

ВОЕННО-ВОЗДУШНЫЕ СИЛЫ ЮГО-ЗАПАДНОГО ФРОНТА В НАЧАЛЕ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ

Показаны боевые действия авиации Юго-Западного фронта в первые дни войны. На основе изучения материалов, раскрывающих действия авиации по отражению вторжения германских войск на территорию Советского Союза, автор делает вывод, что авиация действовала разрозненно, без массирования её сил и средств, слабо взаимодействуя с наземными войсками, уступая противнику в тактике и мастерстве, что не позволило ей оказать эффективную помощь сухопутным войскам.

Ключевые слова: военно-воздушные силы; война; боевые действия.

В состав боевой группировки, отражавшей вероломное нападение немецко-фашистской Германии, входили войска Юго-Западного фронта (ЮЗФ), и с 25.06 по 6.07 1941 г. – соединения и части 18-й армии Южного фронта. В ходе боёв для восполнения потерь и укрепления этой группировки войск было дополнительно введено 12 дивизий, 6 бригад и управление 18-й армии. Авиационное обеспечение операции осуществляли ВВС Юго-Западного фронта (командующий ВВС генерал Е.С. Птухин, с июля 1941 г. – генерал Ф.А. Астахов). Ширина фронта боевых действий составляла 600–700 километров. В первый день войны противник вторгся в пределы Юго-Западного фронта. Главное командование поставило задачу четырем стрелковым и шести механизированным корпусам при участии всей фронтовой авиации сходящимися ударами в направлении русла Вислы уничтожить вражескую группировку на советской земле и занять к 24 июня район Люблина. На тот момент в советской группировке войск имелось 1 759 боевых самолётов, в немецкой – 772. Превосходили советские войска в численности. Они имели 864 600 чел., что на 22,7 тыс. больше, чем в фашистских войсках.

23 июня в районе Луцк, Дубно, Ровно развернулось встречное танковое сражение с участием нескольких тысяч бронированных машин, пехоты, артиллерии, авиации. Главные усилия стрелковых и механизированных корпусов Юго-Западного фронта были направлены на разгром 1-й танковой группы противника, наступавшей на смежных флангах 5-й армии генерала М.И. Потапова и 6-й армии генерала И.Н. Музыченко. События начали развиваться крайне неблагоприятно для советских войск. Прежде всего, негативную роль сыграла несогласованность действий различных родов войск. Механизированные соединения вступали в бой в разное время и по частям – всё это и не позволило решить поставленную Ставкой ГК задачу. Не спасли положения и ВВС Юго-Западного фронта, хотя усилия авиаторы затратили немалые. Только в период с 22 по 30 июня они ежедневно совершали примерно по 600 самолётывылетов, что свидетельствует о том, что главные силы советской авиации на данном направлении не были разгромлены неприятелем на аэродромах в первые дни войны. Более того, ряд соединений, например, 44-я истребительная авиадивизия (ИАД), 17-я смешанная авиадивизия (САД) и 19-я бомбардировочная авиадивизия (БАД) вовсе не пострадали в тот трагический воскресный день [1. С. 22–23, 25].

В первых же боях советские лётчики-истребители сбили несколько самолётов, рассеяли часть групп немецких бомбардировщиков, но полностью сорвать их

действия им не удалось. Воспользовавшись разрозненностью действий советской авиации, фашистские лётчики нанесли удары по 23 аэродромам ВВС ЮЗФ и вывели из строя около 200 самолётов. Бомбардировочная авиация фронта использовалась для уничтожения танковых колонн. Только в первый день войны она совершила 240 самолётывылетов в этих целях [2. С. 138]. Военно-воздушные силы Юго-Западного фронта в начальный период войны направили примерно 45% всех самолётывылетов на борьбу за господство в воздухе, прикрытие своих войск, объектов тыла фронта, крупных промышленных, административно-политических центров; до 35% вылетов – на поддержку наземных войск; около 20% вылетов – на ведение разведки и менее 1% вылетов были связаны с атаками различных тыловых объектов неприятеля [3. С. 34]. Борьбу за господство в воздухе истребители авиационных дивизий вели преимущественно путем патрулирования над наземными войсками, наиболее важными объектами и при сопровождении ударных самолетов. Состав групп, участвовавших в этом, колебался от двух-трех до девяти самолетов, налеты на неприятельские аэродромы при этом не были организованы, что позволяло противнику чувствовать себя в безопасности над «своей территорией».

Действия ВВС ЮЗФ позволили несколько снизить боевые возможности немецких танковых и моторизованных соединений, но итоговые результаты авиаударов не удовлетворяли Военный совет фронта. Усилия советской авиации были «распылены» по многочисленным целям. От таких действий пострадали в большей степени только тыловые колонны и обозы противника, но это не оказывало серьезного влияния на ход приграничного сражения. Вопреки расчетам командования, истребители 14-й и 15-й сад не смогли в утренние часы ни непрерывно патрулировать над указанным районом (они были вытеснены более сильными группами противника), ни обеспечивать надежного сопровождения ударных самолетов, действуя парами или звеньями. Все это способствовало вражеским асам, по их утверждению, добиться на рассматриваемом направлении за 25 и 26 июня 98 побед. Что касается авиационной разведки, то она, к сожалению, в первые дни войны работала неудовлетворительно. Например, на основе первых разведсводок штаба ЮЗФ можно сделать вывод: экипажи фиксировали только то, что происходило на поле боя, причем неточно. Это стало возможным потому, что разработанные в мирное время планы ведения воздушной разведки носили слишком общий характер. В них не указывалось, кто, какими силами и способами, какие объекты и с какой целью должен разведывать. Поэтому в июне большинство

вылетов на разведку совершалось по усмотрению командиров частей и соединений. Наиболее важные задания выполняли экипажи двух разведывательных полков, работавших в интересах штабов и командования фронта и ВВС [2. С. 139].

Разведывательные авиационные полки (РАП) несли большие потери. Способствовало этому то, что перед войной немногочисленная «специализированная» разведывательная авиация КОВО, подобно большинству других приграничных округов, была укомплектована преимущественно молодыми авиаторами. Вероятно, в слабой тактической подготовке личного состава видится главная причина высоких потерь. Но и находящаяся на вооружении разведывательных полков материальная часть вызвала много нареканий со стороны лётчиков.

В самолетах Як-2 и Як-4 летный и технический состав 316-го РАП разочаровался еще до начала боевых действий. Самолеты СБ из 315-го РАП и вовсе не могли вести разведку днем в условиях сильного противодействия немецкой истребительной авиации – полк понес большие потери и вскоре был расформирован.

Борьба за господство в воздухе и его завоевание на юго-западном направлении была важнейшей задачей соединений немецкого 5-го авиакорпуса, да и всего 4-го воздушного флота генерал-полковника А. Лёра. Не только 22 июня, но и в следующие несколько дней многие истребители с мелкими бомбами в контейнерах и большинство бомбардировщиков непрерывно атаковали наши приграничные (и не только) аэродромы, стремясь вывести из строя как можно больше техники.

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

Значительных успехов фашистским лётчикам удалось добиться, прикрывая соединения 1-й танковой группы во время фронтового контрудара советских войск. 25 июня они одержали 30 побед, и уже следующим утром три группы 3-й истребительной эскадры, заняв аэродромы в непосредственной близости от района боевых действий, в Луцке и Владимир-Волыньском, продолжили развивать свой успех. Только один 9-й отряд совершил 5 групповых вылетов (по 12 «мессершмиттов») и одержал 8 побед.

Всего, по немецким данным, 26 июня немецкой истребительной авиацией было уничтожено 68 советских машин в воздушных боях и 5 – огнем зенитной артиллерии. Чаще всего жертвами вражеских «охотников» становились ДБ-3 – 26 таких самолётов было сбито фашистскими лётчиками в тот день. Из советских документов потери составили 16 дальних бомбардировщиков.

В конце июня большую роль в общем объеме усилий люфтваффе занимали бомбардировки отходящих колоннами и в беспорядке, советских войск. Немецкие бомбардировщики в течение нескольких суток подвергали воздействию с воздуха тылы советской 6-й армии, западнее Львова. Еще интенсивнее, чем в первые дни войны, фашистская авиация вела боевые действия по срыву дневных перегруппировок советских войск, бомбила склады, станции снабжения, командные пункты ЮЗФ, которые, как правило, прикрывались достаточно

сильными средствами ПВО, но это не останавливало германских лётчиков [1. С. 32, 34].

Большую роль в исходе приграничного сражения сыграла универсальность бомбардировщиков типа Хе-111 и Ю-88. Немецкое командование использовало их как для решения стратегических задач, так и для поддержки своих войск на поле боя. При этом дальность этих двухмоторных бомбардировщиков конвертировалась в длительность «висения» над полем боя. Поэтому они были самыми страшными самолётами для советской артиллерии и колонн автомашин на дорогах львовского выступа. Если войска в окопах и танки на исходных позициях – это «крепкий орешек», то толпы людей и автомашин в пробках выкашивались авиабомбами с устрашающей эффективностью [4. С. 240].

Однако сами немцы были не в восторге от подобной универсальности, поскольку несли огромные, по их меркам, потери. Так, KG51 «Эдельвейс» насчитывала к концу июня только треть штатного состава (37 Ю-88 из 92, которые имелись накануне вторжения). Лётчик этого соединения В. Дирих вспоминал: «В эти июньские дни не вернулись на аэродромы многие старые, хорошо подготовленные экипажи, летавшие над Францией, Англией и Югославией. Многие в соединении задавались вопросом – имеет ли Верховное командование люфтваффе право продолжать использовать их современные двухмоторные самолеты для непосредственной поддержки войск на поле боя и мириться с такими значительными потерями опытных экипажей?»

Командование эскадр KG51, 54 и 55 полагало, что бомбардировщики следует применять не на поле боя, а в советском тылу, и считало, что настало время перенести основные усилия их на разрушение важнейших коммуникаций Юго-Западного фронта, а для поддержки же войск вермахта значительно лучше использовать пикирующие бомбардировщики, о чем командир 5-го авиакорпуса генерал Р. фон Грайм неоднократно докладывал в вышестоящие инстанции. 28 июня в журнале боевых действий группы армий «Юг» появилась запись: «4-й воздушный флот получит на усиление разведывательную эскадрилью и с 29.6 – эскадру пикирующих бомбардировщиков» [5. С. 47].

Контрудары, проводившиеся советским командованием в последних числах июня, поддерживались не меньшими силами авиации, чем накануне.

В одном из донесений штаба ВВС ЮЗФ указывалось, что на ограниченном участке советская авиация выполнила 28 июня 400 самолетовылетов, из которых примерно четверть пришлось на долю 19-й БАД, экипажи которой, вылетая утром и вечером на выполнение боевых заданий, наносили большой ущерб врагу в районе станции Ровно, потеряв при этом только три самолёта (Ар-2 и два Як-2), один из которых был подбит своими же истребителями случайно, но сумел дотянуть до аэродрома, где совершил вынужденную посадку.

Несомненно, неприятель, весьма пассивно противодействующий в тот день в воздухе, потерпел значительный урон. Это подтверждали и некоторые немецкие отчеты. Например, офицеры 11-й танковой дивизии вермахта при выдвигении к Острогу полагали, будто «советский противник, по меньшей мере, здесь имел абсолютное господство в воздухе». Подобные доклады

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

Вскоре после начала боевых действий штаб немецкого 5-го авиакорпуса подготовил сводку о том, что с 22 по 25 июня 1941 г. экипажи соединения совершили 1 600 вылетов с пересечением линии фронта, атаковали 77 аэродромов и уничтожили 777 русских самолетов на земле и еще 136 в ходе воздушных боев, что на 124 самолёта больше, чем отмечалось в разведсводке, отправленной несколько ранее.

Казалось, от русской авиации на данном направлении не должно было ничего остаться. Но, по мнению немецкого командования, авиационная группировка ВВС ЮЗФ считалась по-прежнему значительно большей на данном направлении боевых действий, чем их собственная. Штабистам оставалось только решать, какие же доклады не соответствуют действительности [1. С. 41–42].

Боевые действия первых дней войны дорого обошлись частям немецкого 4-го воздушного флота и войсковой авиации. Для восполнения потерь требовалось значительное время. Обещанная в качестве пополнения эскадра StG77 перебазировалась только в начале июля из Южной Польши в Румынию, поступив в распоряжение 4-го авиакорпуса, до 20-х чисел месяца она не принимала участия в боях на киевском направлении.

Что касается штабного отряда и группы I/JG53, то они действительно перелетели 30 июня из Белоруссии в Хотин, а затем в Дубно, на территорию Украины. Но даже с учетом вновь прибывших в составе 5-го авиакорпуса в первых числах июля имелось примерно 250 самолетов (без учета дальних разведчиков и транспортных машин).

Несравнимо более тяжелые испытания выпали на долю ВВС Красной армии. Но установить истинные потери советской авиации на данном направлении было очень трудно. Так, начальник управления пропаганды Юго-Западного фронта, бригадный комиссар А.И. Михайлов отмечал, что потери до конца июня составляли 354 самолета и 474 лётчика убитыми и ранеными, в строю осталось 359 боеготовых самолетов и 209 машин, нуждающихся в ремонте, но это не соответствовало действительности, так как после этого их должно было быть 1 568 единиц.

Более достоверная информация содержалась в отчете штаба ВВС Юго-Западного фронта. Согласно этому документу, боевые потери авиации составляли 697, общие – 911 самолётов. В отличие от западного направления, где с каждым днем войны потери советской авиации на аэродромах сокращались, на Юго-Западном фронте жертвами авиационных налетов немецкой авиации стали 304 самолета. Кроме того, 276 единиц боевой техники было брошено или подорвано на приграничных

аэродромах своими же войсками при поспешном отступлении, а 214 машин пришлось списать в результате аварий или катастроф.

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

Больше всех несли потери бомбардировочные полки, действовавшие одиночными самолетами и отдельными звеньями. Так, с 24 по 27 июня в 136-м БАП 19-й БАД недосчитались 17 Як-2 и 5 Як-4, в 52-м БАП 62-й БАД – 16 СБ (еще 2 Пе-2 погибли в катастрофе и аварии), в 93-м авиаполке дальней бомбардировки 18-й авиадивизии не вернулся 21 ДБ-3ф, а из 11 И-153 62-го штурмового авиаполка 63-й САД осталось 2 машины, которые передали в другую часть, полк же отправили на переформирование. В результате на 30 июня в составе ВВС Юго-Западного фронта осталось 837 истребителей, бомбардировщиков, разведчиков и штурмовиков [2. С. 142–143].

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

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

В самом деле по оперативным сводкам в течение июня 1941 г. соотношение потерь в воздушных боях определялось как 1 : 7,2 (25 сбитых немецких самолетов против 180 советских) [6. С. 94]. Материалы отчета, вероятно, усугубляли положение арестованного к тому времени генерала Е.С. Птухина.

Проигрыш приграничного сражения дорого обошелся и наземным войскам. Несмотря на героизм, мужество, самоотверженность отдельных бойцов и командиров, успешные действия некоторых частей, противник смог нанести жестокое поражение пехотинцам, танкистам, кавалеристам, артиллеристам, на 75–80% уничтожил материальную часть механизированных корпусов.

Основная причина неудач и потерь видится в недостаточной оперативной подготовке высшего командного состава. В первые дни войны представителям этой категории военнослужащих не удалось четко организовать взаимодействие родов войск. Многие из тех, кто был на хорошем счету у руководства страны и армии, растеря-

лись, что стоило тысяч жизней советских бойцов и командиров. Ставка Главного Командования 30 июня приказала войскам Юго-Западного фронта организованно отходить к укреплениям старой государственной границы, где, опираясь на укрепленные районы организовать упорную оборону полевыми войсками, усилив их в первую очередь артиллерийско-противотанковыми средствами. Все усилия авиации фронта с этого момента были направлены на прикрытие отхода войск путём усиленной бомбёжки соединений противника и уничтожения немецкой авиации в воздухе и на земле.

За 15 дней боёв советская группировка войск в количестве 864 600 человек (без учёта данных о численности 18-й армии) понесла безвозвратные и санитарные

потери в количестве 241 594 человека, а авиация – 1 218 боевых самолётов. Среднесуточные людские потери ЮЗФ составляли 15 414 человек, 18-й армии – 866 человек, самолётов – 80 боевых единиц.

Глубина отхода советских войск составляла 300–350 километров [2. С. 144–145]. Таким образом, ценой больших потерь механизированные корпуса и общевойсковые соединения Юго-Западного фронта контрударами в районе Дубно, Луцк, Ровно при поддержке авиации нанесли противнику большие потери и замедлили наступление его главной группировки на киевском направлении, что позволило отвести основные силы фронта и занять оборону в укрепленных районах на старой государственной границе.

ЛИТЕРАТУРА

1. *Хазанов Д.Б.* Битва за небо. 1941. От Днепра до финского залива. М.: Яуза; Эксмо, 2007.
2. *Щербин Н.М.* Военно-воздушные силы в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.: Военно-исторические очерки. Новосибирск: Новосиб. книж. изд-во, 2009.
3. *Иртюга М.В.* Организация и ведение боевых действий ВВС Юго-Западного фронта в начальный период войны. М., 1975.
4. *Исаев А.В.* От Дубно до Ростова. М., 2004.
5. *Журнал боевых действий группы армий «Юг».* 22 июня – 15 июля 1941 г.: Пер. с нем. М., 1968.
6. *Пиеняник Г.А.* Советские ВВС в борьбе с немецко-фашистской авиацией в летне-осенний период 1941 г. М., 1961.

Статья представлена научной редакцией «История» 24 января 2011 г.