешно вести перехват. Боевой счет пушечных МиГов был открыт 27 июля 1942 г. — ст. лейтенант Н.Ф. Мирошниченко сбил Ju88, выпустив по противнику с разных ракурсов 5 — 6 коротких очереди.

В том же 34-м иап в июне прошли испытания английские ответчики-опознаватели типа «свой — чужой» совместно с установленной у г. Клин станцией MRU-105. Само-

летчиков требовалось проявить мастерство и мужество. Всеми этими качествами обладал мл. лейтенант М.А. Родионов из 562-го иап, преградивший 3 июня путь «юнкерсу» в районе Малоярославца. Разведчик из отряда 4(F)/11 шел над Кировом и Калугой, вероятно, намереваясь через Наро-Фоминск выйти к Вязьме. Заметив опасность, пилот фельдфебель В. Баптист (W. Baptist) перевел машину в пикирование, стремясь уйти от преследования на малой высоте. Израсходовав боекомплект, расстреляв реактивные снаряды, Родионов решил таранить врага.

По свидетельству наблюдавшего воздушный бой полковника М.Н. Якушина, советский летчик действовал исключительно расчетливо, стремясь сохранить свою боевую машину. Он консолью Як-1 помял крыло Ju88, но последний продолжил полет. Тогда последовал удар винтом по фюзеляжу, после чего разведчик рухнул на землю. Совинформбюро сообщало, что в разбившейся машине были обнаружены ценные документы, а экипаж состоял исключительно из офицеров; в действительности в кабине находились четыре унтер-офицера. Родионов попытался посадить истребитель на ограниченной по размерам площадке, но неудачно — машина ударилась о противотанковые укрепления, а летчик погиб. Михаил Александрович защищал Москву с первых дней войны (первоначально в 11-м иап), хорошо освоил Як-1, выполнил на нем 242 боевых вылета и одержал пять побед; посмертно ему присвоили звание Героя Советского Союза.



О ведении немцами разведки в границах армии ПВО можно судить по некоторым сохранившимся германским документам. Так, отряд 1(F)/Ob.d.L (из группы разведчиков Верховного командования люфтваффе), имея к июню 1942 г. 8 Ju88D и 1 Bf110E (всего пять исправных), выполнил в этом месяце 23 успешных дальних вылета и не потерял ни одного человека летного состава убитыми или ранеными. Дважды оборонительным огнем стрелков удавалось сбивать атакующие советские истребители (в одном случае это подтверждается советскими документами). Из отчета следовало, что разведка велась преимущественно в четырехугольнике дорог Тула — Узловая — Горбачево — Волово, а также в районах Венева, Сталиногорска и севернее этих городов. 30 июня один из «юнкеров» оказался над Москвой, был атакован истребителем, но сумел уйти с небольшими повреждениями. В начале месяца из-за отказа мотора одна из машин была поломана и нуждалась в ремонте, а вторая потерпела аварию, ее признали не подлежащей восстановлению. Кроме того, немцы списали в июне еще один Ju88D, но причина произошедшего не указывалась. Возможно, потеря машины была связана с налетом советской авиации на аэродром Смоленска.

5. *Ст. лейтенант Н.Е. Тараканчиков из 34-го иап в кабине МиГ-3 находится на дежурстве в готовности № 2. В руках летчика — свежий номер «Правды»*
6. *Экипаж докладывает лейтенанту В.Е. Ярославскому о готовности истребителя Як-1 к вылету. Аэродром Химки*
7. *Вылет капитана Г.А. Григорьева из 178-го иап завершился успешно.*
Слева направо: механик Гайворонский, оружейник Поляков, летчик Григорьев

Из того же немецкого отчета следовало, что после относительно благополучного периода 10 июля в воздушном бою над Тулой погиб штурман Ju88D № 430123 фельдфебель Р. Хоббинг (*R. Hobbing*), но и в этом случае самолет вернулся на свой аэродром. Впрочем, далеко не всем и не всегда удавалось «малой кровью» вести разведку в окрестностях Москвы. В другом отряде дальних разведчиков 4(F)/11, выполнявшем в июне задания примерно по тем же маршрутам, без вести пропали два экипажа. Кроме уже упомянутого экипажа Ju88D № 1764, который сбил М.А. Родионов, не вернулся Ju88D № 430111, осуществлявший 27 июня визуальную и фоторазведку над городами Елец, Белев, Верей.

Зададимся вопросом: насколько эффективна была воздушная разведка? Для ответа обратимся к отчету штаба 2-й немецкой танковой армии. Объединение занимало широкий фронт, ожидая отвлекающих ударов советских войск как на южном, так и северном флангах. Но наступление, начатое 5 июля 1942 г. на участке 53-го ак, оказалось неожиданным. «До сих пор не имелось никаких оснований полагать, что удары противника будут выходить за рамки прежних масштабов, — отмечалось в донесении штаба 2-й ТА. — В течение предшествующих недель... были отмечены многочисленные передвижения противника, переброска его отдельных танковых групп и усиленная загрузка железнодорожных линий, ведущих на фронт (именно здесь, юго-западнее Москвы в июне вел работу отряд 1(F)/Ob.d.L. — *Прим. авт.*). Однако все вышеупомянутые признаки расценивались германским командованием лишь как мероприятия по смене частей, их перегруппировке, а также по маскировке истинных намерений. Во всяком случае, никто не рассчитывал на возможность наступления такого крупного масштаба, какое в действительности имело место» [2].

В начале лета командование истребительной авиации ПВО искало новые формы боя. В частности, отрабатывались атаки методом «клещей», когда на обнаруженный





8. **Лейтенант С.А. Рубцов** из 12-го гв. иап прославился многочисленными успешными вылетами на разведку



9, 10. **Батальонный комиссар П.А. Гвоздев** зачитывает личному составу 12-го гв. иап первомайский приказ наркома обороны. В кабине МиГа лейтенант Ф.С. Сорокин. Май 1942 г.





11, 12. Летчики 12-го гв. иап у истребителей Як-7А,
построенных на деньги комсомольцев и молодежи
Новосибирской области. Июнь 1942 г.





неприятельский самолет наводилось с разных сторон сразу две — три пары истребителей. И все же уничтожение врага оставалось нелегкой задачей. Германские экипажи имели хорошую летную и тактическую подготовку, знали, какие приемы чаще всего применяли наши истребители.

Так, 9 августа, на перехват разведчика в районе г. Клин были подняты три пары машин. Однако смогли обнаружить неприятеля и устремились к нему лишь ст. лейтенант Ю.С. Сельдяков и сержант Т.Г. Белоусов из 34-го иап. Пилот «юнкерса» заметил преследование и стал уходить с набором высоты. У ведущего забарахлил мотор, и тогда в атаку перешел Белоусов. Израсходовав боекомплект, он решил на 9000 м таранить неприятеля и подготовился к удару: открыл фонарь кабины, освободил привязные ремни. Однако немецкий летчик оказался готов к подобному развитию событий, продолжая выполнять энергичные маневры на достаточно высокой скорости. В один из моментов МиГ попал в мощную струю воздуха, его перевернуло, в результате чего Белоусов выпал из кабины. Открыв парашют, он благополучно приземлился, после чего некоторое время наблюдал за «свободным полетом» своей машины. Поврежденный в воздушном бою Ju88D из отряда 4(F)/121 совершил вынужденную посадку на аэродроме Дугино, его экипаж не пострадал.

Штаб 6-го иак указывал, что наиболее результативным месяцем стал сентябрь 1942 г., когда было уничтожено 70 немецких машин (данные Московского фронта ПВО скромнее — сбито 36 вражеских самолетов, из них 34 нашими истребителями); свои потери составили шесть истребителей (четыре сбито в воздушных боях, один — зенитной артиллерией, один не вернулся с задания) и три летчика. При этом авиаторы 6-го иак выполнили 2503 вылета, пробыв в воздухе 2235 ч. Из строчек отчетов видно, что и напряженность действий, и интенсивность боев в этом месяце оказались значительно выше, чем в июле или в августе, несмотря на некоторое ухудшение метеословесий.

Произошедшие изменения можно объяснить тем, что неприятель перестал использовать свою авиацию преимущественно на поле боя, бросив бомбардировочные группы на поражение наших тылов, разрушение транспортных магистралей, уничтожение подвижного состава. Нередко «мессершмитты» прикрывали «юнкерсы» и «хейнкелы», вынуждая истребителей ПВО вести с ними длительные бои. Вновь, как это неоднократно отмечалось в марте того года, наши аэродромы подвергались налетам; противник широко применял различные обманные мероприятия.

Так, 5 сентября одна из групп численностью до 30 «юнкерсов» имитировала налет на Москву, однако, будучи атакована поднятыми на перехват истребителями ПВО, быстро ушла на запад, не сбросив бомбы. В это время другая группа зашла с востока и отбомбилась по аэродрому Кубинка. В наших отчетах отмечалось, что в районах Кубинки и Клина незадолго до налета появлялись «мессершмитты»-разведчики, заходившие в зону патрулирования наших истребителей.

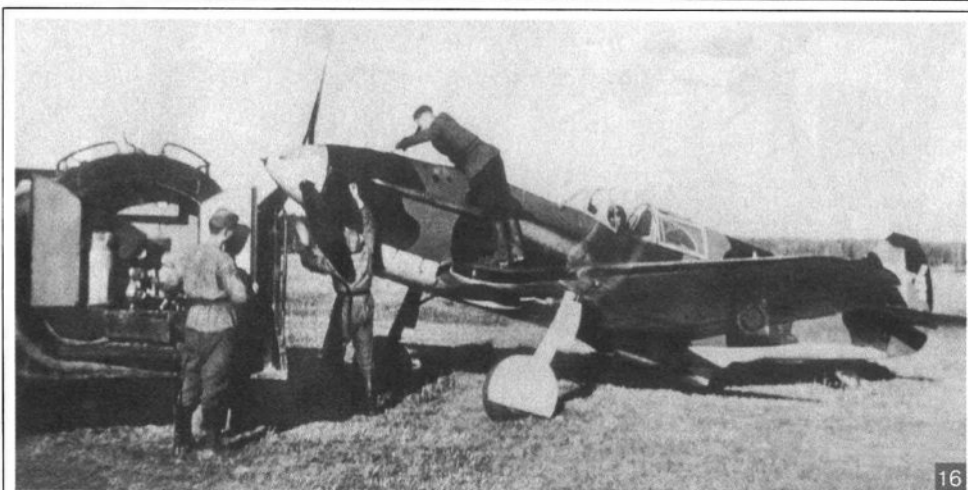
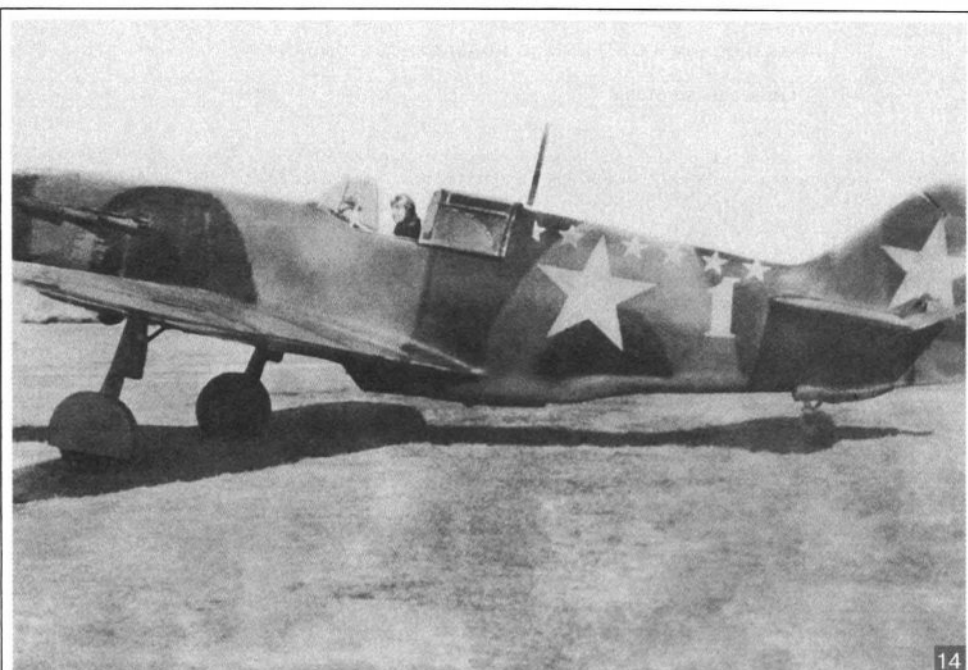
Остановимся подробнее на описании еще одного боя, где имеются и наши данные и данные противника. Он произошел 23 сентября, когда вражеские самолеты попытались крупными силами проникнуть к границам фронта ПВО вдоль Октябрьской железной дороги. Согласно «Краткой хронике войск ПВО страны в Великой Отечественной войне» группа из 10 истребителей 28-го иап (ведущий капитан Г.С. Богомолов) вступила в бой и сбила недалеко от Ржева девять Ju88 и два Bf109 [3]. Однако «История Первой воздушной истребительной армии ПВО», хранящаяся в ЦАМО РФ, сообщает, что 23 сентября неприятель лишился трех «юнкерсов» и двух «мессершмиттов» [4]. Противник несколько дней не имел сведений о судьбе всего одного не вернувшегося бомбардировщика, а затем признал факт гибели Ju88 № 142190, который пилотировал командир 1-го отряда KG3 оберлейтенант Й. Висниевски (*J. Wiesniewski*).

13. Яки патрулируют
над Москвой

14. Капитан
А.С. Грошев
в кабине ЛаГГ-3
в Филях.
К середине 1942 г.
на счету комэска
564-го иап было
три победы,
одержанные
лично и три —
в группе.

15. Лейтенант
П.С. Миронов
запечатлен у борта
ЛаГГа

16. Заправка
горючим ЛаГГ-3,
принадлежащего
178-му иап



По нашим данным, в 1942 г. истребители ПВО Москвы уничтожили в воздушных боях 301 неприятельский самолет (из них 98 составляли Ju88, а 73 — Bf109), ценой потери 76 своих. О потерях люфтваффе в районе Москвы в этом году однозначно судить трудно. Однако можно привести результаты действий некоторых частей 6-го иак, взятые из советских отчетов (табл. 5-1) [5].

В ноябре — декабре 1942 г. число летных дней значительно сократилось, снизились интенсивность боевой деятельности, количество воздушных боев. Но в следующем месяце нагрузка на истребители ПВО Москвы вновь возросла, они оказались вовлечены в десятки схваток, в том числе с немецкими истребителями. Опасными противниками наших летчиков стали новые FW190, которые поступили в эскадру JG51 «Мельдерс». После того, как на центральное направление из-под Ленинграда вернулось штабное звено StG1, истребители Bf110 также неоднократно вступали в бой с частями ПВО. Упомянутая выше «Краткая хроника» так описывала события 16 января 1943 г.: «Летчик 28-го иап майор Гладков в воздушном бою с тремя Bf110 в районе Погорелое Городище сбил два из них, но во время спуска на парашюте получил тяжелое ранение» [6].

Другую картину рисуют «Отчеты 6-го иак о боевой работе за 1943 г.» [7]. Согласно этому документу, вышеуказанный бой произошел на сутки раньше, 15 января. Утром капитан В.А. Киселев из 34-го иап вылетел на перехват врага с передового аэродрома Алферьево. Он подбил разведчика Ju88, совершившего вынужденную посадку за линией фронта. После полудня тех же суток летчик вновь стартовал на МиГ-3 для проверки факта падения неприятельской машины в сопровождении двух Р-40Е из 28-го иап. Вскоре им удалось обнаружить приземлившийся на поляну южнее Ржева «юнкерс», около которого суетились немцы. Сначала советские истребители обстреляла малокалиберная артиллерия, а затем в воздухе показалась пара FW190.

Бой сложился неудачно для нашей группы, ведь в ее состав входили пилоты из разных частей, пилотировавшие

разнотипные машины. После первого же маневра все три летчика стали драться поодиночке. «Фокке-вульфы» сбили МиГ-3 и обстреляли спускавшегося на парашюте Киселева, но попасть в него не смогли. Молодой сержант Солнышкин потерял из виду старших товарищей, скрывшись в облаке. Уклонившись от первой атаки, Е.А. Гладков вступил в схватку с подоспевшим звеном Bf110. Опытный майор дрался самоотверженно, но силы оказались неравными: его «Киттихаук» вспыхнул, после чего очереди прошли купол парашюта буквально у самой земли. От полученных травм Гладков скончался в госпитале.

Согласно германским источникам, успешную «охоту» в указанном районе вели вылетевшие вскоре после полудня лейтенант К.-Х. Вебер (K.-H. Weber) и унтер-офицер Г. Диттлман (H. Dittlmann) из 7-го отряда эскадры JG51, каждый из которых одержал по победе. Опытный ведущий уже являлся известным асом, а его ведомому засчитали четвертый результативный бой. Одну победу, полагали немцы, одержал пилот штабного звена StG1 унтер-офицер Х. Ангерман (H. Angermann). В ходе боя «мессершмитты» и «фокке-вульфы» не пострадали, благополучно приземлившись на аэродроме Дугино.

Из документов 6-го иак можно сделать вывод, что более успешно наши летчики действовали против вражеских разведчиков в начале весны. В марте летчики соединения сбили дюжину неприятельских машин, причем ст. лейтенант В.Ф. Коробов из 34-го иап занес сотую победу на счет своей части. Для оценки реальных успехов можно отметить, что действовавшие на центральном направлении дальние разведчики потеряли за месяц «от воздействия противника» 10 Ju88 и 1 Do17 (вылетал ночью). Следовательно, значительных расхождений в советских и немецких цифрах нет, хотя наши фронтовые летчики и зенитчики также претендовали на уничтожение нескольких самолетов неприятеля.

Один из захваченных в плен немецких штурманов отметил, что почти все задания на дальнюю разведку их экипаж

Таблица 5-1

Эффективность боевых действий некоторых полков ПВО Москвы

Часть	Число боевых вылетов за год	Сбито самолетов	Свои потери в истребителях
12-й гв. иап	2316	21	3
16-й иап	1573	9	4
28-й иап	1848	28	6
67-й иап	614	1	5
126-й иап	1075	61	14
178-й иап	2133	12	1
429-й иап	1292	3	9



17. Замполит эскадрильи 178-го иап капитан В.М. Абрамов (справа) вручает мл. лейтенанту Н.Д. Дуднику трофеи со сбитого немецкого самолета. Слева — ведомый Дудника мл. лейтенант А.М. Балабайкин

начинал выполнять вскоре после восхода солнца. Эти данные подтверждает и наша сторона. В утренние часы имелись наилучшие условия для ведения визуального наблюдения за важными объектами. Согласно материалам штаба 1-й ВИА, 77% воздушных боев с разведчиками происходили с 10 до 14 ч. При этом истребители сбили восемь и подбили один вражеский самолет.

В некоторые дни борьба действительно складывалась весьма удачно. Например, 11 марта 1943 г. сразу два шедших на большой высоте «юнкерса» удалось уничтожить благодаря наведению на них истребителей с земли. В районе Калуги мл. лейтенант Н.Д. Дудник из 178-го иап на 7000 м успешно атаковал разведчика, упавшего, по докладу летчика, в 25 км восточнее города. Практически одновременно ст. лейтенант Урвачев в паре с сержантом Гозиным (34-й иап) преследовали неприятеля от Волоколамска до Сычевки, где тот и врезался в землю.

Вылетать на перехват по командам с земли Г.Н. Урвачев начал одним из первых в корпусе и успел почувствовать «вкус» к подобной работе. Кроме сбитого 11 марта Ju88D № 430336 из отряда 4(F)/11, на его счет уже занесли две личные и пять групповых побед. Позывной Урвачева «47» хорошо знали на пунктах наведения. Георгий Николаевич вспоминал, как, случайно встретив в штабе юных радисток, он немало изумил их своим внешним видом. «Судя по низкому, хрипловатому голосу мы думали, что Вы солидный, бывалый летчик. А «сорок седьмой» — совсем еще мальчишка» [8], — смеялись девушки.

Добавим, что в 34-м иап уделялось большое внимание надежной работе радиооборудования. В 126-м иап, вернувшись в конце 1942 г. из-под Сталинграда в систему ПВО Москвы, в конце апреля завершалась работа специалистов НИИ ВВС совместно с сотрудниками моторного завода № 19 и техническим составом части по повышению надежности работы винтомоторной установки на Ла-5. С аэродрома в Чкаловской, который до эвакуации в Свердловск занимал НИИ ВВС, летчики полка в течение

почти четырех месяцев стартовали сотни раз, стремясь выявить основные дефекты винтомоторной группы.

К этому времени конструктор С.А. Лавочкин сумел существенно улучшить характеристики истребителя, в то время как качество выпускаемых моторов, как показали эти и другие испытания, продолжало оставаться весьма посредственным. Отмечались многочисленные случаи прогаров клапанов, задигов поршней, неустойчивой работы на малом газу, отказов свечей через 10 — 20 ч работы и другие дефекты.

Большое внимание уделялось зимней эксплуатации винтомоторной группы. На всех самолетах смонтировали систему разжижения масла бензином, отработали прогрев паяльными лампами головок цилиндров перед запуском при низких отрицательных температурах, опробовали газовый запуск по системе ЛИИ НКАП. Думается, что польза от проведенной работы в полной мере проявилась несколько позже, когда менее совершенные или выработавшие свой ресурс истребители были постепенно заменены самолетами Ла-5 и Ла-5ФН. Нести боевое дежурство в небе Москвы на истребителях Лавочкина впервые начали летчики 126-го иап в апреле 1943 г., а спустя примерно год этот тип самолета стал наиболее распространенным в войсках ПВО столицы.

В следующем месяце противник несколько видоизменил тактику. Как следовало из немецких документов, командир 2-й группы дальних разведчиков майор О. Отольски (O. Otol'sky) в конце весны стал посылать на задания по два «юнкерса». Они пересекали линию фронта почти одновременно, но на разных высотах. Один шел на 3000 м, не прибегая к маневрам, а второй — на высоте 7000 м, маскируясь облачностью и приглушая моторы. Проникнув на нашу территорию на 30 — 40 км за линию фронта,

18. Ст. лейтенант В.Ф. Коробов был одним из наиболее результативных летчиков 34-го иап





19. Мл. лейтенант
Г.Г. Сырейщиков
из 565-го иап
на Бородинском
поле у сбитого
им «юнкерса»

разведчик, находившийся ниже, разворачивался и уходил домой, а тот, который шел за облаками продолжал выполнение задания. Посты ВНОС вели наблюдение за ниже летящим самолетом, отмечали его возвращение и прекращали наведение истребителей. Второй же разведчик, будучи необнаруженным, углублялся на нашу территорию. Иногда такие пары составлялись из Ju88, принадлежавших разным отрядам.

Днем и ночью неприятель вел разведку, широко используя трофейные Ил-4 и Ли-2. К сожалению, частые нарушения своими самолетами режима полета в охраняемом воздушном пространстве значительно усложнили работу всех служб ПВО, в том числе истребителей. Так, 4 и 7 мая пилот ГВФ Птицын дважды, несмотря на категорический запрет, пролетал на Ли-2 над центром столицы. Командующий войсками ПВО ТС генерал М.С. Громадин сообщил 22 мая маршалу А.А. Новикову (ВВС), генералам А.Е. Голованову (АДД), Ф.А. Астахову (ГВФ) о 12 случаях грубого нарушения режима пролета через Москву с 15 апреля до 15 мая, требуя впредь не допускать подобного. Тем не менее 24 мая несколько «Бостонов» из части полковника И.Г. Чука около получаса кружили над Кремлем

(вероятно, экипажи любовались городом) перед приземлением на Центральном аэродроме.

Внимание большинства командиров 6-го иак днем 2 июня было приковано к появившемуся высоко над Москвой Ju86. Тем временем на перехват «обычного» Ju88 вылетели два МиГ-3 из 565-го иап. Расчет станции MRU-105 на этот раз был начеку и навел истребителей на «юнкерс», летевший на высоте 8000 м. Первым устремился в атаку мл. лейтенант Мазуренко, но его истребитель попал в струю воздуха от мотора «юнкерса» и свалился в штопор. Через некоторое время летчик вывел свой истребитель в горизонтальный полет, но вновь обнаружить в небе неприятеля ему не удалось.

Более осмотрительно действовал мл. лейтенант Г.Г. Сырейщиков. Он приблизился, несколько раз обстрелял «юнкерс» из пулеметов, после чего пришел к выводу о низкой эффективности оружия МиГа и ударом винта отрубил хвостовую часть неприятельского самолета до передней кромки стабилизатора. Сырейщиков готовился к тарану – он летел с открытым фонарем кабины и легко выбрался из кабины. Никто же из членов экипажа Ju88 № 1069 не пытался спастись с парашютом. Немецкий



20. Командир
309-го иап майор
А. Негода (слева)
и комиссар части
Н. Гордеев у носа
Як-1 в Гридино



21, 22. В феврале 1943 г. капитан П.Н. Белясник внес личные сбережения в размере 30 тыс. руб., а лейтенант Н.Т. Самонов — 15 тыс. руб. Они просили эти суммы «обратить на постройку самолетов-истребителей» и обратились к Сталину за разрешением передать им построенные машины. Верховный Главнокомандующий не замедлил с ответом: «Примите мой боевой привет и благодарность за Вашу заботу о Вооруженных силах Красной Армии. Ваше желание будет исполнено. И. Сталин».

На снимках Белясник и Самонов в кабинах именных Ла-5Ф, построенных в августе 1943 г.





самолет упал на знаменитом Бородинском поле. Прибывшие к месту его падения командиры отметили: хотя огнем трех пулеметов сбить Ju88 не удалось, Сырейщиков стрелял весьма метко, а оружие МиГа далеко не безобидно. Не менее 50 пробоин насчитали в фюзеляже, кабине, моторах «юнкерса» из отряда 4(F)/14; штурман лейтенант Й. Фельтен (*J. Felten*) (он же командир экипажа) и стрелок погибли еще в воздухе. По официальным данным, таран Геннадия Георгиевича стал 23-м и последним в истории воздушной обороны Москвы.

О результатах боевой деятельности летчиков 6-го иак, росте эффективности осуществления перехватов неприятеля, доле боевой работы ночью в общем объеме дает представление табл. 5-2 [9].

Можно оценить реальные немецкие потери от истребителей ПВО за два месяца в три — четыре разведчика. Ни одного действовавшего ночью Do217 (наши посты ВНОС определяли их как He111, Ju88 или Bf110), которые в это время часто показывались в московском небе, сбить не удалось. В целом, тщательнее, чем в прошлом году проверялись доклады летчиков. В некоторых случаях расследования приводили к неожиданным результатам. Так, вылетевшие на У-2 к месту предполагаемого (по докладу мл. лейтенанта Петухова из 34-го иап) падения 11 июня «юнкерса», майоры А.Н. Шокун и В.П. Недригайлов обнаружили Пе-3, разбившийся примерно год назад. «В указанном районе в 10 км южнее деревни Заболотье самолет противника не обнаружен, — отмечали в составленном акте командиры. — Видимо, Ju88 упал в заболоченном месте между Ржевом и Сычевкой» [10].

В июне началась реорганизация 6-го иак в 1-ю воздушную истребительную армию (ВИА) ПВО, которую возгла-



Таблица 5-2

Сведения о боевой работе истребителей ПВО Москвы

Месяц 1943 г.	Отмечено пролетов противника	Из них в границах ПВО Москвы	Заходили в зону боя истребителей	Проведено воздушных боев	Сбито вражеских самолетов
Май	167 34	76 25	4 5	4 —	3 —
Июнь	133 53	72 45	3 4	23 14	5 1

Примечание. В числителе приведены данные о работе днем, в знаменателе – ночью.

вил генерал А.В. Борман. В составе армии было сформировано четыре управления истребительных авиадивизий, куда и вошли все защищавшие Москву истребительные авиаполки. Новый командующий оценил работу подчиненных частей, отметив лучших. Он ходатайствовал перед командующим истребительной авиации ПВО генералом А.С. Осипенко о преобразовании в гвардейские наиболее результативных к тому времени 28-го и 126-го иап

(командиры, соответственно, подполковник Н.Ф. Демидов и майор В.И. Столяров). Обе части встретили войну на западной границе, войдя в состав 6-го иак осенью 1941 г. К лету 1943 г. 28-й иап совершил 7562 боевых вылета, одержав 136 побед в воздухе, а 126-й иап при 3573 вылетах сбил 131 самолет противника. Последняя часть также успешно сражалась под Сталинградом, и все летчики полка хоть раз познали радость победы.

23. Капитан
И.В. Поляков
из 28-го иап
у борта
«Аэрокобры».
Апрель 1942 г.
Поляков закончил
войну в небе
Берлина в составе
63-го гв. иап

24. Аэродром
Внуково ночью.
Виден заходящий
на посадку
транспортный
самолет Ли-2.
Июнь 1943 г.

25. Самолет
ст. лейтенанта
Н.М. Соркина
(борт «22»)
вылетает с бе-
тонки внуковского
аэродрома.
Апрель 1942 г.

26. Соркин принял
первый бой
22 июня 1941 г.,
защищал небо
Львова, Киева,
Москвы.
К моменту гибели
в катастрофе
28 августа 1942 г.
он одержал
9 побед, из кото-
рых 5 личных.

Слева направо:
сержант Дятлов,
Соркин, сержант
Нардаев, воентехник
Селезнев



25



26



Таблица 5-3

Сведения о численном составе истребителей ПВО Москвы в 1943 г.

Тип самолета	Имелось на 1.01.1943 г.		Имелось на 1.06.1943 г.		Имелось на 1.09.1943 г.	
	Исправных	Неисправных	Исправных	Неисправных	Исправных	Неисправных
МиГ-3	102	10	110	29	96	21
МиГ-9 М-82	—	3	—	—	—	—
ЛаГГ-3	19	4	19	2	15	3
Ла-5	1	—	36	5	41	4
Як-1	21	5	54	14	46	18
Як-7б	33	2	31	12	40	6
Як-9	—	—	—	—	8	1
И-16	20	—	12	3	—	—
И-153	1	—	1	—	—	—
«Аэрокобра»	7	2	19	—	21	—
«Киттихаук»	10	12	11	7	28	7
«Харрикейн»	15	45	12	44	13	21
«Спитфайр-V»	—	—	—	—	6	3
Итого	229	83	305	116	314	84

Однако гвардейскими указанные полки так и не стали, что можно объяснить определенным недоверием в тот период со стороны Сталина к войскам ПВО, поскольку они не смогли помешать немецким бомбардировщикам безнаказанно разрушить многие объекты наших городов Поволжья. Эти налеты еще раз показали: Москве по-прежнему угрожает реальная опасность, поэтому нельзя сокращать число истребителей, стерегущих небо столицы. Об изменении численного состава истребителей ПВО свидетельствует табл. 5-3 [11].

Осенью генерал А.В. Борман проанализировал состояние наличных сил. Из 500 истребителей по штату на 30 сентября 1943 г. имелись 392 машины, в том числе 328 исправных. Самыми распространенными самолетами все еще оставались МиГ-3, большинство из которых вступило в строй в первой половине 1941 г. и выдержало по два — три восстановительных ремонта. Многие истреби-

телы имели остаточную деформацию основных узлов, центроплана, фюзеляжа. Часами измерялось время, необходимое для проверки материальной части после каждого вылета, а для устранения выявленных дефектов требовалось несколько суток. К тому же моторы AM-35A прошли по три — пять переборок. Не в лучшем положении находился летный и технический состав, эксплуатировавший «Харрикейны», поскольку большинство машин интенсивно использовались англичанами и прибыли в 6-й иак со средним налетом около 100 ч у каждого.

Новые условия применения истребительной авиации предъявляли повышенные требования к работе радио- и спецоборудования. На всех машинах армии английские радиостанции TR-9D заменили более надежными отечественными РСИ-4. В то же время английские ответчики-опознаватели типа «свой — чужой» после освоения и решения ряда технических проблем получили высокую оценку по результатам испытаний в 34-м иап; их смонтировали на 123 истребителя. Отечественные радиополукомпасы РПК-10 успели

установить на 40 машин; заявки на них наша промышленность не успевала удовлетворять. Но немало истребителей ПВО оснастили навигационными приборами, поставленными нам по ленд-лизу.

«Летчики 12-го гвардейского полка, в отличие от фронтовых, много летали в сложных метеоусловиях и были хорошо натренированы в этом отношении, — вспоминал С.А. Микоян, впоследствии известный летчик-испытатель, Герой Советского Союза. — Вначале мы пробивали облака и летали ночью, пользуясь для сохранения пространственного представления только гироскопическим указателем поворота и скольжения ("Пионером"), в сочетании с другими обычными пилотажными приборами, что было далеко не просто. Потом на наши самолеты установили авиагоризонты американского производства (прибор, показывающий положение самолета относительно линии горизонта). Установили также радиополукомпас, показывающий отклонение самолета от направления на наземную радиостанцию. Летать в облаках и за облаками стало легче» [12].

Еще в конце июля 1941 г. заместитель командира 6-го иак подполковник П.М. Стефановский высказал замечания к основным типам наших истребителей с точки зрения ночной работы (см. приложение к первой части книги). Теперь командование считало, что лучшим ночным истребителем окажется специально переоборудованный «Бостон» с бортовым радиолокатором. Относительно высокая скорость, большой запас горючего, мощное наступательное вооружение, экипаж из трех человек, как ожидалось,

повысят вероятность уничтожения ночных разведчиков и бомбардировщиков. Высказывалось мнение, что значительно увеличат шансы на результативный перехват применение РЛС «Гнейс-2» в комбинации с *MRU-105* и станцией «Редут».

Обобщив накопленный опыт, работники штабов пришли к выводу: для успешного перехвата одиночных неприятельских самолетов необходимо оперативно оповещать истребительную авиацию по данным постов ВНОС и средств радиообнаружения. Они должны работать в тесной взаимосвязи, чтобы устранять собственные слабые места. Ведь бойцы-вносовцы не имели возможности фиксировать противника до перелета им линии фронта, обнаруживать полеты над труднодоступной местностью, например, болотами и т. д. А радиолокационные станции не могли работать непрерывно, определять тип и принадлежность обнаруженных самолетов, давать данные о неприятеле, находящемся в так называемой «мертвой воронке». Кроме того, важно было не только своевременно оповестить летчиков, но и предоставить им возможно более точную информацию, а те, в свою очередь, должны были иметь полностью готовые к вылету самолеты.

Уделяя большое внимание совершенствованию материальной части, командование истребительной армии отдавало себе отчет, что победы невозможны без роста профессионального мастерства командиров и летчиков. Борьба с неприятельскими самолетами осуществлялась обычно одним из трех методов: патрулированием по заранее разработанному плану, вылетами с аэродромов-засад по данным постов ВНОС или РЛС, а также путем «свободной охоты» на наиболее вероятных маршрутах полета вражеских экипажей. Чаще всего на противника наших летчиков нацеливали по радио с командных пунктов. Следует отметить, что в последние полтора года войны 97% боев, завершившихся уничтожением немецкого самолета, проходило при наведении истребителя ПВО с помощью радиолокационных станций.

**27. Политинформация в 126-м иап
на аэродроме Чкаловская**

**28. Штурман 126-го иап капитан П.Н. Белясник
уточняет задание зам. командиру части майору
В.С. Кондрашову**





29. После совместного вылета на патрулирование в Московской зоне ПВО.

Справа — майор А.А. Лопатко, вступивший в должность командира 16-го иап, слева — его подчиненный майор Г.Ф. Приймук. Ноябрь 1942 г.

На больших высотах

Еще до вторжения в Советский Союз нацисты уделяли внимание ведению разведки с больших высот. Основным высотным самолетом тогда был Ju86P-2, являвшийся невооруженной модификацией весьма устаревшего бомбардировщика Ju86K, который был оснащен двумя дизельными 6-цилиндовыми моторами Jumo 207 с турбокомпрессорами и промежуточными охладителями входящего в цилиндры воздуха, а также герметической кабиной экипажа. Для увеличения высотности размах крыла увеличили с 22,5 до 25,6 м; при этом его площадь возросла на 1 м². Известно, что несколько Ju86P-2, оборудованных тремя длиннофокусными фотоаппаратами, поступили в конце 1940 г. на вооружение отрядов дальнеразведывательной группы Верховного командования люфтваффе (Auf.Kl.Gr. OKL), возглавляемой подполковником Т. Ровелем (Т. Rowehl), а всего немцы построили около 40 таких самолетов. Некоторые из них достаточно успешно вели работу над совет-

скими тыловыми районами на высотах 11 500 — 12 000 м. О попытках перехвата этих машин на Восточном фронте или воздушных боях с их участием ничего не известно.

О следующей модификации — Ju86R-1 — мы знаем гораздо больше, возможно потому, что они совершали регулярные полеты над Москвой, начиная с лета 1942 г. На машинах еще больше удлиннили крыло, повысили мощность и высотность двигателя (отчасти за счет применения дополнительной системы охлаждения), заменили трехлопастной винт четырехлопастным, смонтировали более современное оборудование. По расчетам конструкторов, практический потолок должен был превышать 14 000 м. Как следует из немецких документов, в июне два доработанных на авиазаводе в Дессау «юнкерса» перелетели в Оршу и вошли в состав отряда 1(F)/Ob.d.L. Уже 8 июля одна из машин на высоте 11 000 м прошла западнее Волоколамска, над Истрой, Ногинском, постепенно поднимаясь все выше. По команде с КП Московского фронта ПВО в воздух поднялись дежурные истребите-



30. Подполковник А.А. Матвеев, командированный из-под Ленинграда (сидит в центре), встретился с летчиками 16-го иап, где до войны он служил военкомом

ли, которые почти час набирали высоту, но ни один из них не смог атаковать вражеский самолет, летевший на 13 000 м. Столь же безрезультатным оказался огонь зенитной артиллерии. Ju86R ушел через Кубинку в юго-восточном направлении.

Данный случай вызвал серьезное беспокойство среди руководства войск ПВО, поскольку не было никакой гарантии, что на германском высотном самолете нет бомбовой нагрузки (как впоследствии стало известно, немцы действительно разработали бомбардировочный вариант Ju86R-2, но применяли его лишь на Западе и Ближнем Востоке). На заседании Военного совета фронта ПВО приняли решения, направленные на повышение эффективности действий летчиков, зенитчиков, а также других бойцов ПВО.

В спешном порядке попытались увеличить практический потолок имевшихся в 6-м иак боевых машин. Наиболее перспективными перехватчиками высотных немецких самолетов, по мнению руководства ПВО, могли стать истребители Микояна и Гуревича. Из результатов испытаний

НИИ ВВС следовало: серийные МиГ-3 при выполнении всех требований инструкции по эксплуатации самолета и мотора могли набрать высоту 11 500 м за 26 мин. При максимальном облегчении машины практический потолок мог увеличиться на 400 м. 15 июля командование 6-го иак приказало сформировать в 16-м иап высотную эскадрилью, оснастив ее облегченными МиГ-3.

Особое внимание предполагалось уделить подготовке летчиков. К 1 августа 1942 г. в корпусе насчитывалось 211 пилотов, готовых работать за облаками, и 251 высотник. Наиболее интенсивные работы велись в 16-м иап, где сформировали специальную высотную эскадрилью, подготовив к пилотированию МиГ-3 на больших высотах 64 летчика (примерно треть — молодежь), из которых 31 добился почетного права называться «заоблачником». Однако отсутствие боевого опыта часто приводило к тому, что, казалось, достаточно тренированные летчики допускали просчеты, неумело пользовались кислородными приборами, теряли сознание на больших высотах.



31. Летчики 16-го иап в ожидании сигнала на вылет. На переднем плане ст. лейтенант Н.А. Семенов. Лето 1942 г.

32. Летчики 16-й иап в Люберцах. Слева направо: И. Шишковский, Г. Приймук, В. Матюшин, И. Смирнов, А. Супрун. Июнь 1943 г.



Например, капитан Н.П. Бурьян, успешно защищавший столицу осенью 1941 г. (имел на счету к концу года четыре личные победы и две в группе), при перехвате высотного разведчика потерял сознание и только чудом дело не закончилось катастрофой.

Как подчеркивал во фронтовой газете корпуса «За храбрость» от 5 августа ст. техник-лейтенант А. Кузнецов, необходимо было предельно внимательно следить за состоянием самолетов, посылаемых для достижения практического потолка, тщательно смазывая шарниры рулей, закрылков, тяг. Внимание технического состава обращалось на обязательное использование зимних масел и недопустимость даже незначительного выбивания масла двигателя через уплотнители.

В разговорах командиров и рядовых летчиков 6-го иак неоднократно высказывалось мнение, что на находящихся в эксплуатации во фронтовых частях самолетах невозможно получить такие же характеристики, в частности, скороподъемности и практического потолка, как во время испытаний. Вступивший в должность командира корпуса генерал А.А. Демидов (он сменил полковника А.И. Митенкова) обратился 21 октября за разъяснениями к командующему ВВС генералу А.А. Новикову. Вскоре в командировку в части ПВО Москвы были направлены ведущие специалисты НИИ ВВС инженер-майор А.Т. Степанец и капитан А.Г. Прошаков.

Они очень быстро выяснили, что летный состав совершенно не знает условий, при которых можно получить наилучшие летные данные (при полете для достижения практического потолка истребителя каким держать число оборотов мотора, какова наиболее выгодная скорость набора высоты, в чем необходимость «облегчения» винта, зачем нужен высотный корректор и т. п.). Кроме того, в 12-м гв. иап, например, отсутствовали пособия по эксплуатации самолетов Як-7А и МиГ-3 (находились тогда на вооружении части) и стоящих на них моторов. Специалисты НИИ ВВС высказали серьезные претензии к старшему инженеру полка инженер-капитану А.П. Чудецкому: аэродинамику многих истребителей портили отверстия и щели,

а также плохо подогнанные щитки и зализы; ряд приборов винтомоторной группы был неправильно установлен.

С 1 по 20 ноября Степанец и Прошаков побывали также в 178-м и 429-м иап, где беседовали с командирами, инженерами, летчиками. После устранения основных дефектов обслуживания, обучения грамотному пилотированию истребителей, летный состав научился «выжимать» из своих машин все, на что те были способны. Выяснилось, что даже серьезно изношенные самолеты способны почти не отставать от новых при наборе высоты. Признавая практическую пользу проделанной работы, командование отметило, что вести успешную борьбу с высотными немецкими разведчиками имеющиеся в корпусе серийные истребители все же вряд ли смогут.

Тем временем первый этап применения Ju86R в районе Москвы завершился. Немецкие источники сообщают, что он продолжался чуть более месяца, и к началу августа обе высотные машины из Орши перелетели в Германию. Основная причина — выработка ресурса моторов, составлявшего всего 25 ч. В середине декабря 1942 г. в состав того же отряда 1(F)/Ob.d.L. прибыли два других Ju86R-1, предварительно прошедшие восстановительный ремонт. В следующем месяце отряд, куда кроме них входили 9 Ju88D, 1 Ju88C и 3 Bf109F, переименовали в 1(F)/100, оставив в подчинении 2-й дальнеразведывательной группы (FAGr2). До конца зимы 1943 г. оба Ju86R были сбиты силами ПВО, о чем наша сторона не подозревала. (Первоначально не знали о причинах потерь и немцы, отметив, что высотные самолеты разбились из-за технических неисправностей.) 24 января зенитный огонь поразил восточнее Вязьмы самолет № 5159, упавший около Издешково. А 9 февраля ст. сержант В.А. Васин из 564-го иап перехва-

33. Герой Советского Союза ст. лейтенант И.Ф. Голубин в ходе Московской битвы одержал 9 личных побед и 2 в группе. Он стоит у Як-7Б
35. МиГи вылетают на перехват неприятельского разведчика с аэродрома Люберцы



тил на высоте около 9000 м над Ржевом шедший с севера Ju86R № 5153, после чего немецкий самолет горящим пошел к земле. Любопытно, что оба самолета пилотировал обер-лейтенант К. Хайдлер (*K. Heidler*). В конце января он получил легкое ранение, но смог воспользоваться парашютом, а спустя 15 дней погиб в бою вместе с наблюдателем обер-лейтенантом А. Лором (*A. Lohr*).

Уделяя большое внимание высотной разведке советской столицы, нацисты в марте прислали на аэродромы Белоруссии три новеньких Ju86R. Уже 26-го числа один из них появился в небе Москвы на высоте примерно 12 000 м. Налет бомбардировщиков АДД на аэродром Орши причинил в конце апреля значительный ущерб материальной части двух базировавшихся здесь отрядов дальних разведчиков. Пострадали и высотные «юнкеры»: Ju86R № 5097 превратился в груды металла, а два других лишь заделали осколки авиабомб. В мае обе поврежденные машины восстановили, и они продолжили интенсивные стратосферные полеты, изредка проникая непосредственно к Москве. В это время линия фронта отстояла от столицы примерно на 500 км.

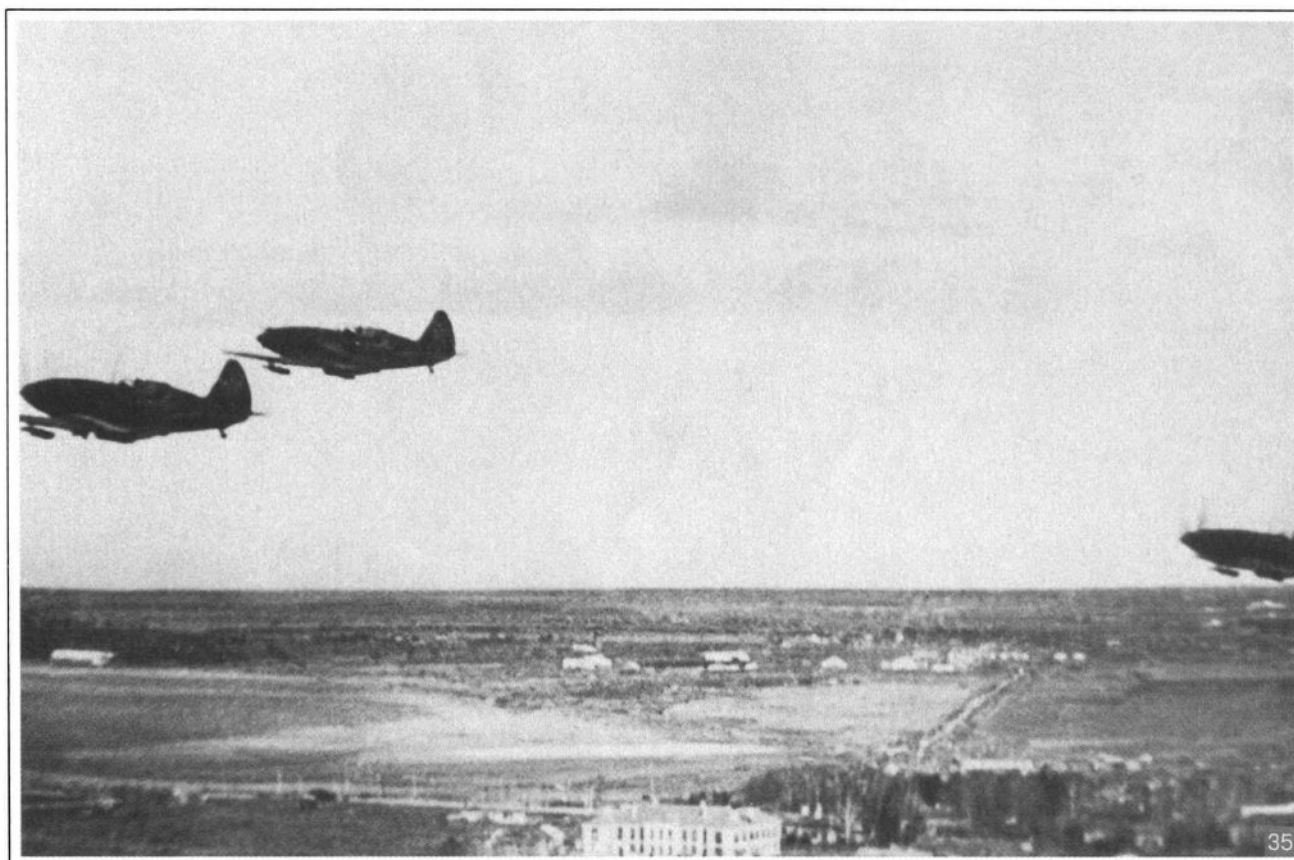
Советское командование надеялось, что высотные разведчики врага могут быть перехвачены максимально облегченными МиГ-3, а также Як-9, оборудованными моторами с нагнетателями В.А. Доллежаля. Оказалось, однако, что имевшиеся в 1-й ВИА МиГи, созданные в свое время для борьбы с противником на больших высотах, обладают меньшим практическим потолком, чем серийные недавно выпущенные «яковлевы» или «лавочкины». Основная причина виделась в сильной изношенности двигателей АМ-35А, ранее неоднократно ремонтировавшихся. Массово выпускать этот мотор давно перестали, а построенная весной 1943 г. небольшая серия новых двигателей на основе АМ-38 оказалась непригодной для установки на истребители. Не оправдали возлагавшихся на них надежд и шесть «улучшенных» машин этого типа (И-230 или МиГ-3Д), которые собрали на опытном заводе А.И. Микояна, — ни один из истребителей не достигал высоты 12 000 м, где предпочитали действовать неприятельские разведчики. К тому же доработки МиГ-3Д заняли много времени.

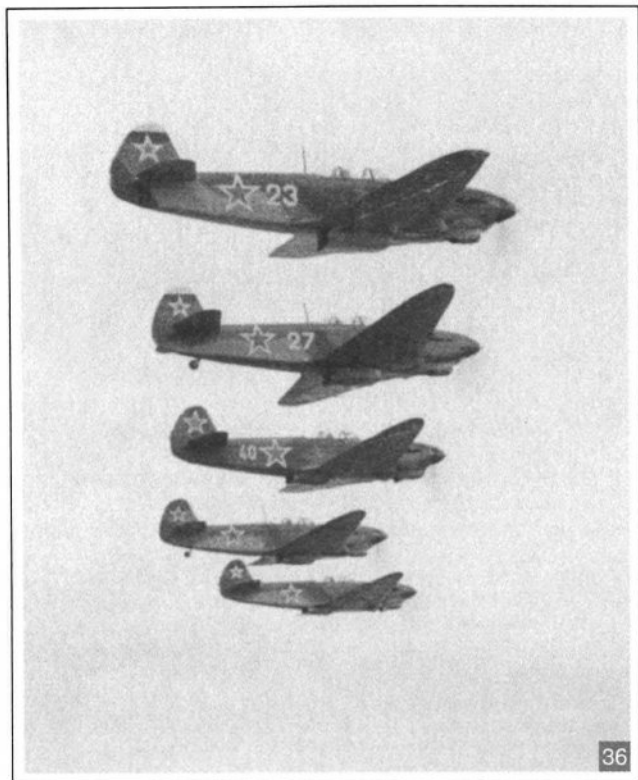


34. Высотный разведчик Ju86R, неоднократно появлявшийся над Москвой на больших высотах. У нас его иногда называли Ju286

Быстрее решил задачу создания высотного истребителя А.С. Яковлев. Истребитель Як-9ПД воплотил весь опыт, накопленный коллективом ОКБ за трехлетний период (И-28, Як-1 «перехватчик» для ПВО, Як-7ПД). Пять высотных Як-9 прибыли в середине апреля 1943 г. для проведения войсковых испытаний в 12-й гв. иап, которым командовал майор К.В. Маренков. Полеты строевых летчиков показали, что практический потолок Як-9ПД не превосходит 11 500 м, да и то при выполнении многочисленных «площадок», необходимых для охлаждения воды и масла двигателя.

2 июня 1943 г. на перехват высотного разведчика с Центрального аэродрома вылетел инспектор по технике пилотирования 6-го иак подполковник Л.А. Шолохов. Самолет Як-9ПД № 01-29 загодя тщательно подготовили к выполнению ответственного задания, и летчик действовал весьма грамотно. Он без осложнений набрал высоту 8500 м и





36. В небе Яки 12-го гв. иап

37. По результативности (7 побед одержано лично и 4 в группе) ст. лейтенант Н.А. Семенов уступал в своей части только капитану И.Ф. Голубину

услышал по радио предупреждение с командного пункта 12-го гв. иап: «Противник прошел Внуково». Сориентировавшись, Шолохов увидел инверсионный след от неприятельского самолета. Разведчик приближался к столице с юга и находился от истребителя на расстоянии примерно 15 км. В горизонтальной скорости «як» значительно превосходил «юнкерс», поэтому самолеты быстро сближались. Когда советский летчик догнал неприятеля, прибор показал высоту 11 650 м (или приведенную по барограмме высоту 12 210 м). Противник находился примерно на 1300 м выше; казалось, скоро можно будет открывать огонь. Наш летчик пилотировал очень плавно, с трудом удерживал машину от срыва в штопор. Но через несколько секунд давление бензина упало до нуля, затем двигатель «яковлева» «запарил», козырек кабины покрылся слоем льда. Шолохов вынужден был прекратить преследование и идти на посадку; Як-9ПД пробыл в воздухе почти час.

Попытка сбить «юнкерс» 10 июня закончилась потерей своего самолета. В тот день мл. лейтенант Ионцев из 34-го иап обнаружил неприятельскую машину на пути к Москве в районе Сычевки. На набор практического потолка у Ju86R уходило больше часа, поэтому профиль маршрута строили таким образом, чтобы на высоту 13 000 м разведчик поднимался при подходе к границам Москвы. Когда Ионцев приблизился к врагу, тот находился на высоте 11 500 м. Облегченный МиГ-3 смог забраться на 11 400 м, после чего температура масла превысила допустимый предел. Не имея времени подготовить атаку, наш летчик решил сходу таранить, но при резкой эволюции мотор его истребителя вспыхнул. Мл. лейтенант успел выдернуть вытяжное кольцо парашюта, после чего потерял сознание от кислородного голодания и пришел в себя лишь на следующий день в госпитале.

ГКО на своем заседании 12 июня рассмотрел вопрос о постройке опытных высотных истребителей, потребовав от главных конструкторов С.А. Лавочкина, А.И. Микояна и А.С. Яковлева к концу лета 1943 г. завершить работы по увеличению высотности своих истребителей до 13 000 м. Практически одновременно в части 1-й воздушной истре-



бительной армии ПВО поступили первые десять «Спитфайров-V», один из которых на испытаниях в НИИ ВВС достиг высоты 11 500 м. Машины попали в 16-й иап, где первыми их облетали майоры Г.Ф. Приймук и Н.П. Дунаев, а также капитан Н.И. Василевский. «Англичанин» получил у них отличную оценку как истребитель-перехватчик, летчикам особенно понравились простота и послушность управления, хороший обзор из кабины. Полеты показали, что при некотором облегчении машины она способна набрать высоту 11 750 м на форсированном режиме работы двигателя.

Наиболее решительную попытку уничтожить Ju86R-1 наши истребители предприняли 22 августа. С разных аэродромов вылетели 15 подготовленных летчиков из 12-го гв., 16-го, 28-го и 562-го иап. В тот день германский экипаж находился над Москвой примерно полтора часа, трижды пройдя над центральной частью города. Наиболее успешно действовал ст. лейтенант Н.А. Семенов из 16-го иап. Набрав 11 500 м, он наблюдал необычно угловатый силуэт машины, желтые консоли сильно удлиненного крыла и неясные очертания крестов. «Спитфайр» приблизился к разведчику на дистанцию 200 м, находясь ниже на 500 м, и с кабрирования летчик открыл огонь из пушек и пулеметов. За несколько минут Семенов израсходовал 30 снарядов и 450 патронов, после чего оружие отказало из-за обледенения. Стало ясно, что «юнкерс» и на этот раз безнаказанно уйдет (кстати, отмечавшееся в некоторых наших источниках упоминание, будто стрелок «юнкерса» отстреливался, не соответствует действительности: применявшиеся на Восточном фронте разведчики не имели вооружения).

На следующий день командующий войсками Западного фронта ПВО генерал М.С. Громадин доложил Верховному Главнокомандующему, что с июля 1942 г. неприятельские самолеты шесть раз беспрепятственно проникали к столице, а имеющиеся в армии ПВО истребители по-прежнему не способны перехватывать высотные разведчики. «Несмотря на то, что противник уже больше года ведет разведку Москвы на большой высоте, вопрос о создании высотных истребителей до сих пор практически не решен» [13], — закончил доклад Громадин.

Вскоре наша разведка получила информацию, что по заданию фирмы «Хейнкель» вблизи Парижа завершается строительство первых экземпляров высотного четырехмоторного самолета He274. Он должен был летать заметно дальше, быстрее и выше, чем Ju86R, вооружался крупнокалиберными пулеметами на электрофицированных турелях с дистанционным управлением и, что самое для нас неприятное, нес до 2000 кг бомб. К счастью, работы по доводке нового германского стратосферного бомбардировщика сильно затянулись и до конца войны их в строй не ввели.

Тем временем советская промышленность продолжила работы по созданию опытных высотных перехватчиков. Наибольшего успеха добился А.С. Яковлев, которому удалось завершить проектирование и постройку нового самолета на основе планера Як-9У. Используя достижения отечественной науки и техники, максимально облегчив самолет, применив для охлаждения масла и воды мощные радиаторы, Александр Сергеевич установил мотор М-106ПВ (с границей высотности 9500 м вместо 8500 м у лучших модификаций М-105ПД), оборудованный системой впрыска водоспиртовой смеси. Истребитель мог непрерывно набирать высоту до практического потолка 13 100 м на номинальном режиме без выполнения промежуточных «площадок». Новый Як-9ПВ (повышенной высотности) удовлетворительно прошел испытания, после чего его передали в июне 1944 г. в опытную эксплуатацию все в тот же 12-й гв. иап. В одном из полетов удалось достигнуть 13 500 м, однако отсутствие герметической кабины ограничивало возможность длительного пребывания летчика на подобных высотах даже с кислородным автоматом. В июле того же года на пополнение истребительной армии ПВО прибыли 27 «Спитфайров-IX», уверенно набравших 12 800 м.

38. Як-9ПД (борт «29»), который после испытаний в НИИ ВВС передали в ПВО Москвы. Известно, что на нем выполнял боевые вылеты инспектор по технике пилотирования 6-го иак подполковник Л.А. Шолохов





39

39. Механик
снаряжает пушку
«Аэрообры»

40. Сестры
Валентина и
Нина (чистит
ствол пушки)
Тарасевич несли
нелегкую службу
оружейников
в 177-м иап

41. Установка
пулемета ШКАС
на Як-1.
Слева направо:
М. Чернова,
Д. Павлова,
О. Телегова
(все в звании
«ефрейтор»)



40

Опыт показал, что тренировка летного состава значит не меньше, чем надежная работа материальной части. Даже у хорошо тренированных пилотов полет на высоту вызывал болезненные ощущения, вялость, апатию, замедленность рефлексов; у большинства ослабевала острота зрения. В специальной эскадрилье 12-го гв. иап в программу высотной подготовки летного состава входила тренировка в барокамере. Группа медиков, руководимая военврачом 2 ранга М.Г. Бабченко, подобрала особую диету для высотников. Им предписывалось перед вылетом на большую высоту спать не менее 8 ч и ни в коем случае не употреблять алкоголь. Не менее тщательно следовало подгонять обмундирование таких летчиков, включая проверку на земле работы кислородной маски.

Выяснилось, что на больших высотах пилоты не испытывали трудностей с общей ориентировкой, но сильно ошибались при детальной ориентировке. Пункты, удаленные на 20 — 30 км, казались расположенными непосредственно под крылом самолета. К тому же дымка, часто отмечавшаяся в Подмоскowie, затрудняла определение местоположения в хорошую погоду. Но большинство дней были облачными, и полет проходил за облаками. Разработанная в штабе инструкция предписывала заблудившемуся летчику снизиться в районе хорошо видимого ориентира до 4000 — 5000 м, снять кислородную маску и тщательно сравнить местность с картой. Если восстановить ориентировку не удавалось, то рекомендовалось запросить о местоположении по радио.

Еще большее значение имело радио при наведении истребителя на врага. Ведь было трудно визуально обнаружить высотного разведчика, за исключением случаев, когда хорошо наблюдался инверсионный след. Здесь многое зависело от опыта и навыков находящегося на КП командира, его взаимопонимания с летчиком. В последний год войны для наведения применяли так называемый

комбинированный метод, то есть с использованием квадратов условной сетки и курсов необходимого движения.

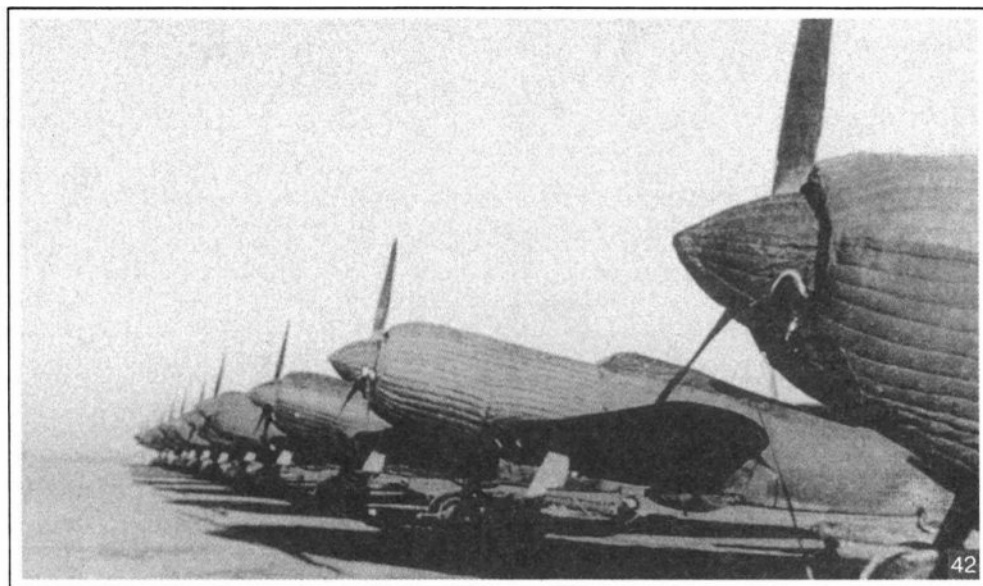
При накоплении опыта летчики 12-го гв. иап научились многим премудростям, включая «правило кругового наблюдения», при котором велся просмотр верхней полусферы для обнаружения неприятеля на пределе видимости. Они знали, что на высотах, приближенных к практическому потолку, истребитель становится очень инертным, маневры затруднены, а на обычный разворот уходят томительные минуты. Поэтому высотники старались подготовить внезапную первую атаку (вторая, как правило, была невозможна) под малыми ракурсами, «замаскировавшись» лучами солнца или инверсионным следом разведчика.

Все же наши летчики-высотники оказались в заметно худших условиях, чем противники из люфтваффе. Ведь на их самолетах отсутствовали автоматы управления самолетом, которыми оснащались многие немецкие машины. Так, на всех М-105 с нагнетателями В.А. Доллежала осуществлялось ручное управление турбомуфтой нагнетателя, что сильно утомляло летчика при приближении к практическому потолку. Еще в июле 1942 г. конструктору А.Я. Щербакову было предписано разработать герметическую кабину для истребителя. Однако до конца войны работа не вышла за рамки опытных образцов, установленных к тому же на «обычные» машины, не предназначенные для полетов на больших высотах.

Для экипажей люфтваффе полеты над Подмосковьем оказались сопряжены с серьезным риском. Но они, по мнению немцев, значительно поднимали моральный дух авиаторов. Кроме того, такие полеты давали возможность Верховному командованию получать информацию о жизни огромного советского города, например, следить за работой железнодорожных узлов. О результатах работы разведчиков можно судить по некоторым германским



42. Новые истребители Ла-7 поступили для перевооружения 34-го иап. Внуково. Май 1945 г.



разведсводкам. В частности, в них есть упоминание об обнаружении после расшифровки фотоснимков станций орудийной наводки СОН-2 «по характерной ровной круглой площадке радиусом 50 — 100 м». В то же время немцы не раскрыли дислокацию (по крайней мере, до конца 1944 г.) наших радиолокаторов в районе Москвы.

Успехи Красной Армии чрезмерно усложнили работу немецких высотных разведчиков в окрестностях столицы. Потеряв сначала Орловский выступ, затем район Смоленска и Левобережную Украину, нацисты лишились аэродромов, с которых Ju86R, имевшие максимальный радиус действия около 650 км, могли летать над Москвой. По советским данным, в 1944 г. не отмечалось полетов высотных разведчиков противника в границах Особой московской армии ПВО, а по немецким отчетам в феврале 1944 г. высотный «юнкерс» совершил на пределе дальности последний полет над Ржевом и Вязьмой. Насколько известно, германским мотористам фирмы «Юнкерс» удалось довести ресурс дизельных высотных моторов до 50 ч, но и он был быстро исчерпан. В марте того же года две изношенные машины (№ 0454 и 0285) вывели в Восточную Пруссию, где их сдали в ремонт.

Последние бои в московском небе

В результате реорганизации 6-го иак, начатой в июне 1943 г., к осени были укомплектованы командным составом и работниками штабов управления 317-й, 318-й, 319-й и 320-й иад ПВО. Вся 1-я воздушная истребительная армия по-прежнему входила в Особую московскую армию и подчинялась генералу Д.А. Журавлеву. Развернувшаяся боевая учеба летчиков, как и зенитчиков, аэростатчиков, наблюдателей, воинов других служб, показала возросшее мастерство бойцов и командиров. Стало нормой проведение постоянных учебных тревог, направленных на повышение боеготовности, выявление и устранение остающихся слабых мест. Должное внимание уделялось согласованной работе всех воинов ПВО. Командование требовало, чтобы ни один самолет противника не остался незамеченным и чтобы каждый из обнаруженных своевременно перехватывался нашими летчиками.

Учебные вылеты перемежались с боевыми. В документах отмечалось высокое летное мастерство майора

43. Немецкий экипаж снимает фотоаппаратуру с самолета-разведчика





44. Командование 177-го иап на аэродроме Кузнечики (около Подольска) встречает английскую военную авиационную миссию, прибывшую изучить особенности эксплуатации «Спитфайр-IX» в советской системе ПВО
45. Герой Советского Союза И.М. Калабушкин из 562-го иап после вылета стоит на крыле своего Яка





П.К. Даргиса, защищавшего небо Ленинграда и Москвы. Он воевал в разных полках, таранил 13 августа 1941 г. «юнкерс», а кроме того одержал пять личных и девять групповых побед. К осени 1943 г. грудь командира 28-го иап украшали два ордена Ленина, он провел 196 боевых вылетов. Еще больший общий налет (254 боевых вылета) имел штурман этой части майор С.Ф. Левин, которому засчитали 11 побед, из них 5 личных, и 14 вылетов на штурмовку поздней осенью и зимой 1941 г., за что он был награжден орденом Красного Знамени.

Путь от рядового летчика до командира 34-го иап прошел подполковник Н.И. Александров, отличившийся при отражении немецкого налета на столицу 22 октября 1941 г. (в то время был комэском). Капитан В.Ф. Коробов успешно воевал сначала в этом полку, а в конце войны в 309-м иап; по данным штаба армии ПВО он сбил 20 неприятельских самолетов, из которых половину — лично. Командир эскадрильи 12-го гв. иап ст. лейтенант К.А. Крюков стал последним защитником Москвы, кто был удостоен высокого звания Героя Советского Союза 29 марта 1944 г. Представление было подписано после выполнения «образцового» перехвата в ходе 297 боевого вылета.

Примерно в полдень 7 октября 1943 г. по тревоге с аэродрома Двоевка (Вязьма) вылетели ст. лейтенанты К.А. Крюков на Як-9Т и А.А. Король на Як-1 из 12-го гв. иап. По командам от станции «Редут» они сблизилась с разведчиком в районе Сычевки и стремительно атаковали его с разных сторон. Резкие изменения курса и высоты, дымопуск не помогли немецкому экипажу скрыться. Гвардейцы преследовали «юнкерс», обстреливая моторы и кабину, до падения самолета. Немецкий пилот получил легкое ранение, штурман — тяжелое, а два других члена экипажа погибли еще в воздухе. Механики подсчитали: для уничтожения врага летчики израсходовали 28 снарядов 37-мм, 140 снарядов 20-мм и 330 патронов 12,7 мм. После этого боя на счету Крюкова стало 5 личных и 10 групповых побед.

Надо отметить, что самолеты противника до конца войны так и не стали легкой добычей для наших истребителей. Кроме накопленного опыта, они использовали для рейдов в небе Подмосковья новейшие технические достижения. Известно, например, об оснащении во второй половине 1943 г. многих дальних разведчиков специальной локационной аппаратурой, предупреждавшей экипаж о приближении советского самолета с задней полусферы. Отметив заметно возросшую скорость «юнкерсов» на высотах 8000 — 9000 м, наши штабы сделали вывод о начале применения неприятелем новой модификации — Ju188F, у которых двигатели Jumo211 заменили на более мощные и живучие BMW801. Из немецких документов следовало: первые три «сто восемьдесят восьмых» попали на воору-

46. Ст. лейтенант П.Ф. Шпак из 12-го гв. иап чаще других поднимался в стратосферу

47. Майор П.К. Даргис успешно сражался с врагом в 7-м, 19-м и 428-м иап, а закончил войну, командуя 28-м иап

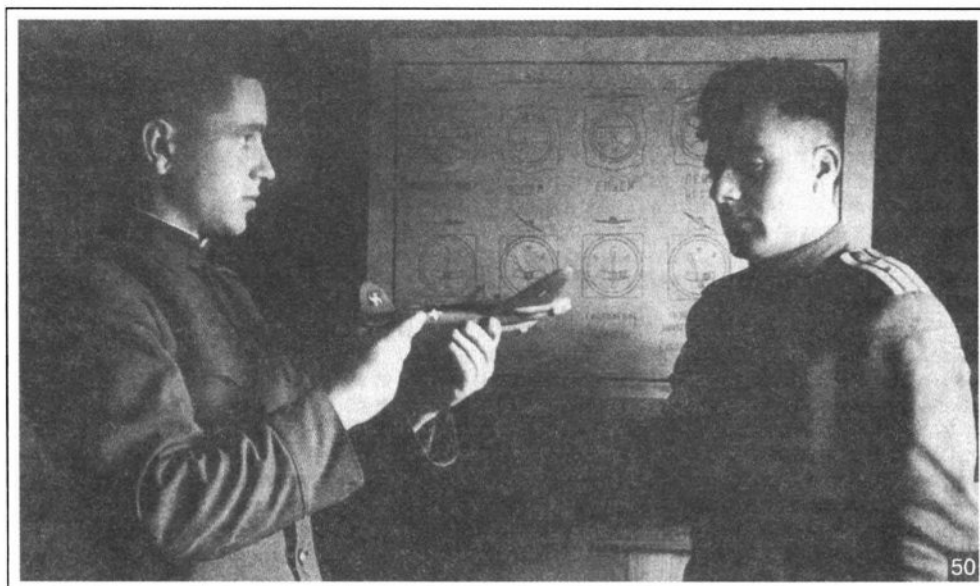
48. Комэск 34-го иап капитан В.Н. Киселев до гибели 6 июня 1944 г. сбил 11 неприятельских машин, из которых 7 лично

49. «Ночник, заоблачник, высотник, искусный мастер своего дела», — писала о комэске 12-го гв. иап капитане К.А. Крюкове фронтовая газета



50. Штурман
736-го иап
Герой Советского
Союза майор
В.Н. Матаков
(справа) проводит
занятия по
воздушно-
стрелковой
подготовке

51. Штурман
28-го иап майор
С.Ф. Левин (справа)
рассказывает
однополчанам
о завершившемся
боевом вылете



жение отряда 4(F)/11, действовавшего на московском направлении, в сентябре 1943 г. В то же время стандартные Ju88D были оборудованы устройством подачи закиси азота, что позволяло кратковременно форсировать мощность и, как следствие, повышать скорость на больших высотах.

С окончанием лета 1943 г. немцы снизили активность работы в границах Особой Московской армии (в августе зафиксировано 200 пролетов немецких самолетов, в сентябре — 66, в октябре — 90 пролетов), но не отказались полностью от ведения разведки. Более того, выяснилось, что разведчик из отряда 4(F)/33 (тот самый, что сбили летчики Крюков и Король) вовсе не случайно 7 октября находился в районе Вязьмы: примерно через 10 ч после его

падения железнодорожная станция подверглась интенсивной бомбежке. В результате налета около 150 вагонов с горючим и боеприпасами вспыхнули (большинство из них взорвались); имелись жертвы среди военнослужащих и гражданского населения. Бомбардировку Вязьмы можно считать последним крупным успехом германских бомбардировщиков на дальних подступах к Москве. Впрочем, рейд не прошел для немцев безнаказанно: при возвращении один из «хейнкелей» группы III/KG4 был сбит между Ельней и Дорогобужем.

В январе 1944 г. неприятель не производил налетов на объекты в зоне ответственности Особой московской армии ПВО, а разведку вел весьма пассивно — лишь два





**52. Механики
готовят
истребитель
капитана
С.А. Микояна**

самолета проникли в воздушное пространство, прикрываемое объединением. О составе последнего можно судить из табл. 5-4 [14].

Семь боевых вылетов совершили в январе наши летчики, один из которых был связан с нарушением экипажем своего же Пе-2 установленных правил пролета. В феврале посты ВНОС зафиксировали появление 13 немецких самолетов. Как правило, разведчики подходили к границам обороняемой тыловой зоны или на высоте около 7000 м, или на бреющем. Ночью в разведывательных целях противник широко использовал трофейные самолеты, особенно часто — В-25.

Вылет на перехват Ju88 днем 18 февраля не принес результатов. Разведчик шел со скоростью 500 км/ч на 6000 м и истребитель не сумел с ним сблизиться. Когда 27 февраля посты ВНОС обнаружили шедший от Вязьмы неприятельский самолет, то незамедлительно с Ржев-

ского аэродрома взлетела пара МиГ-3 из 11-го иап. Заметив погоню, экипаж «юнкерса» стал уходить с набором высоты. Преследование противника еще раз подтвердило: МиГи сильно изношены и полноценными перехватчиками считаться не могут, их моторы перегрелись уже при наборе 8500 м. Выпустив вдогонку неприятеля несколько очередей, мл. лейтенанты Каравайцев и Затыкин были вынуждены вернуться на свой аэродром.

Не принес успеха летчикам 11-й иап бой, состоявшийся 3 марта. При сближении с врагом мл. лейтенант С.Д. Мараев на высоте 8700 м потерял сознание, а МиГ-3 свалился в штопор. К счастью, летчику удалось прийти в себя на высоте 7000 м и вывести машину в горизонтальный полет. После посадки истребителя на его плоскостях были замечены нефтяные пятна. Наши командиры сделали вывод: экипаж «Юнкерса» распылял отравляющие вещества в качестве средства пассивной защиты. Однако



**53. Тренировка
глазомера летчиков
736-го иап на
модели немецкого
бомбардировщика
He111.
Слева направо:
С. Божко,
П. Вернигор
(руководитель
занятий),
А. Соболев,
П. Чекунов**

Таблица 5-4

Состав и дислокация частей 1-й воздушной истребительной армии ПВО к январю 1944 г.

Соединение, командир	Часть	Место базирования
317-я иад (Клин), полковник Н.Ф. Баланов	34-й иап	Клин
	67-й иап	Павловское
	736-й иап	Алферьево
318-я иад (Внуково), полковник Н.Ф. Демидов	28-й иап	Внуково
	11-й иап	Вязьма
	562-й иап	Инютино
	564-й иап	Суково
	565-й иап	Кубинка
	Подразделения 11-го и 562-го иап	Ржев
319-я иад (Дубровицы), полковник В.Л. Лашин	177-й иап	Дубровицы
	178-й иап	Липицы
	309-й иап	Малино
	445-й иап	Кашира
320-я иад (Люберцы), полковник П.Т. Коробков	12-й гв. иап	Центральный аэродром
	16-й иап	Люберцы
	126-й иап	Чкаловское
	429-й иап	Раменское
	488-й иап	Монино

химический анализ пятен в лаборатории воздушной армии не подтвердил этих предположений.

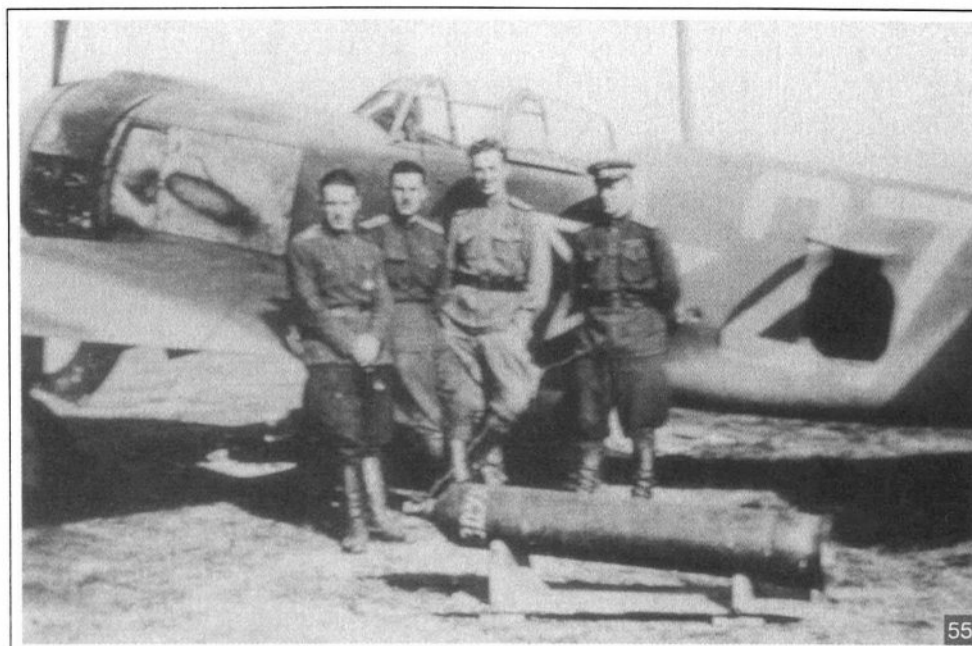
Спустя четыре дня пара истребителей из 736-го иап патрулировала над участком железной дороги Калинин — Лихославль, когда ведущий ст. лейтенант Воробьев услышал в наушниках сообщение от поста ВНОС: «Самолет противника идет на Лихославль». На дистанции в 1000 м наши летчики обнаружили неприятеля, опознанного как Ju88, и начали его преследовать. Немецкий экипаж также заметил опасность. Он стал уходить со снижением, стремясь войти в облачность. Маневр разведчика затруднил ведущему истребителю выполнение атаки, поскольку ему пришлось резко разворачивать Як-7Б, одновременно теряя высоту. К тому же у ст. лейтенанта отказала бортовая радиостанция и настигнуть неприятеля он не смог.

В погоню устремился ведомый мл. лейтенант Гендлин. Для молодого летчика последовавший воздушный бой оказался первым. Не менее пяти атак выполнил он по снижающемуся двухмоторному самолету, после чего отвлекся на перезарядку оружия и потерял неприятеля на фоне леса. Гендлин стрелял не слишком расчетливо, длинными очередями с больших дистанций. В то же время немецкий летчик весьма умело оборонялся, маневрируя в горизонтальной плоскости, используя скольжение для уклонения от трасс «яка». В результате разведчик ушел от преследования.

Как следовало из немецких документов, 7 марта на разведку района северо-западнее Москвы вылетел He111H-20 из группы I/KG4, который пилотировал обер-лейтенант Г. Шеллонг (*H. Schellong*). К весне 1944 г.

54. Герой Советского Союза майор А.Ф. Ковачевич (слева), летом 1942 г. убывший вместе с 27-м иап на фронт в районы Дона и Сталинграда, на подмосковном аэродроме беседует во время отпуска со своим бывшим командиром майором В.А. Ивановым. Ковачевич — зам. командира 9-го гв. иап, Иванов возглавлял 445-й иап. Лето 1944 г.

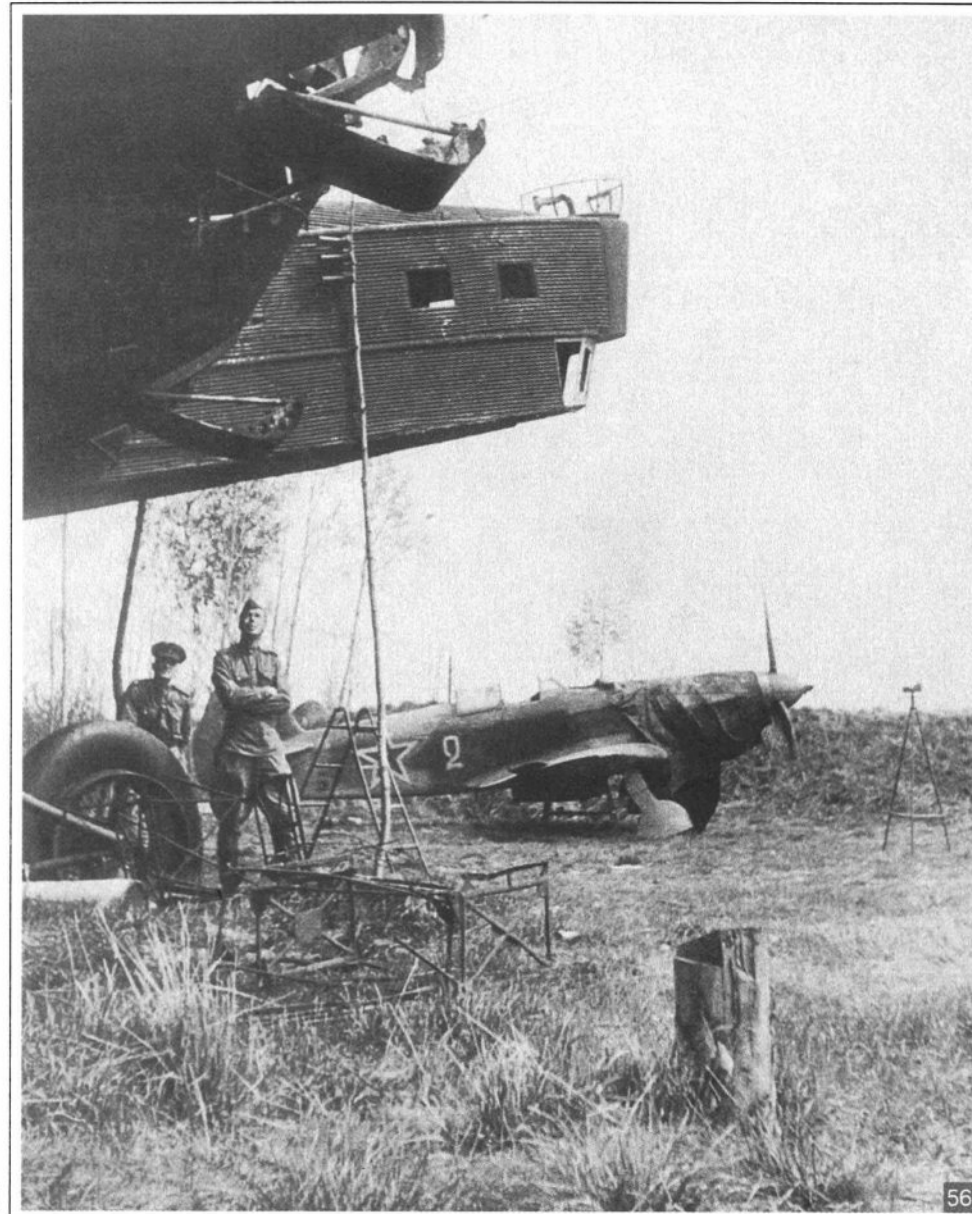




55. Подготовка Ла-5 из 178-го иап на аэродроме Липицы, под Серпуховом. Слева направо: Г.А. Григорьев, С.П. Гайдамака, Н.Д. Дудник, А.М. Балабайкин

56. Вид аэродрома Химки, где базировался 562-й иап. На переднем плане стоит «ветеран» ТБ-3 со снятыми моторами

57. Истребитель Як-1 в ожидании ремонта. Зима 1944 г.



он успел выполнить более 350 боевых вылетов, большинство из которых — на Востоке. Но ему пришлось использовать все свои навыки и умения, чтобы добраться до аэродрома. После атак советского истребителя один из моторов «хейнкеля» вышел из строя, штурман получил серьезное ранение. По воспоминаниям Шеллонга, над Подольском его самолет летел на высоте всего 30 м, и только перевод винта неработающего двигателя во флюгерное положение позволил удержать машину низко над землей. Несмотря на имевшиеся на машине дополнительные топливные баки, она приземлилась в Кросно (юго-восток Польши) практически на последних каплях горючего, пройдя маршрут протяженностью 2800 км.

Эти уточнения еще раз подтверждают вывод, что полеты в район западнее советской столицы выполняли наиболее опытные авиаторы люфтваффе. По германским данным, с 5 февраля по 10 марта 1944 г. их экипажи выполнили 41 успешный дальний и сверхдальний вылет в зоне действия группы армий «Центр». Наши посты ВНОС зафиксировали в марте наиболее активную (относительно всего года) разведывательную деятельность противника, отметив за месяц 4 пролета днем и 12 ночью. Попутно с разведкой немецкие самолеты осуществили ночное бомбометание города Юхнов и небольшой платформы Бухолово (западнее Шаховской) Рижской железной дороги, где имелись незначительные повреждения. Более серьезно пострадала станция Можайск, на которую неприятель сбросил около 20 различных бомб.

В апреле германские самолеты, по данным постов ВНОС, основную работу стали проводить днем, выполнив в светлое время суток 10 пролетов из 14. Оба воздушных боя в этом месяце завершились неудачно для нашей стороны. Сначала не смогли сбить врага авиаторы 11-го иап, которые наиболее активно действовали в первой половине 1944 г. 7 апреля они вылетели буквально через минуту (!) после оповещения от радиолокационной станции

«Редут» в районе Смоленска. Еще через 20 мин пара Соловьев — Чиврагов на МиГ-3 была наведена на Ju88 южнее Издешково (в 50 км юго-западнее Вязьмы). Заметив преследование, противник стал уходить на юго-запад, набирая высоту. На 9000 м «юнкерс» догнал мл. лейтенант Чиврагов и произвел первую атаку, но неточно. Мотор истребителя мл. лейтенанта Соловьева работал с перебоями, но он ликвидировал отставание, приблизился к разведчику и также выпустил очереди. При выводе из атаки МиГ ведущего проскочил вплотную под фюзеляжем разведчика и был сбит ответным огнем.

Оставшись один, Чиврагов выполнил еще четыре атаки, а когда боекомплект закончился, несколько раз пытался нанести удар винтом по стабилизатору «юнкерса» на высоте 10 200 м. В отчете отмечалось, что он «подходил к неприятелю с хвоста, снизу, вплотную, но все попытки таранить не увенчались успехом, т. к. истребитель Чиврагова отбрасывало струей самолета противника вследствие малой скорости МиГ-3» [15]. Израсходовав не только патроны, но и горючее, летчик не дотянул до аэродрома, совершил вынужденную посадку в поле западнее Вязьмы. На следующий день нашли истребитель Ф.В. Соловьева, почти вертикально врезавшийся в землю; летчик погиб в кабине.

Попытались таранить врага наши летчики и 20 апреля, но вновь их преследовала неудача. На этот раз перехват вели ст. лейтенант А.М. Зуйков и мл. лейтенант А.Ф. Коптилкин из 34-го иап. Они стремились взять врага в «клещи», но отказ оружия Ла-5 и падение давления масла вынудили прекратить бой и вернуться на свой аэродром. Командование 317-й иад обратило внимание вышестоящих инстанций на ненадежную работу РЛС «Редут», расположенной в районе Ржева. Оказалось, что, зафиксировав цель на удалении 43 км на высоте 8000 м, станция ее теряла на расстоянии всего в 63 км; на экране локатора постоянно возникали «провалы» в передаче изображения, длившиеся иногда до 3 мин.





58. Комэск, а затем штурман 12-го гв. иап А.Н. Катрич в разное время летал на трех самолетах с дарственными надписями. На снимке изображена машина, приобретенная на деньги саратовского колхозника И.Д. Фролова
59. Молодые летчики беседуют со старшим товарищем. Слева направо: лейтенанты Л. Булганин, В. Иванов и А. Щербаков, майор А. Катрич, лейтенант А. Микоян



Пара Зуйков — Коптилкин провела еще один бой с «юнкерсом» 27 мая. «Лавочкины» не подвели летчиков и, по их докладам, попадания во вражескую машину безусловно были. Однако сбить разведчик не удалось и на этот раз, а обе свои машины оказались потеряны в результате вынужденных посадок; мл. лейтенант Коптилкин получил при аварии многочисленные ушибы. Наводивший подчиненных капитан В.А. Киселев остался недоволен их действиями. Он сам вылетел на перехват появившегося в районе Ржева днем 6 июня неопознанного двухмоторного самолета, но на аэродром не вернулся. И лишь последний бой летчиков Особой московской армии ПВО, проведенный 21 июня 1944 г., завершился, по нашим данным, уничтожением неприятельского самолета, хотя найти подтверждение успеха в германских документах не удалось (описание боя дано в приложении).

Осталось подвести итоги. С июля 1944 г. разведывательная деятельность люфтваффе на московском направлении значительно сократилась. Последнее появление

вражеских самолетов в границах Особой московской армии ПВО отмечалось в октябре. За 1944 г. посты ВНОС зафиксировали 30 пролетов германских самолетов днем и 35 ночью. Основное внимание экипажей противника было направлено на наши железнодорожные перевозки. Они вели разведку, широко используя различные метеорологические факторы и большие высоты. Отмечалось семь случаев бомбардировки тыловых объектов, прикрытых войсками Особой московской армии ПВО.

Для противодействия врагу наши летчики совершили 695 вылетов днем и 73 ночью. При патрулировании и вылетах на перехват они встретили 15 неприятельских машин, с которыми провели 8 воздушных боев. Как правило, неудачи перехвата определялись опозданием с оповещением летчиков-истребителей, их недостаточной огневой и тактической подготовкой, отказами материальной части в самые критические моменты. Вероятно, удалось сбить один двухмоторный немецкий самолет, а свои потери составили два погибших летчика и три



60. У крыла МиГ-ЗД стоят летчики-гвардейцы 2-й эскадрильи. Левый ряд, сверху вниз: ст. лейтенант В. Волохов, комэск капитан М. Цыганов, ст. лейтенант Игошин; правый ряд: ст. лейтенант Г. Фастовец, ст. лейтенант В. Артемов, капитан С. Микоян, мл. лейтенант И. Косарев



самолета. Еще 8 — 10 машин пришлось списать в результате аварий.

Следует отметить, что в течение года, по мере поступления с заводов и по ленд-лизу истребителей новых типов, интенсивно списывали устаревшую, прошедшую несколько ремонтов материальную часть; одних только МиГ-3 в Москве и Подмосковье за первое полугодие утилизировали 62 штуки. При оценке результатов боевых дежурств надо иметь в виду, что наши летчики, как правило, срывали неприятельским экипажам выполнение заданий. Подчеркнем еще раз очень высокий уровень подготовки наших противников и значительно более строгий учет штабами результатов воздушных боев в 1944 г., чего не наблюдалось ранее.

Многие летчики-истребители фронтовой авиации считали службу в ПВО в последние год — полтора войны легким, необременительным делом. Встречалась и весьма ироничная расшифровка аббревиатуры этих войск: «пока воюют — отдохнем». Но с подобным мнением трудно согласиться. Ведь от летчиков противовоздушной обороны требовалось умение выполнять задания в сложных метеоусловиях (именно плохую погоду чаще всего выбирал противник для того, чтобы попытаться прорваться к объектам пригорода столицы), когда их коллеги из фронтовой авиации оставались в своих землянках. Нередко вылеты были сопряжены со значительным риском. К сожалению, не обходилось без серьезных летных



61. Командный и начальствующий составы ПВО ТС у обломков разбившегося Аг-232В. Деревня Яковлева Лапка, 7 сентября 1944 г. Третий справа — командующий генерал-полковник М.С. Громадин, правее — его адъютант, крайний справа — начальник отдела связи ИА ПВО ТС подполковник Б.Д. Жук

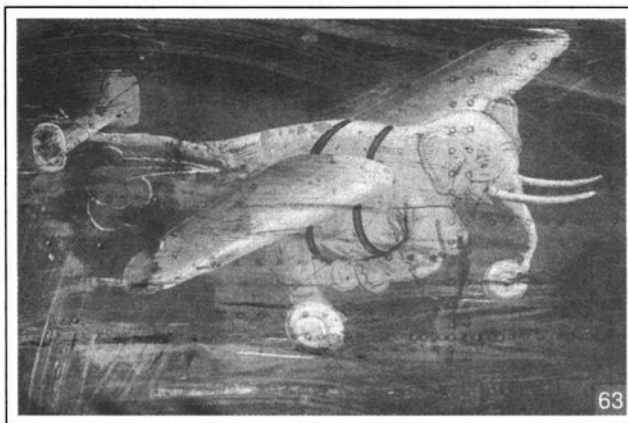
62. Группа генералов на краю летного поля. Крайний слева — командующий 1-й ВИА ПВО генерал-лейтенант С.А. Пестов

происшествий, в которые попадали как молодые, так и накопившие большой боевой опыт летчики. Среди последних отметим погибших в катастрофах командира 28-го иап майора К.Г. Федотова, зам. командира 12-го гв. иап майора П.А. Гвоздева, Героев Советского Союза капитанов Ф.В. Митрофанова (445-й иап) и Н.С. Самохвалова (126-й иап) и др.

Летчики истребители ПВО должны были хорошо владеть современной техникой, включая знание радио- и навигационного оборудования, летать в облаках и ночью, и вблизи земли, и на больших высотах. О том, что от врага следовало ждать любых «сюрпризов», лишний раз напомнил случай, произошедший в ночь на 5 сентября 1944 г. Тогда в рамках проведения операции «Цепелин» самолет Ar232B № 110017 из I/KG200 с диверсантами на борту пересек линию фронта и направился к Смоленску. Посты ВНОС обнаружили неприятельскую машину, ее осветили прожектористы, а зенитчики открыли огонь. Несколько раз меняя направление полета, разведчик вышел в район севернее Вязьмы. Германское командование неслучайно выбрало для рейда данный тип самолета: он был оборудован шасси, позволявшим взлетать и садиться на неподготовленную площадку, вязкий или заболоченный грунт. Тщательно готовило оно и диверсионную группу из двух бывших советских граждан, снабдив агентов П.И. Шило (псевдоним «Таврин») и Л.Я. Адамчик (псевдоним «Шилова», играла роль жены Таврина) отлично выполненными фальшивыми документами, советскими деньгами, специальным оружием из арсенала абвера. Однако отказ мотора заставил немецкий самолет совершить вынужденную посадку, и вскоре диверсанты были обезврежены органами НКВД у деревни Карманово (в 77 км северо-восточнее Вязьмы).

Расследование показало: Таврин готовился провести террористический акт в отношении И.В. Сталина, для чего его вооружили портативным реактивным гранатометом. О предотвращенном покушении, а также о том, что ни один из истребителей 1-й ВИА ПВО не вылетел наперез неприятелю, доложили членам Ставки ВГК. Последовали «оргвыводы», один из которых касался генерала А.В. Бормана — его отстранили от руководства объединением (спустя примерно полтора месяца его назначили зам. командующего 5-й воздушной армией), а в командование 1-й воздушной истребительной армией вступил генерал А.И. Митенков. Он возглавлял объединение до марта 1945 г., после чего был смещен генералом С.А. Пестовым, который встретил на этом посту день Победы.

64. Необычное шасси транспортного Ar232B вызвало особый интерес советских авиационных специалистов



63. На борту транспортного «арадо» красовался летящий слоник — эмблема одного из подразделений эскадры KG200

Источники

1. ЦАМО РФ. Ф. 1-й ВИА ПВО. Оп. 1. Д. 2. Л. 14.
2. Отчеты об оборонительных боях 2-й танковой армии и 47-го танкового корпуса за период с 5 по 13 июля 1942 г. Пер. с нем. М.: 1949. С. 2, 3.
3. Войска ПВО страны в Великой Отечественной войне 1941 — 1945. Краткая хроника. М.: 1981. С. 150.
4. ЦАМО РФ. Ф. 1-й ВИА ПВО. Оп. 1. Д. 2. Л. 60.
5. Составлено по: ЦАМО РФ. Ф. 1-й ВИА ПВО. Оп. 1. Д. 2. Л. 66.
6. Войска ПВО страны... С. 184.
7. ЦАМО РФ. Ф. 20425. Оп. 1. Д. 12. Л. 5, 6.
8. Сообщил автору Г.Н. Урвачев.
9. Составлено по: ЦАМО РФ. Ф. 1-й ВИА ПВО. Оп. 1. Д. 22. Л. 7, 16, 17.
10. ЦАМО РФ. Ф. 20425. Оп. 1. Д. 22. Л. 23.
11. Составлено по: ЦАМО РФ. Ф. 20425. Оп. 1. Д. 12. Л. 7, 71, 112.
12. Микоян С.А. Воспоминания военного летчика-испытателя. М.: 2002. С. 104.
13. ЦАМО РФ. Ф. НИИ ВВС. Оп. 485655. Д. 11. Л. 264.
14. Составлено по: ЦАМО РФ. Ф. 1-й ВИА ПВО. Оп. 1. Д. 33. Л. 4.
15. ЦАМО РФ. Ф. 1-й ВИА ПВО. Оп. 1. Д. 35. Л. 13.

Заключение

Третья, заключительная часть работы охватывает большой промежуток времени, насыщенный событиями. Она начинается с рассмотрения Вяземской воздушно-десантной операции — крупнейшей в Великой Отечественной войне. В середине января 1942 г., когда велось ее планирование, советское наступление развивалось вполне успешно. Казалось, что высадка или выброска крупного соединения (4-го вдк) с частями усиления в тылу группы армии «Центр» окажет решающее влияние на стойкость обороны противника, позволит окружить и уничтожить большую часть немецкой группировки, действовавшей на московском направлении.

Однако неприятель срочно перебросил на угрожаемое направление резервы, предпринял другие экстренные меры по усилению обороны. Несколькими контрударами в феврале немцы отрезали от остальных сил и тылов передовые соединения 29-й и 33-й армий, 1-го гв. кавалерийского корпуса. Войска Западного и Калининского фронтов не смогли соединиться с ними, несмотря на длительные, кровопролитные бои, после чего в апреле Ставка ВГК приказала частям, которые вели бои за линией фронта, выходить на соединение с главными силами. Одним это с большими потерями удалось, другие пробились к партизанам, третьи погибли.

Как теперь известно, в ходе Московской битвы общие потери Красной Армии приближались к 1,9 млн человек, а безвозвратные составили примерно 960 тыс. солдат и офицеров [1]. Наши людские потери в пять — шесть раз превысили потери вермахта, а количество погибших или пропавших без вести было больше в восемь — десять раз [2]. На основании такого невыгодного соотношения некоторые авторы в последние годы делали вывод: грандиозное сражение завершилось поражением советских войск.

С подобным утверждением нельзя согласиться. Ведь результаты сражения оцениваются не столько по понесенным потерям, сколько по тому, насколько сторонам удалось выполнить поставленную командованием задачу. Не менее важно влияние, которое оказала битва на последующие события. И здесь следует подчеркнуть, что операция «Тайфун», начавшаяся как одна из наиболее успешных из спланированных в разное время в недрах германского Генерального штаба, завершилась крахом. Москва устояла, а германская армия стремительно откатывалась от стен советской столицы, оставляя танки, тяжелую артиллерию, обозы... Никогда еще с начала Второй мировой войны вермахт не терпел таких тяжелых поражений. Германия стояла перед перспективой затяжной войны, к которой в то время не была готова ни в военном, ни в экономическом, ни в политическом отношении. Многие гитлеровские генералы и старшие офицеры тогда поняли: победить СССР в ближайшее время не удастся, а наиболее дальновидные уже отчетливо видели грядущий сокрушительный разгром Рейха.

В битве под Москвой потерпели поражение не только сухопутные войска вермахта. Следует подчеркнуть, что люфтваффе, сыгравшие огромную роль в первоначальных победах германской армии, к осени 1941 г. оказались серьезно ослаблены непрерывными боями и перебазированиями. Готовясь к «молниеносной войне» против Советского Союза, Гитлер и его генералы не ожидали столь тяжелых потерь личного состава и материальной части. В конце ноября немцам пришлось вывести множество авиагрупп на отдых и пополнение в Германию. Советские резервы, наоборот, не были израсходованы — их срочно перебросили на защиту столицы. Вполне успешные действия авиации двух фронтов, 6-го иак ПВО, Московской зоны обороны, дальнебомбардировочной авиации и авиации резерва Верховного Главнокомандования позволили ВВС Красной Армии завоевать оперативное господство в воздухе на московском направлении. И тут выяснилось: немецкая армия без поддержки с воздуха не может действовать успешно.

В ходе общего наступления под Москвой нам не удалось надолго удержать господства в воздухе. Сыграли свою роль и организационная раздробленность советской авиационной группировки (разделение авиации на фронтовую и армейскую), и отсутствие у командования и штабных офицеров опыта управления крупными соединениями. Значительное удаление основных аэродромов московского аэроузла от мест наземных сражений и ограниченный радиус действий большинства боевых самолетов, прежде всего истребителей, усложнил прикрытие наземных войск. Хотя численное соотношение в течение весны 1942 г. оставалось весьма выгодным для советских авиаторов, враг смог активизировать свои ВВС, нанеся ряд эффективных ударов на поле боя и в ближнем тылу.

В то же время бесценный опыт централизованного управления и массированного использования наличных сил, полученный в ходе битвы, был использован советским командованием. Одновременно наша сторона весной 1942 г. осуществила ряд мероприятий, направленных на качественное улучшение работы ВВС и ПВО. Перед последней поставили перспективную задачу: сделать московское небо недоступным для неприятельских самолетов. О том, как и когда это удалось, рассказывается в двух заключительных главах книги. Хотя Москва и не сильно пострадала относительно других европейских столиц, которые в разное время бомбили самолеты люфтваффе, опасность сохранялась до последних дней войны и только после залпов победного салюта 9 мая 1945 г. все угрозы окончательно исчезли.

Источники

1. Московская битва в хронике фактов и событий. М.: 2004. С. 474.
2. Составлено по: Гальдер Ф. Военный дневник. Пер. с нем. Т. 3 (1). М.: 1971. С. 388; Т. 3 (2). С. 120, 237.

В расчетах принималось, что в период Московской битвы на войска группы армий «Центр» приходилось две трети всех потерь вермахта на Восточном фронте.

Послесловие

Третья книга, рассказывающая о Вяземской воздушно-десантной операции, завершении наземного сражения на подступах к столице, а также организации и наиболее существенных событиях при обороне Москвы с воздуха в 1942-1944 гг., как и предыдущие две, написана на основе документов и материалов Центрального архива Министерства обороны РФ, Российского государственного архива экономики и германского военного архива в г. Кобленце. Автор выражает благодарность их сотрудникам и особую признательность финским коллегам — историкам К.-Ф. Геусту и М. Салонену, любезно предоставившим ценную информацию по истории люфтваффе.

Переводы с немецкого выполнены А.В. Михайловым и С.А. Липатовым. Иллюстрации из своих коллекций предоставили: Н.Г. Бодрихин, А.А. Вальчук, В.С. Вахламов, Е.И. Гордон, Д.В. Гринюк, Ю.А. Жук, А.Л. Иванов, А.Н. Медведев, С.А. Микоян, Г.Ф. Петров, В.Д. Романенко, А.В. Станков. Помощь при написании работы оказали М.Ю. Быков, В.Л. Голотюк, В.Г. Горбач, В.М. Зарецкий, А.Ю. Лашков, С.В. Морозов, Г.П. Серов, а при ее подготовке к печати Н.А. Большакова, П.Ф. Вяликов, А.А. Егеров, Ю.А. Жук, Н.Е. Кордупова, Г.В. Королева, А.П. Макаров, Н.А. Сахарова. Рецензию на работу подготовил М.Э. Морозов, предисловие написал С.А. Микоян. Автор считает своим долгом выразить всем перечисленным выше коллегам и старшим товарищам глубокую и искреннюю благодарность.

Широкое использование фотографий военного времени позволило сделать книгу более полной и наглядной. Для ее иллюстрации, как и двух предыдущих, использовались снимки, выполненные фронтовыми фотокорреспондентами Н. Грановским, В. Гребневым, В. Кинеловским, Е. Копытом, Д. Черновым и др. Особенно много помещено работ корреспондента газеты «За храбрость» В.И. Федосова, который запечатлел события того трагического и героического времени. Пользуясь случаем, отдадим дань уважения всем этим людям.

Слова признательности хочется высказать в адрес главного редактора Издательского Дома «Техника-молодежи» А.Н. Перевозчикова, его сотрудников: Е.В. Красовской, В.М. Черникова, А.В. Усовой и других.

Неоценимую помощь при работе над книгой оказали И.В. Башнина и А.Н. Медведев.

Автор с благодарностью учтет замечания и предложения, которые последуют от читателей.

Наш e-mail: tns_tm@mail.ru, www. tm-magazin.ru



Фотокорреспондент газеты
«За храбрость» В.И. Федосов. Осень 1944 г.

Литература

Белов П.А. За нами Москва. М.: 1963.
Битва за столицу. Сборник документов. Том 2. М.: 1994.
Войска противовоздушной обороны страны в Великой Отечественной войне. Том 1. М.: 1954.
Гальдер Ф. Военный дневник. Пер. с нем. Т. 3 (2). М.: 1971.
Громов И.И., Пигунов В.Н. Четвертый воздушно-десантный. М.: 1990.
Жуков Г.К. Воспоминания и размышления. Том 2. М.: 1988.
Г.К. Жуков в Московской битве. Сборник документов. М.: 1994.
Журавлев Д.А. Огневой щит Москвы. М.: 1972.
Лисов И.И. Десантники. М.: 1968.
Москва военная 1941 — 1945. М.: 1995.
Московская битва в хронике фактов и событий. М.: 2004.
На страже неба столицы. М.: 1968.

Ордена Ленина Московский округ ПВО. М.: 1981.
Рейнгардт К. Поворот под Москвой. Пер. с нем. М.: 1980.
Русский архив. Великая Отечественная. Т. 4(1). М.: 1997.
Федоров А.Г. Авиация в битве под Москвой. М.: 1968.
Aders G., Held W. Jagdgeschwader 51 "Moelders". Stuttgart: 1983.
Meyer M., Stipdonk P.G. Das Jagdgeschwader 51 "Moelders". Zweibrücken: 1996.
Gundelach K. Kampfgeschwader "General Wever" 4. Stuttgart: 1978.
Kiehl H. Kampfgeschwader "Legion Condor" 53. Stuttgart: 1983.
Obermaier E. Ritterkreuzträger der Luftwaffe. Bd1. Mainz: 1966.
Obermaier E. Ritterkreuzträger der Luftwaffe. Bd2. Stuttgart: 1976.

Приложения

Советские авиаторы, удостоенные за подвиги в Московской битве звания Героя Советского Союза

1. Капитан С.К. Бирюков — зам. командира 42-го ап 36-й ад АДД	20.06.1942	27. Капитан И.И. Мещеряков — комэск 5-го гв. иап	05.05.1942
2. Ст. лейтенант В.Г. Болотов — пом. комэска 61-го шап 47-й сад	12.04.1942	28. Лейтенант В.В. Мигунов — летчик 29-го иап 31-й сад	22.10.1942
3. Лейтенант М.З. Бондаренко — комэск 198-го шап 4-й УАГ Ставки ВГК	06.06.1942	29. Ст. лейтенант Ф.В. Митрофанов — комэск 445-го иап 6-го иак ПВО	14.02.1943
4. Подполковник А.Н. Витрук — командир 65-го шап	24.02.1942	30. Лейтенант Г.Т. Невкипелый — комэск 65-го шап	24.02.1942
5. Лейтенант И.Ф. Голубин — зам. комэска 16-го иап 6-го иак ПВО	04.03.1942	31. Капитан П.И. Песков — летчик 5-го гв. иап	05.05.1942
6. Ст. лейтенант Е.М. Горбатюк — комэск 28-го иап 6-го иак ПВО	04.03.1942	32. Ст. лейтенант Б.Г. Пирожков — комэск 787-го иап ПВО	14.02.1943
7. Майор Н.П. Городничев — зам. комэска 5-го гв. иап	05.05.1942	33. Мл. лейтенант Е.И. Пичугин — летчик 441-го иап 6-го иак ПВО	14.02.1943
8. Капитан Г.А. Григорьев — зам. комэска 178-го иап 6-го иак ПВО	14.02.1943	34. Капитан Я.И. Пляшечник — командир отряда 1-го тбап 23-й ад	20.06.1942
9. Ст. лейтенант А.И. Груздин — пилот 1-й авиатранспортной ад ГВФ	26.11.1941	35. Капитан А.Г. Рогов — комэск 40-го бап	22.10.1941
10. Мл. лейтенант Ф.Т. Демченков — летчик 150-го бап 46-й ад	12.04.1942	36. Мл. лейтенант М.А. Родионов — летчик 562-го иап 6-го иак ПВО	14.02.1943
11. Лейтенант С.Ф. Долгушин — комэск 180-го иап 46-й ад	05.05.1942	37. Батальонный комиссар А.М. Соколов — военком эскадрильи 5-го гв. иап	12.04.1942
12. Капитан В.В. Ефремов — зам. комэска 5-го гв. иап	05.05.1942	38. Капитан Ф.Ф. Степанов — летчик 1-го тбап 23-й ад	20.06.1942
13. Ст. лейтенант И.Н. Заболотный — летчик 16-го иап 6-го иак ПВО	04.03.1942	39. Мл. лейтенант В.В. Талахихин — зам. комэска 177-го иап 6-го иак ПВО	08.08.1941
14. Майор В.А. Зайцев — штурман 5-го гв. иап	05.05.1942	40. Капитан К.Н. Титенков — комэск 11-го иап 6-го иак ПВО	28.10.1941
15. Мл. лейтенант И.С. Зудилов — летчик 163-го иап 7-й сад	05.05.1942	41. Капитан В.И. Туровцев — комэск 198-го шап 31-й ад	12.04.1942
16. Ст. лейтенант И.Н. Калабушкин — комэск 562-го иап 6-го иак ПВО	04.03.1942	42. Мл. лейтенант Ф.К. Фак — нач. связи эскадрильи 150-го бап 46-й ад	05.05.1942
17. Лейтенант Н.М. Карабулин — летчик 215-го шап 47-й сад	12.04.1942	43. Мл. лейтенант А.Г. Хвостунов — летчик 150-го бап 46-й ад	05.05.1942
18. Лейтенант А.Н. Катрич — зам. комэска 27-го иап 6-го иак ПВО	28.10.1941	44. Ст. лейтенант С.А. Харченко — летчик 752-го ап 24-й ад ДД	20.06.1942
19. Ст. лейтенант П.Т. Кашуба — пилот 2-й авиагруппы ОН Генштаба КА	26.11.1941	45. Ст. лейтенант В.А. Хитрин — летчик 29-го иап 31-й ад	22.10.1941
20. Майор И.И. Клецев — комэск 521-го иап	05.05.1942	46. Ст. лейтенант И.М. Холодов — зам. комэска 28-го иап 6-го иак ПВО	04.03.1942
21. Лейтенант В.Е. Ковалев — летчик 11-го иап 6-го иак ПВО	05.05.1942	47. Капитан В.М. Чистяков — штурман отряда 1-го тбап 23-й ад	20.06.1942
22. Капитан А.А. Кондратюк — зам. комэска 5-го гв. иап	05.05.1942	48. Лейтенант И.П. Шумилов — летчик 16-го иап 6-го иак ПВО	04.03.1942
23. Мл. лейтенант В.И. Коробкин — летчик 215-го шап 47-й сад	12.04.1942		
24. Ст. лейтенант К.А. Крюков — комэск 12-го гв. 320-й иад 1-й ВИА	29.03.1944		
25. Лейтенант С.В. Макаров — летчик 180-го иап 46-й ад	05.05.1942		
26. Мл. лейтенант В.Н. Матаков — зам. комэска 27-го иап 6-го иак ПВО	04.03.1942		

Примечание. Приведены только имена авиаторов, награжденных за успехи в битве под Москвой. Например, майоры П.П. Глазков и И.М. Зайкин из 750-го ап, А.И. Шапошников из 751-го ап и другие отмечены за бомбардировку промышленных объектов противника в его глубоком тылу — их нет в списке.

Немецкие авиаторы, награжденные за успехи в ходе Московской битвы

Кавалеры «Рыцарских Крестов» («Ritterkreuzträger»)

1. Обер-фельдфебель В. Бендер (<i>W. Bender</i>) — штурман экипажа II/KG3	08.09.1941	14. Обер-фельдфебель В. Минк (<i>W. Mink</i>) — летчик II/JG51	19.03.1942
2. Обер-лейтенант Й. Биспинг (<i>J. Bisping</i>) — штурман экипажа 4/Ob.d.L.	22.10.1941	15. Обер-лейтенант Х. Мюллер (<i>H. Mueller</i>) — командир отряда в II/KG76	03.05.1942
3. Обер-фельдфебель Э. Вагнер (<i>E. Wagner</i>) — летчик III/JG51	17.11.1941	16. Обер-лейтенант К. Нозль (<i>C. Noell</i>) — летчик 4/Ob.d.L.	22.10.1941
4. Капитан Г. Виттман (<i>H. Wittmann</i>) — командир штабного отряда KG53	23.11.1941	17. Обер-лейтенант М. Отто (<i>M. Otto</i>) — командир отряда в III/StG2	05.04.1942
5. Лейтенант Б. Галлович (<i>B. Gallowitsch</i>) — летчик IV/JG51	24.01.1942	18. Капитан О. Поттер (<i>O. Potter</i>) — командир I/KG77	16.04.1942
6. Обер-лейтенант В. Кайзер (<i>W. Kaiser</i>) — летчик II/StG1	06.01.1942	19. Капитан Г. Пресслер (<i>G. Pressler</i>) — командир III/StG2	04.02.1942
7. Подполковник Ф. Кёлер (<i>F. Koehler</i>) — командир Auf.Kl.Gr.122	04.11.1941	20. Обер-лейтенант Й. Ригер (<i>J. Rieger</i>) — командир отряда в II/StG2	19.03.1942
8. Лейтенант Й. Киль (<i>J. Kiel</i>) — летчик I/ZG26	18.03.1942	21. Обер-фельдфебель О. Танге (<i>O. Tange</i>) — летчик II/JG51	19.03.1942
9. Обер-лейтенант Ф. Ланг (<i>F. Lang</i>) — командир отряда в I/StG2	22.11.1941	22. Обер-фельдфебель А. Хачфель (<i>A. Hachfel</i>) — летчик II/StG1	06.01.1942
10. Обер-лейтенант Г.-Й. Леман (<i>H.-J. Lehmann</i>) — летчик III/StG2	23.11.1941	23. Обер-фельдфебель Х. Хеннинг (<i>H. Henning</i>) — летчик I/KG77	22.05.1942
11. Лейтенант Д. Лукеш (<i>D. Luckesch</i>) — летчик III/KG76	20.12.1941	24. Капитан Й. Цемски (<i>J. Zemsky</i>) — командир II/StG2	04.02.1942
12. Обер-лейтенант Р.-Г. фон Малаперт (<i>R.-G. von Malapert</i>) — командир отряда в II/StG1	06.01.1942	25. Обер-лейтенант Г.-К. Штепп (<i>G.-K. Stepp</i>) — командир отряда в III/StG2	04.02.1942
13. Лейтенант Э. Мейер (<i>E. Meyer</i>) — летчик I/ZG26	20.12.1941	26. Лейтенант Г. Штрелов (<i>H. Strelow</i>) — командир отряда в II/JG51	19.03.1942

Кавалеры «Дубовых листьев» к «Рыцарскому Кресту»

1. Обер-фельдфебель Г. Хоффман (<i>H. Hoffmann</i>) — летчик IV/JG51	19.10.1941 (№ 36)	5. Подполковник В. Хаген (<i>W. Hagen</i>) — коммодор StG1	17.02.1942 (№ 77)
2. Майор О. Вайс (<i>O. Weiss</i>) — командир II(Sch)/LG2	31.12.1941 (№ 52)	6. Генерал-фельдмаршал А. Кессельринг (<i>A. Kesselring</i>) — командующий 2-м воздушным флотом	25.02.1942 (№ 78)
3. Майор Х. Хитчхольд (<i>H. Hitschhold</i>) — командир I/StG2	03.02.1942 (№ 57)	7. Лейтенант Г. Штрелов (<i>H. Strelow</i>) — командир отряда в II/JG51	24.03.1942 (№ 84)
4. Капитан Р. Кальдрак (<i>R. Kaldrack</i>) — командир II/ZG1	09.02.1942 (№ 70)	8. Капитан В. Шпис (<i>W. Spies</i>) — командир I/NJG4	05.04.1942 (№ 85)

Кавалеры «Мечей» к «Рыцарскому Кресту» с «Дубовыми листьями»

1. Майор Г. Лютцов (<i>G. Lutzow</i>) — коммодор JG3	11.11.1941 (№ 4)	2. Капитан Г. Бэр (<i>H. Baer</i>) — командир отряда в IV/JG51	16.02.1942 (№ 7)
---	------------------	---	------------------

Примечания. 1. По другим данным майор О. Вайс был награжден 2.01.1942, а майор Х. Хитчхольд — 31.12.1941.
2. В скобках указан порядковый номер присвоения высших наград среди всех военнослужащих вермахта.

Из телеграфного отчета оперативного отдела штаба 8-го авиакорпуса от 4 апреля 1942 г.

Относительно действий и успехов 8-го авиакорпуса с 1 по 31 марта 1942 г. имеются следующие данные.

Выполнено 8810 боевых вылетов, из них 415 для транспортных целей и 246 ночных; собственные потери составили 36 самолетов.

В воздухе сбито 235 неприятельских самолетов, в том числе 51 огнем зенитной артиллерии.

Кроме того, 198 самолетов уничтожено на аэродромах. Противник потерял 100 танков, из которых 34 поражено орудиями ЗА.

В результате бомбардировочных или штурмовых действий противник лишился 106 орудий, более 1000 автомашин, около 600 повозок и саней, 96 железнодорожных составов, 123 локомотива. Налетами немецких самолетов разрушены многие станционные постройки и железнодорожное оборудование, отмечались длительные

многократные перерывы в движении поездов.

Нанесены серьезные повреждения авиационным заводам в Воронеже, Рыбинске, Иванково и Константиновскому нефтяному заводу.

Доставлено 1139,5 т грузов сухопутным войскам, а еще 155,5 т для нужд частей ВВС.

Поддерживая наземные войска, зенитчики отразили многочисленные атаки неприятеля.

В ходе контрнаступления, авиаполевые части люфтваффе вернули шесть ожесточенно обороняемых противником населенных пунктов, захватив при этом 600 пленных, много оружия и боевой техники.

Источник: S. Radke. Kampfgeschwader 54. Von der Ju 52 zur Me 262. Muenchen: 1990. S. 113.

Описание воздушного боя, проведенного летчиками оперативной группы 12-го гв. иап гвардии ст. лейтенантом Г.Е. Фастовцом и мл. лейтенантом Ю.И. Барановым на истребителях Як-9Т с самолетом Ju88.

21.06.44 г. Время 18 ч 59 мин — 19 ч 24 мин.

Район: От озера Жижицкое, 40 км юго-восточнее г. Великие Луки, до озера Свиоле в 40 км северо-западнее г. Невель.

Погода: облачность 7 — 9 баллов, разорванно-кучевая, высотой 1000 м, видимость 10 км.

Наведение: при помощи постов ВНОС и РЛС «Редут».

В 18 ч 59 мин было получено сообщение о приближении неприятельского самолета курсом 90° на высоте 8000 м вдоль железной дороги Смоленск — Вязьма. Сближение происходило на попутных курсах с набором высоты, скрытно от противника. В районе Холм-Суминский произошла встреча с противником. Взяв Ju88 в «клещи», Баранов снизу слева, а Фастовец сверху справа выполнили первую атаку. После этого нижний стрелок открыл неприцельный огонь по самолету Баранова. «Юнкерс» резким разворотом влево перешел в пикирование, рассчитывая уйти в облачность. Из облачности вверх самолет не вышел, и после безуспешного 5-минутного поиска противника Баранов вернулся на свой аэродром.

Гвардии ст. лейтенант Фастовец преследовал Ju88 и с дистанции 150 м произвел вторую атаку. Он дал длинную очередь по левому мотору и нижнему стрелку, который после этого более не вел стрельбы. Третью атаку Фастовец выполнил перед входом «юнкерса» в облачность, а при выходе неприятеля из облаков он зажег левый мотор Ju88. Немецкий летчик пытался оторваться от преследования истребителя на снижении, одновременно он скольжением сбивал пламя. Фастовец произвел еще четыре атаки в хвост «юнкерса», причем восьмой заход он выполнил на высоте всего 100 м, где был отсечен сильным зенитным огнем, и дальнейшее преследование врага прекратил.

Бой продолжался 15 мин. Было израсходовано 130 снарядов 37 мм и 240 патронов БС. Оба истребителя Як-9Т целы.

По докладу Фастовца все атаки он вынужден был выполнять спешно, поскольку противник то входил, то выходил из 7-бальной облачности. Летчик считает, что неприятельский самолет упал в 30 — 35 км за линией фронта северо-западнее г. Невель.

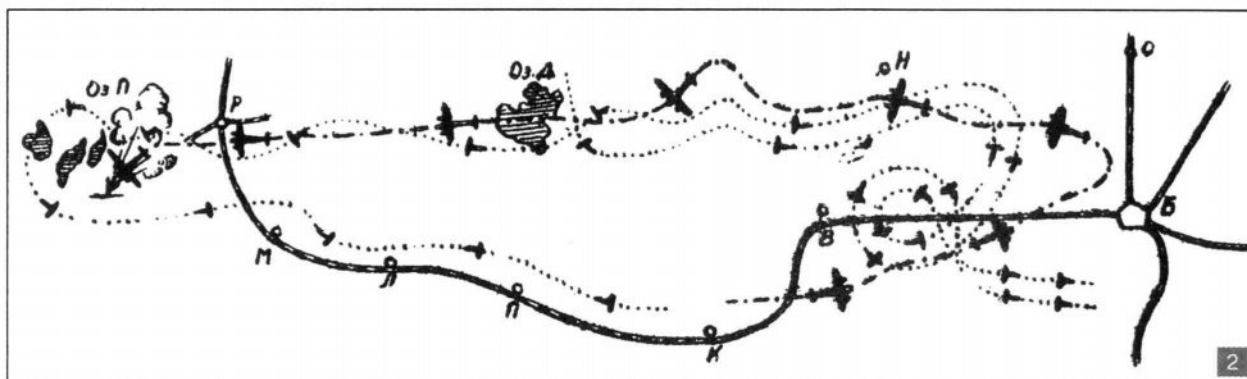
Примечание: это последний воздушный бой, проведенный истребителями ПВО Москвы.

Источник: Ф. 1-й воздушной истребительной армии ПВО. Оп. 1. Д. 35. Л. 52, 53. «Описание воздушных боев 1944 г.».



1. Ст. лейтенант Г.Е. Фастовец стоит на крыле истребителя. Итоговый счет незаурядного летчика был таким: выполнено 213 боевых вылетов, проведено 33 воздушных боя, сбито 8 неприятельских самолетов, из них 5 лично

2. Схема последнего боя, проведенного летчиками 1-й ВИА ПВО, составленная по докладу Фастовца





ЛаГГ-3 капитана А.С. Грошева из 564-го иап. Аэродром Фили, 1942 г.



Ла-5Ф штурмана 126-го иап капитана П.Н. Белясника. Самолет построен на деньги летчика. Август 1943 г.



Як-16 ст. лейтенанта В.Ф. Коробова из 34-го иап. Сентябрь 1943 г.



Як-9 капитана С.А. Микояна из 12-го гв. иап. Аэродром Двоевка, около Вязьмы, лето 1944 г.



Як-9 562-го иап. Аэродром Инютино, 1944 г.

