

# Фронтовая ИЛЛЮСТРАЦИЯ

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЛЛЮСТРИРОВАННОЕ ИЗДАНИЕ • 3-2000



## ОПЕРАЦИЯ БАРБАРОССА

ВОЗДУШНЫЕ СРАЖЕНИЯ 1941 года



*Проктобая*  
**ИЛЛЮСТРАЦИЯ**

**Виктор КУЛИКОВ, Илья МОЩАНСКИЙ**

# **ОПЕРАЦИЯ БАРБАРОССА**

**воздушные сражения 1941 года**





# СОВЕТСКИЕ ВВС В ПРЕДВОЕННЫЙ ПЕРИОД

В 1939 году в СССР появилась книга писателя Н.Н.Шпанова "Первый удар (Повесть о будущей войне)". В ней рассказывалось о том, как был сорван первый немецкий удар по советским аэродромам: благодаря четкой и согласованной деятельности всех подразделений противовоздушной обороны (ПВО) советские истребители были своевременно подняты в воздух и "сталинские соколы" наголову разбили и обратили в позорное бегство летчиков люфтваффе (Luftwaffe). Основной лозунг этого фантастического опуса - "Красная Армия ответит тройным ударом на удар поджигателей войны". Такая литература соответствовала большевистской пропаганде того времени и способствовала распространению зазнайства и переоценки возможностей советской авиации.

Фактическое положение советских ВВС, в том числе в приграничной зоне, было весьма неблагоприятно. Об этом знало, но тщательно скрывало высшее руководство СССР. Основу вооружения ВВС Красной Армии составляли устаревшие и изношенные самолеты И-15, И-152, И-16, СБ, ТБ-3 и др. Сталин готовился к войне и советская авиационная промышленность прилагала огромные усилия для увеличения выпуска самолето-

тов и моторов. С 1 января 1939 г. по 22 июня 1941 г. ВВС РККА получили 17745 самолетов, в том числе 3719 новых типов. Однако ритмичные поставки новой техники начались лишь весной 1941 года, причем их военная приемка и зачисление в строевые авиационные части шла очень медленно. К 22 июня 1941 года в западных приграничных округах имелось 1317 (по другим данным - всего 377) самолетов новых типов (МиГ-1, МиГ-3, Як-1, ЛаГГ-3, Пе-2, Як-2, Як-4, Ил-2). Это составляло 18 % (по другим данным всего 5,5 %) от общего количества самолетов ВВС РККА у западных границ.

Командования ВВС Красной армии планировало перевооружить новыми самолетами к лету 1941 года 22 из 106 истребительных авиационных полков. Однако к началу войны фактически на новую технику перешли лишь 8 полков - 5 на МиГ-3, один на ЛаГГ-3 и два на Як-1. Причем большинство из них находилось вдали от западных границ. Из 57 истребительных авиационных полков, находящихся в приграничной зоне, только 21 получил самолеты новых типов, но освоить новую технику успели лишь немногие.

В бомбардировочной авиации преобладали самолеты устаревших типов - СБ и

1. Курсанты летного училища на первомайском параде. Москва, 1 мая 1941 года. (АСКМ)

Cadets of the Air Force School at the May Day parade, Moscow, May 1, 1941.



2. Истребители И-16 тип 10 на аэродроме. Лето 1940 года. (РГАКФД)

The I-16 type 10 fighters on the air-field, summer 1940.



3. Истребитель МиГ-3 перед взлетом. На хвосте виден номер 49 белого цвета. 401-й истребительный авиаполк особого назначения, сформированный из летчиков-испытателей. (АСКМ)

The MiG-3 fighter, tail number 49 in white colour, before taking-off. 401st fighter special purpose air regiment, manned with test-pilots.

ТБ-3. Поставки в войска нового бомбардировщика конструкции Петлякова Пе-2 начались лишь в марте 1941 года и освоить новый самолет успел только 95-й ближне-бомбардировочный авиаполк (ББАП). В западных округах еще 15 бомбардировочных полков получили Пе-2 (всего их было 205), однако только в девяти из них приступили к освоению этого сложного в пилотировании самолета. Одномоторные бомбардировщики ББ-1 (Су-2) были на вооружении 6 полков, а двухмоторный ближний бомбардировщик ББ-

22 (Як-2\Як-4) был на вооружении лишь одного полка. Остальные 27 бомбардировочных полков, расположенных на западных границах, имели на вооружении СБ и его модификацию Ар-2.

Разведывательная и корректировочная авиация в предвоенный период не получила должного развития в советских ВВС. Отсутствовали современные самолеты данного типа, не хватало опытных экипажей для выполнения таких специальных задач. Несколько десятков не слишком удачных Р-10 и Су-2 не могли исправить положения.

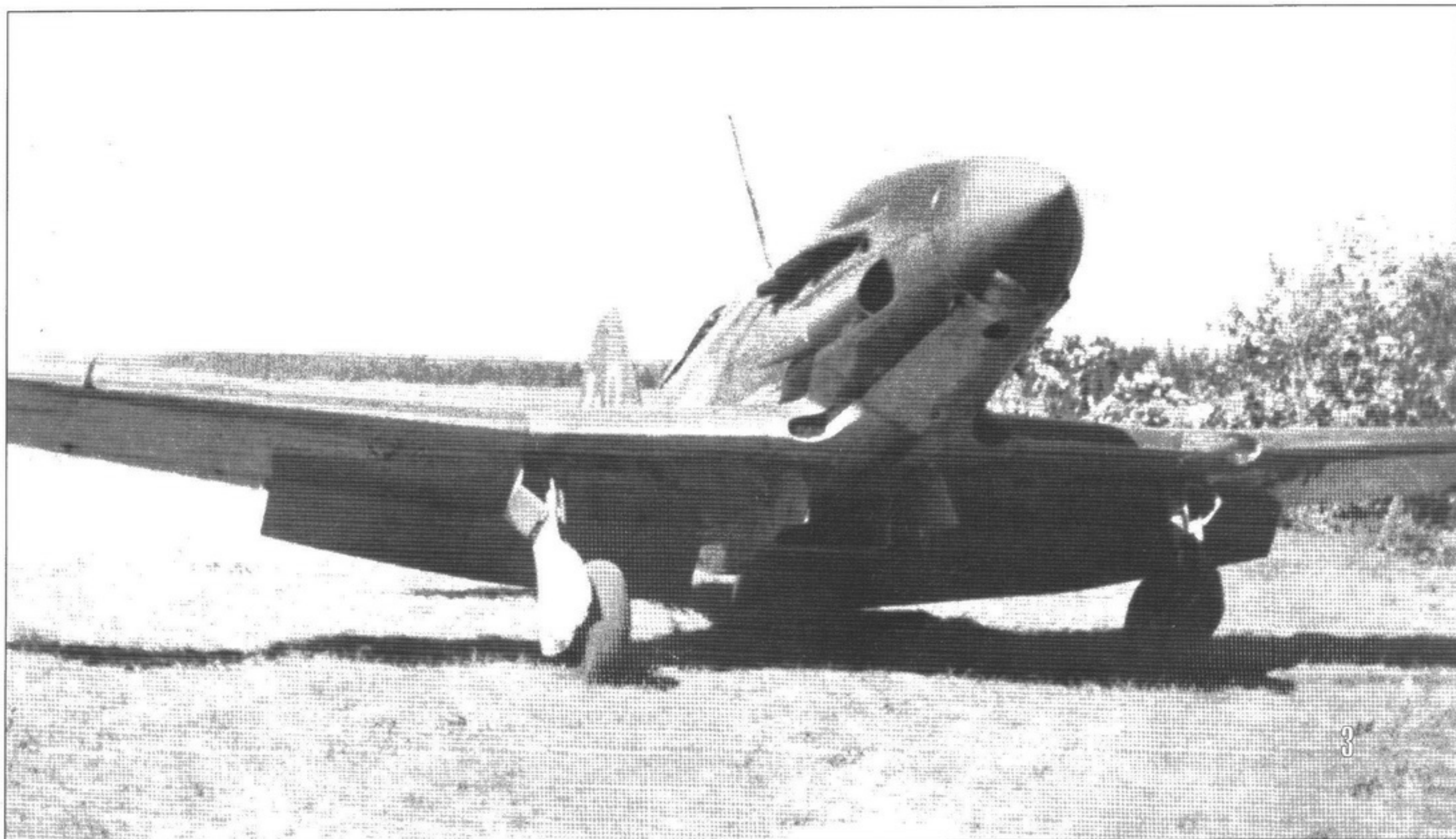




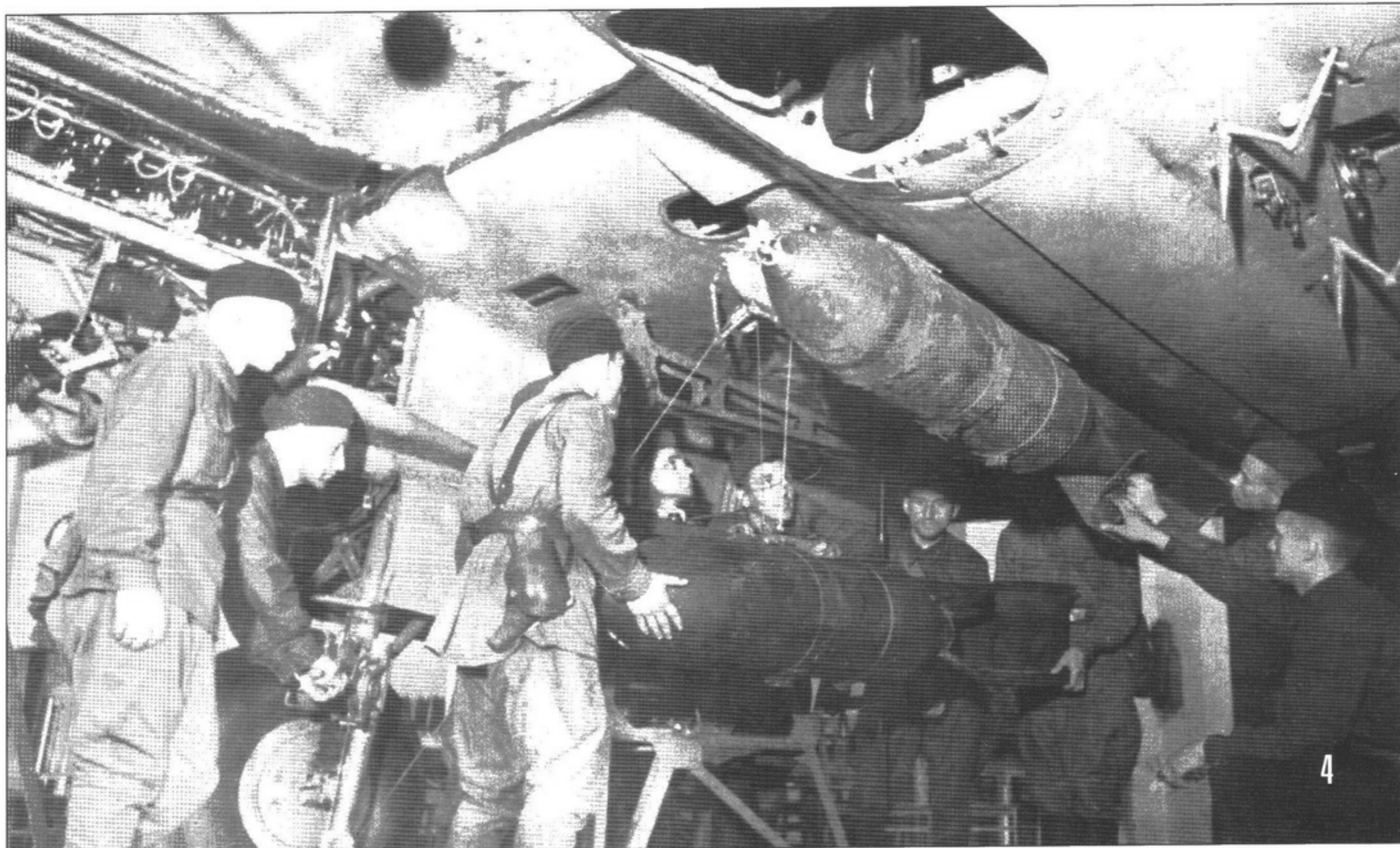
Таблица 1

**Количественный и качественный состав боевых самолетов ВВС Красной Армии  
в западных военных округах (по состоянию на 1 июня 1941 г.)**

Тип самолета	ЛВО	ПриБВО	ЗапОВО	КОВО	ОДВ	Всего на ТВД	В том числе: боеготовые		экипажи
							исправ.	неиспр	
Бомбардировщики									
Ар-2	23	24	22	23	23	115	84	31	18
Пе-2	21	16	54	74	40	205	201	4	27
СБ	349	413	384	76	224	1646	1471	175	1965
ТБ-3	1	-	1	-	-	2	2	-	-
Як-2	-	-	12	73	-	85	77	8	41
Як-4	-	-	16	20		36	36	-	47
Всего	394	453	489	466	287	2089	1871	218	2098
Истребители									
Gloster Gladiator I	-	2	-	-	-	2	2	-	-
ДИ-6	-	-	-	15	-	15	-	15	-
И-153	222	364	269	515	143	1513	1323	190	1119
И-15	6	29	35	16	19	105	89	16	-
И-15бис	93	48	64	87	2	294	275	19	183
И-16	395	160	417	455	344	1771	1497	274	1252
ЛаГГ-3	2	-	-	-	-	2	-	2	-
Miles Hawk	-	1	-	-	-	1	-	1	-
МиГ-1	-	31	37	1	8	77	55	22	196
МиГ-3	164	109	201	190	181	845	786	59	322
Як-1	20	-	20	62	-	102	91	11	-
Всего	902	744	1043	1343	697	4727	4118	609	3072
Штурмовики									
Ил-2	-	5	8	5	-	18	18	-	-
Разведчики									
Р-6	-	1	-	-	-	1	1	-	-
Р-зет	11	-	108	48	10	177	133	44	128
С-2	-	-	9	11	-	20	19	1	-
Кор-1	-	3	-	-	-	3	1	2	-
Кор-2	-	3	-	-	-	3	-	3	-
Р-10*	-	-	19	25	13	57	43	14	60
Р-5*	13	12	5	27	13	70	40	39	115
ССС*	16	41	1	37	-	95	40	55	126
Су-2*	-	-	89	99	21	209	146	63	141
Всего	40	60	231	247	57	635	423	212	570
Всего боевых самолетов									
	1336	1262	1771	2059	1041	7469	6430	1039	5740

\* - использовался как разведчик, бомбардировщик или штурмовик





4. Группа лётно-технического состава изучает систему подвески бомб пикирующего бомбардировщика Пе-2. Учебный центр ВВС, июль 1941 года. (АСКМ)  
Flight engineers team studying the bomb attachment system of the Pe-2 diving bomber. Air Force training center, July 1941.

Штурмовые авиаполки были весьма незначительной силой ВВС РККА, вооруженной устаревшими типами самолетов И-15, И-15бис, И-153, ДИ-6 и др. 18 новейших Ил-2, поступивших в смешанные авиадивизии Прибалтийского, Западного и Киевского округов практически не имели никакого боевого значения. Летчики этих самолетов были откомандированы в тыл на Воронежский авиационный завод, где был начат выпуск Ил-2. Здесь они осваивали новый штурмовик и не успели вернуться в полки к началу войны.

Уровень боеготовности летного состава ВВС РККА до 1940 года был достаточно высоким. Многие пилоты, штурманы, стрелки успели получить боевой опыт в Испании, на Халхин-Голе, в Финляндии. В 1940 году началось формирование большого числа новых авиаполков. При этом советское командование не нашло ничего лучшего, как забрать из старых полков наиболее опытные кадры и "разбавить" ими вновь формируемые части, что значительно снизило общий уровень боеготовности. Немецкое командование, на-



5. Авиамеханик Р.М. Осадчий отправляет в полет летчика Г.П. Алексеенко на самолете И-16. Юго-западный фронт, июнь 1941 года. (АСКМ)  
Aircraft repairman R.M. Osadchy sees the I-16 pilot G.P. Alekseenko off, South-Western Front, June 1941.





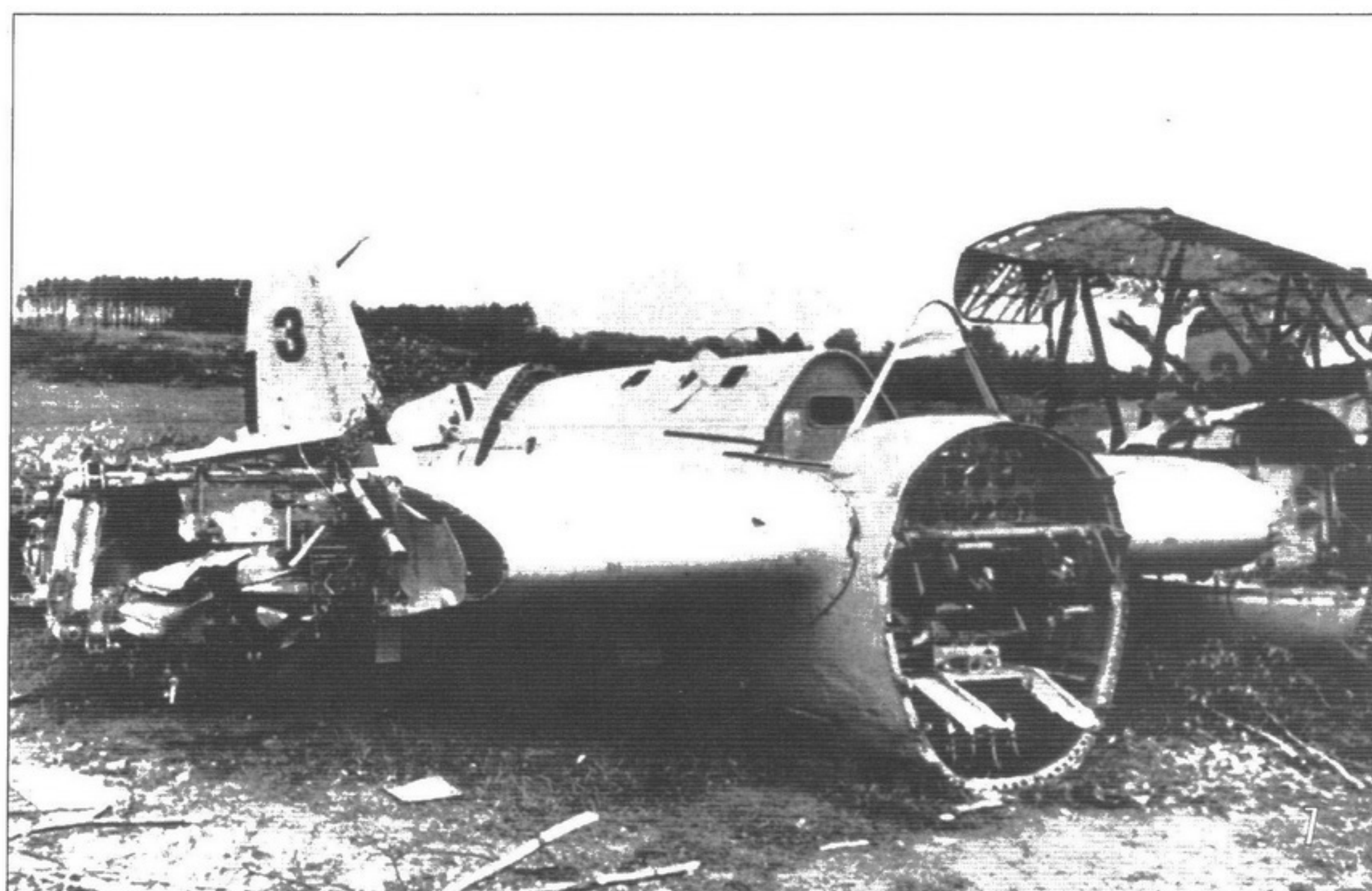
6. Разбитый пикирующий бомбардировщик Пе-2. Западный фронт, июнь 1941 года. (РГАКФД)  
The crashed Pe-2 diving bomber, Western Front, June 1941.

против же, формировало элитные авиационные части из опытных воздушных бойцов. Советским военным начальникам этот путь был неведом, они пришли к этому же решению лишь весной 1943 года.

Новые авиационные части комплектовались выпускниками летных школ 1940 года. Из-за нелетной погоды зимой 1940-1941 годов число тренировочных полетов было ограничено, что не позволяло молодым летчикам быстро вступить в строй. К тому же командование допускало к полетам новичков осторожно, чтобы избежать летных происшествий и не испортить отчетности. Так, накануне войны среднемесячный налет летчиков Прибалтийского военного округа составил 5 час 10 мин, Западного - 3 час, Киевского - всего 1 час 20 мин. Для сравнения, средний налет выпускников немецких авиашкол составлял 400 часов. У нас и в школах

толком летать не давали - экономили ГСМ, берегли матчасть, а курсантам говорили, мол в часть попалете, там и полетаете вволю. Из-за недостатка летной практики в авиационных частях приграничных округов за 3 месяца 1941 года произошли 71 катастрофа и 156 аварий, так что отчетность все равно была испорчена, но не по причине интенсивных тренировок.

Уязвимой стороной авиации Красной Армии накануне войны было её скученное базирование. После занятия в 1939 году Красной Армией территорий Западной Украины, Западной Белоруссии и Прибалтийских республик туда были перебазированы многие авиационные части. Однако мер по строительству новых аэродромов принято не было. Советские авиабазы, ранее находившиеся у границы, оказались в тылу, а на удалении 125-150 км от новой государст-

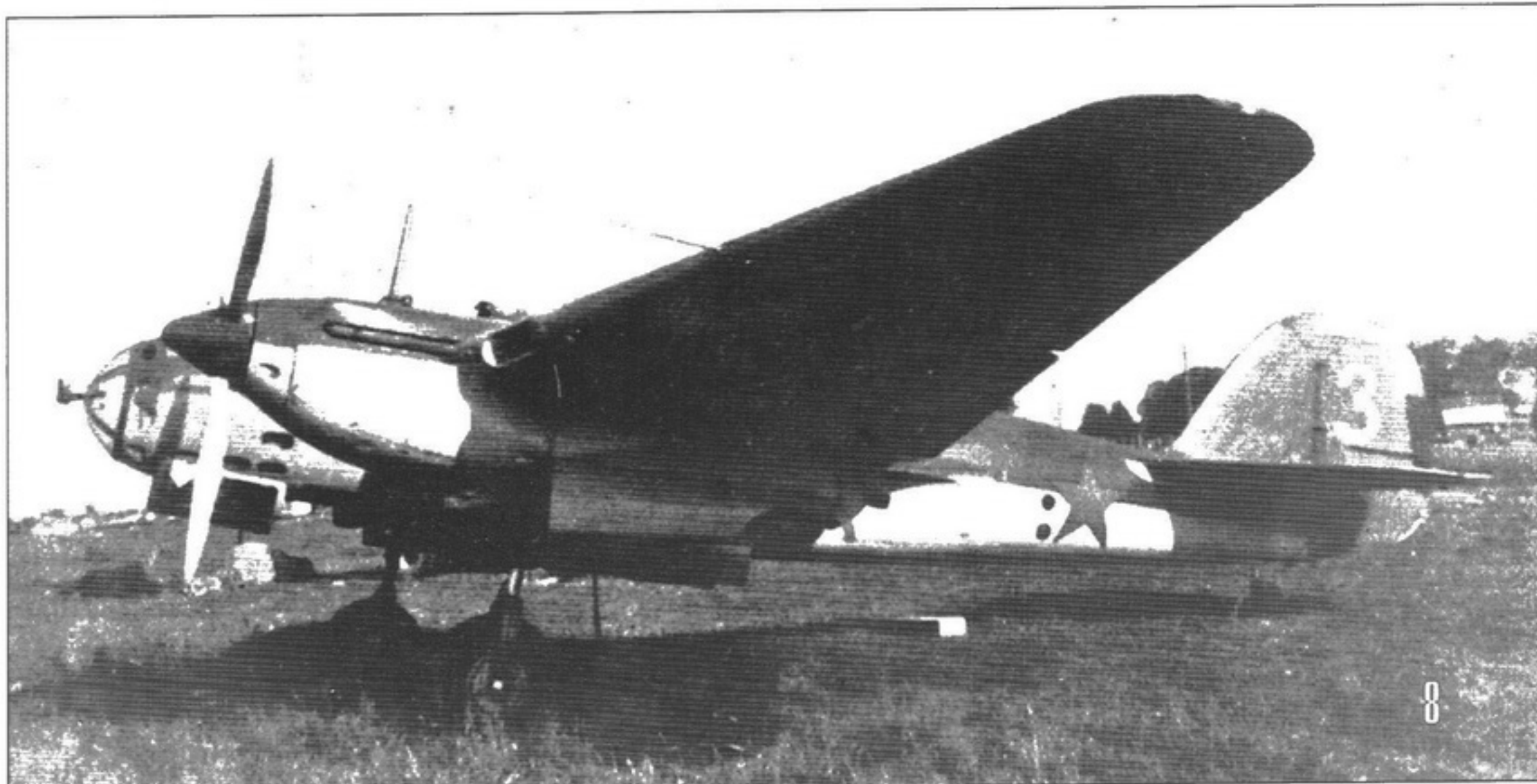


7. Уничтоженный на аэродроме бомбардировщик СБ. Западный фронт, июнь 1941 года. (РГАКФД)  
The SB bomber destroyed at the airfield, Western Front, June 1941.



**8. Бомбардировщик Ар-2, захваченный немецкими войсками на аэродроме. Киевский особый военный округ, 94-й бомбардировочный авиаполк, июль 1941 года. (АСКМ)**

The Ar-2-bomber captured by German troops on the airfield. The Special Military District of Kiev, 94th bomber air regiment, July 1941.



венной границы СССР аэродромов почти не было. Только 10 апреля 1941 года Совнаркомом СССР был утвержден план строительства и реконструкции 251 аэродрома. Столь ответственная работа была поручена соответствующим органам - НКВД. Последние развернулись на почти всех действующих аэродромах одновременно. Чекисты хоть и спешили, однако закончить эту работу к началу войны не успели. Например, в Западном военном округе из 62 аэродромов на 46 еще велись земляные работы. На остальных аэродромах временно разместили весьма скученно самолеты 9, 10

и 11-й смешанных авиационных дивизий. За это пришлось вскоре расплачиваться кровью, но не чекистам, а летчикам.

К другим фактам, подтверждающим неподготовленность ВВС РККА к войне надо отнести громоздкую структуру авиационных частей, просчеты в организации тыла, недостаток средств связи, особенно радио. Летный состав имел представление о летно-технических характеристиках самолетов люфтваффе из блёклых брошюрок "Воениздата", но о тактике и приемах воздушного боя фашистских летчиков нашим летчикам почти ничего не было известно. Ошибочно считалось, что для завоевания господства в воздухе основным средством является воздушный бой, а организации ударов по неприятельским аэродромам советским командованием не уделялось должного внимания. Имеющиеся в печати данные о большом количестве потерь самолетов на аэродромах во время "блицкрига" (молниеносной войны) на западе считались неправильными и выдавались за вражескую пропаганду.

Важным фактором снижающим боеготовность авиации Красной Армии было сложная и раздробленная структура управления. ВВС РККА состояли из авиации Главного командования (дальнебомбардировочной авиации) - 13,5%, фронтовой авиации (ВВС военных округов) - 40,5%, армейской авиации (ВВС общевойсковых армий) - 43,7% и войсковой (корпусные авиаэскадрильи) - 2,3%. Главное управление ВВС могло руководить боевыми действиями только дальнебомбардировочной авиации. Фронтовая, армейская и войсковая авиация ему в этом отношении не подчинялись. Управление этими авиационными подразделениями принадлежало соответствующим командным структурам сухопутных войск. Командующие ВВС приграничных округов в боевом отношении подчинялись командующим войсками соответствующего округа.

**9. Флагманский штурман капитан С.Г. Чепиженко, имеющий 15 боевых вылетов на Констанцу, Сулин, Тульчу в Румынии, тактический номер самолета СБ "1". Авиация Черноморского флота, 40-й полк скоростных бомбардировщиков, июль 1941 года. (РГАКФД)**

Flagman navigator Captain S.G. Chepizhenko made 15 sorties against Constance, Sulina, Tulcha in Romania. The SB aircraft, tail number 1. The Black Sea Fleet aviation, 40th fast bomber regiment, July 1941.







10. Отважный экипаж старшего лейтенанта Л. Березнера. Слева направо: старшина А.Г. Васильев, старший лейтенант А.В. Березнер, капитан К.Т. Федоров на аэродроме у своего самолета СБ, тактический номер "7". Советско-германский фронт, июль 1941 года. (РГАКФД)

Brave crew of Senior Lieutenant A.V. Berezner. From the left to the right: starshina (sergeant-major) A.G. Vassilyev, Senior Lieutenant A.V. Berezner, Captain K.T. Fedorov on the airfield near their SB-bomber, tail number 7, Soviet-German Front, July 1941.

Главное управление ВВС занималось только укомплектованием, материально-техническим обеспечением и боевой подготовкой авиационных частей. В результате ВВС РККА получили кучу начальников, авиационных и сухопутных, каждый из которых мнил себя главным.

Другим важным политическим фактором снижения боеспособности ВВС РККА были сталинские репрессии, которые коснулись прежде всего командного состава Красной армии. Были арестованы и расстреляны сотни командиров различного ранга от командира эскадрильи до начальника ВВС РККА Я.И.Алксниса.

Зная о всех проблемах советских ВВС, командование тем не менее надеялось на благополучный исход в случае нападения Германии. Согласно данным последних мирных дней, на западной границе в воздух можно было поднять 7133 (по другим данным: 6430 - см. таблицу 1) советских самолетов из состава пяти военных округов, 1339 самолетов дальнебомбардировочной авиации, которые базировались на европейской части СССР и 1445 самолетов морской авиации Черноморского, Балтийского и Северного флотов. Всего на 22 июня 1941 года авиация Красной Армии имела в приграничной зоне 9917 боевых самолетов (без учета вспомогательной авиации), что составляло 62% ВВС РККА. Это была внушительная сила, способная остановить любого агрессора. Однако немецкое командование это не смутило!

Документ был подписан 31 января 1941 года и уже в начале февраля началась подготовка к переброске на восток частей люфтваффе. Были подготовлены авиацион-

ные базы с обслуживающим персоналом и подразделениями аэродромной, технической, метеорологической, медицинской и других служб, части связи и охраны. Важно, что эти авиабазы были мобильными, так как их состав перевозился транспортными самолетами. Были подготовлены основные и запасные аэродромы, прежде всего на территории Польши. Переброска авиационных частей с западного фронта пятью эшелонами проходила под руководством так называемых "рабочих штабов". Послед-



11-12. Подвеска бомб к бомбардировщику СБ. Советско-германский фронт, июль 1941 года. (РГАКФД)

11-12. Mounting of bombs on the SB-bomber, Soviet-German Front, July 1941.





13. Подготовка к вылету бомбардировщика СБ с моторами М-100А, тактический номер "4". Западный фронт, август 1941 года. (АСКМ)

Preparation of the M-100A-engined SB-bomber, tail number 4, for the flight, Western Front, August 1941.

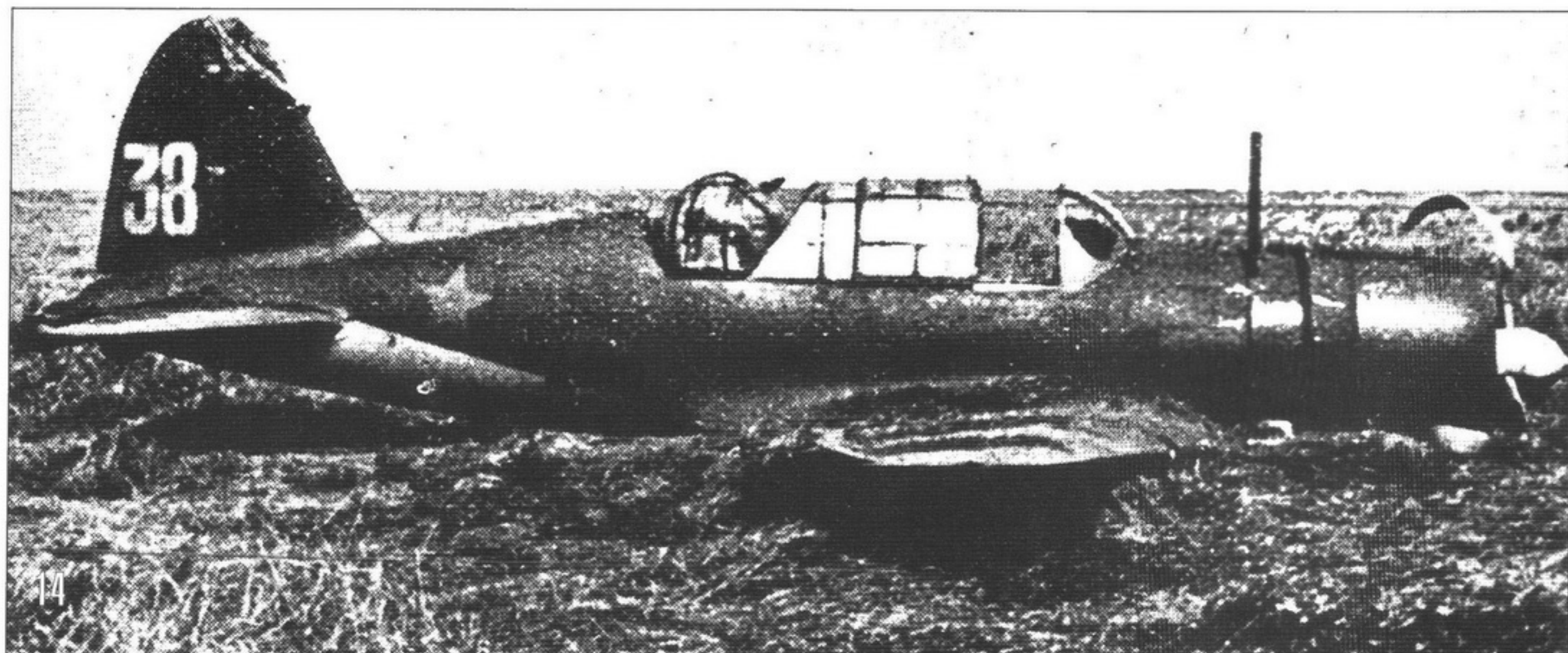
ний эшелон, как резерв главного командования, перебрасывался к границам СССР уже после начала войны. Переброска происходила в условиях повышенной скрытности - самолеты перелетали только по ночам с соблюдением полного радиомолчания. К 20 апреля было переброшено около 20% запланированной авиационной группировки.

Прежде всего к границам перебазировалась разведывательная авиация. Экипажи ближних разведчиков вели наблюдение за перемещением своих войск, дальние разведчики интенсивно обследовали приграничную территорию СССР.

В апреле 1941 года один Ju 88 из отряда стратегических разведчиков 4 (F)/Ob.d.L из-







за нелетной погоды вынужден был приземлиться под Винницей (Украина). Тайный полет сорвался и экипаж арестовали, что осложнило и без того неважные отношения между Германией и СССР. Однако это не остановило полеты разведывательных самолетов люфтваффе над советской территорией. Разведывательная группа дальней разведки

(Aufklärungsgruppe (F) des Oberbefehlshabers der Luftwaffe) или, как её называли кратко, "Группа Ровеля" ("Gruppe Rowehl") проделала отличную работу, точно указав размещение советских аэродромов и дала немецким летчикам реальные шансы на успех. Баланс сил накануне вторжения представлен в таблице 2.

Немецкие источники весьма по разному оценивают силы люфтваффе. Для сравнения взяты данные восточногерманского истори-

ка O. Groehler (Geschichte des Luftkrieges 1910 bis 1980. Berlin, 1981) и западногерманского историка Heinz J. Nowarra (Luftwaffeneinsatz "Barbarossa" 1941. Podzun-Pallas-Verlag, 1989). Их значительное расхождение связано вероятно с разным подходом к учету резервов, учебных групп и т.д. Эти данные не учитывают советской авиации из состава войск противовоздушной обороны. Однако даже при этом ВВС РККА превосходили по количеству самолеты люфтваффе втрое, а по истребителям и бомбардировщикам - еще более. Для корректного сравнения можно прибавить к силам люфтваффе 980 самолетов германских сателлитов (Финляндии, Румынии, Италии и др.), а из советской группировки вычесть авиацию Ленинградского военного округа (1270 самолетов) и находившиеся вдали от границы некоторые части дальнебомбардировочной авиации. Даже с

14. Подбитый ближний бомбардировщик Су-2. Советско-германский фронт, июль 1941 года. (АСКМ)  
The downed Su-2 short-range bomber, Soviet-German Front, July 1941.

15. Разведчик Р-5 перед вылетом. Западный военный округ, июль 1940 года. (АСКМ)  
The R-5 reconnaissance aircraft before flight. July 1940.





## Соотношение сил советской авиации и люфтваффе перед нападением на СССР (июнь 1941 г.)

Тип самолета	Немецких*	Количество самолетов			
		Советских			
		ФА	ДБА	ВМФ	Всего
Бомбардировщики	945/510	2212	1339	337 <sup>1</sup>	3888
Пикировщики и штурмовики	340/290 <sup>2</sup>	317	-	-	317
Одномоторные истребители	1036/440	4226	-	763	4989
Двухмоторные истребители	93/40 <sup>3</sup>	-	-	-	
Разведчики	120/120 <sup>4</sup>	310	-	345	655
Другие	252/125 <sup>5</sup>	68	-	-	68
Войсковая авиация	674/420 <sup>6</sup>	-	-	-	
Итого	3470/1945	7133	1339	1445	9917

\* - данные O.Groehler/Heinz J.Nowarra

<sup>1</sup> - в том числе 120 торпедоносцев ДБ-3 и ДБ-3Ф

<sup>2</sup> - не учтены 60 штурмовиков из II.(Schl)/LG2

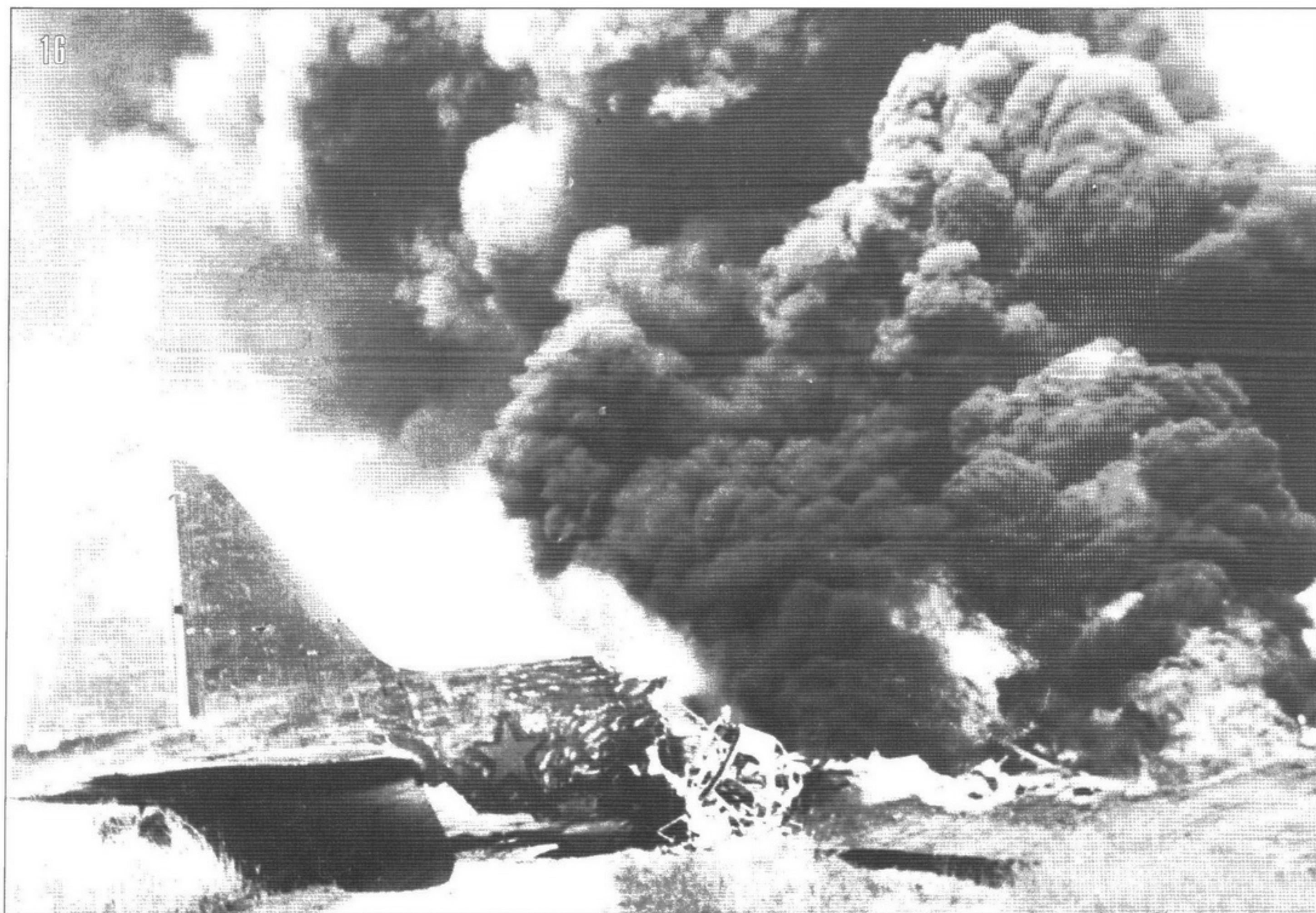
<sup>3</sup> - самолеты эскадры SKG210 отнесены к бомбардировщикам, хотя могут быть отнесены к двухмоторным истребителям

<sup>4</sup> - учтены только дальние разведчики в составе воздушных флотов

<sup>5</sup> - у люфтваффе - транспортные, у советских ВВС - корректировочные самолеты

<sup>6</sup> - в том числе 484 разведчика





учетом этого немцы и их союзники уступали более чем втрое ВВС РККА. Между тем вряд ли стоит принимать во внимание около тысячи самолетов союзников, безнадежно устаревшие конструкции большинства которых годились больше для музея, чем для реально-

го боевого применения. Сил вторжения люфтваффе было явно недостаточно, но немецкое командование надеялось неожиданными ударами уничтожить большую часть советских самолетов на земле на начальной стадии кампании.

**16. Горит разбитый советский дальний бомбардировщик ДБ-3ф (Ил-4). Советско-германский фронт, июль 1941 года. (РГАКФД)**

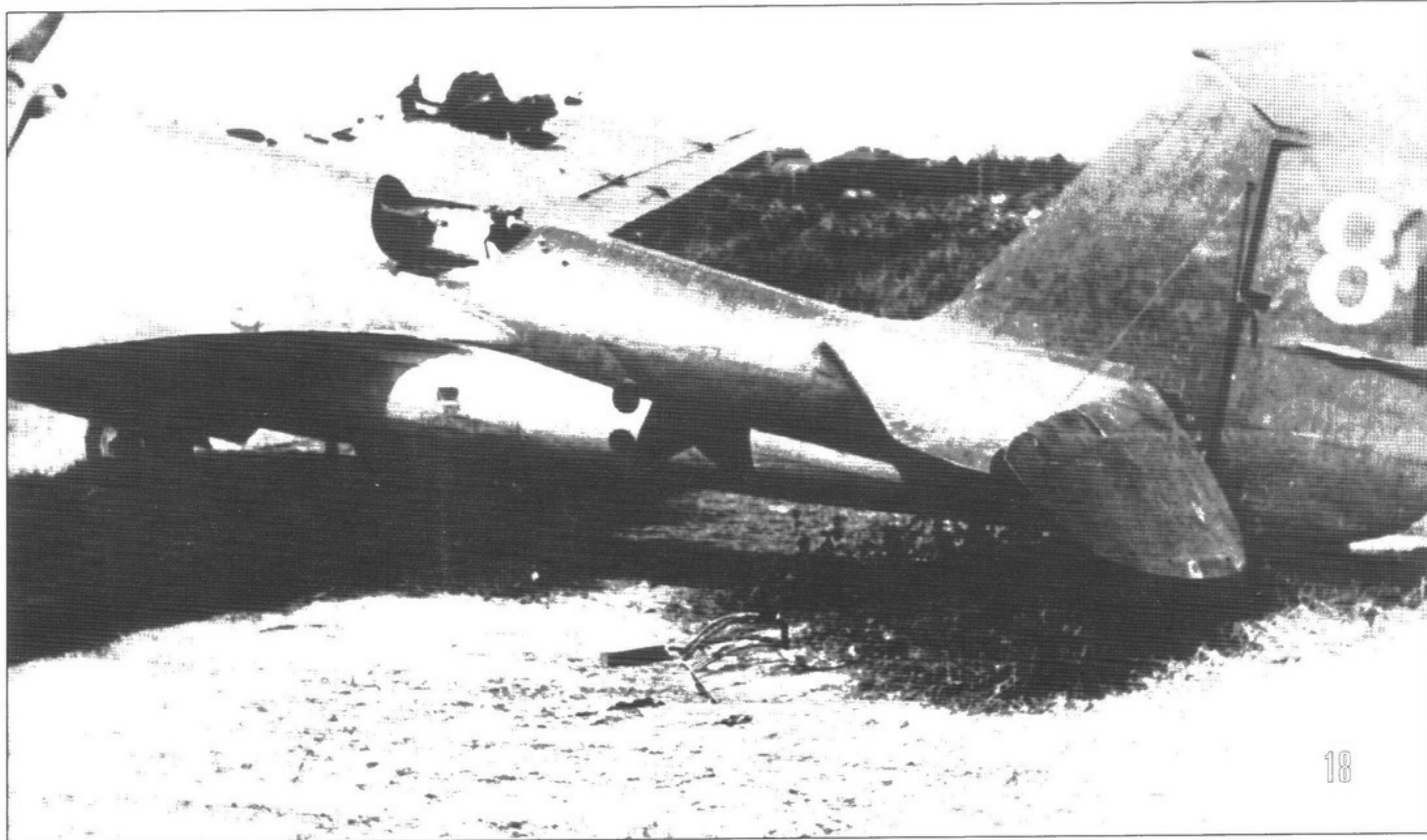
The crashed Soviet long-range bomber DB-3f (Il-4) burning, Soviet-German Front, July 1941.



**17. Немецкие специалисты изучают оборудование бомбардировщика ДБ-3ф, совершившего вынужденную посадку. Советско-германский фронт, июль 1941 года. (РГАКФД)**

German experts studying the equipment of the DB-3f after its emergency landing, Soviet-German Front, July 1941.





18. Брошенный на шоссе бомбардировщик Ар-2, бортовой номер "8". Советско-германский фронт, август 1941 года. (РГАКФД)

The Ar-2 bomber, tail number 8, left on the airfield, Soviet German Front, August 1941.

## НАПРАВЛЕНИЕ ГЛАВНОГО УДАРА

От Гродно до Брест-Литовска на протяжении 470 км советскую границу прикрывал Западный особый военный округ. Здесь с началом вторжения 22 июня 1941 года развернулись самые драматические события. Каждая армия округа с приданной ей смешанной авиационной дивизией (САД) занимала сектор обороны (наступления) шириной 150 км. На правом фланге находились войска 3-й армии (командующий ге-

нерал-лейтенант В.И.Кузнецов), в состав которой входила 11-я САД (командир полковник П.И.Ганичев). Дивизия базировалась в районе Гродно-Лида и имела в своем составе два истребительных авиаполка (122 и 127-й ИАП), имевшие на вооружении И-15бис, И-153, И-16 и один полк скоростных бомбардировщиков (СБП), проходивший переучивание с СБ на Пе-2.

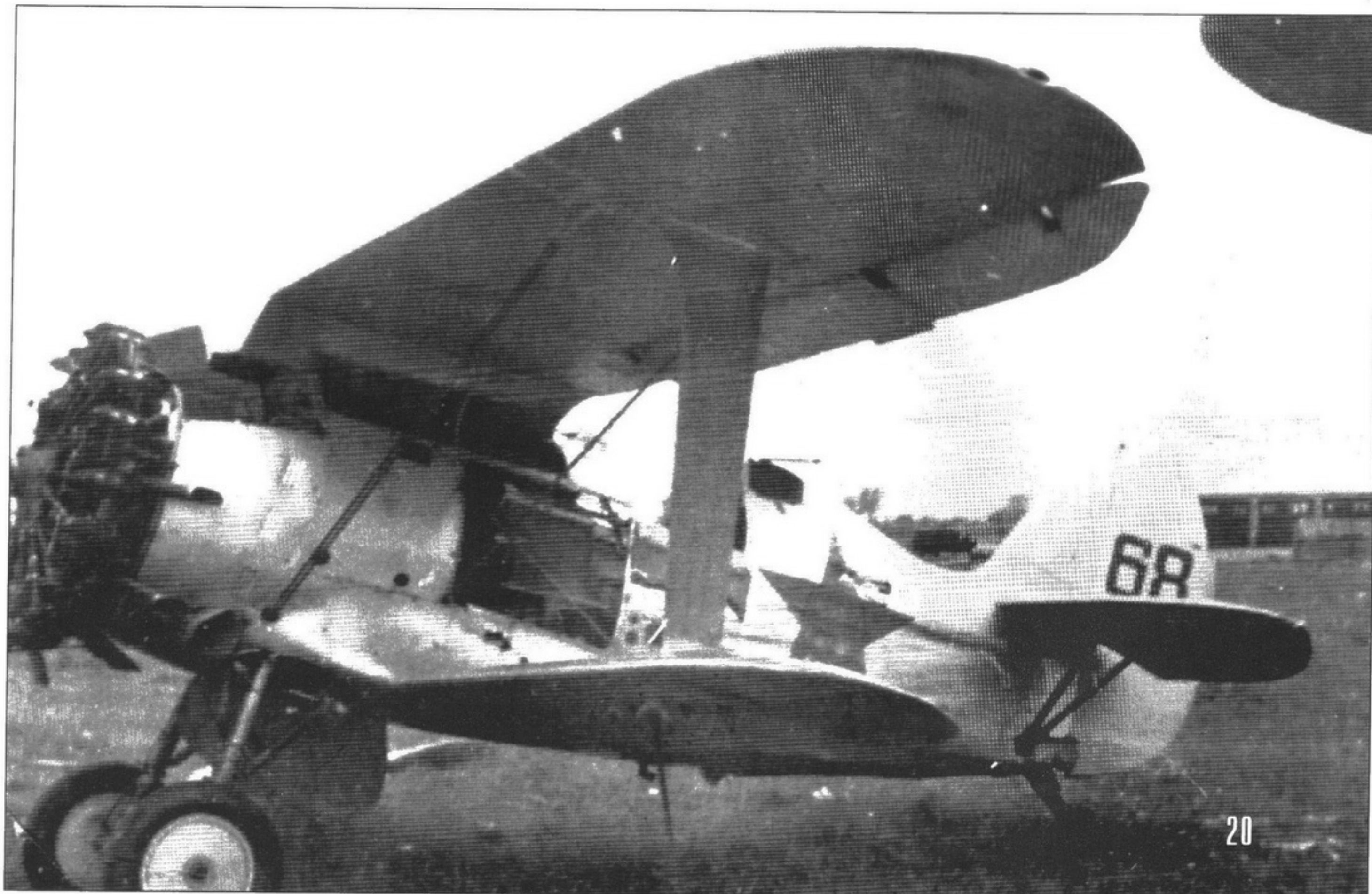
В центральном секторе находилась 10-я



19. Истребитель МиГ-3 перед стартом. Советско-германский фронт, июль 1941 года. (РГАКФД)

The MiG-3 fighter before taking-off, Soviet German Front, July 1941.





20

20. Истребитель И-153 "Чайка", брошенный на одном из аэродромов под Либавой. 6-я смешанная авиационная дивизия. Прибалтийский военный округ, июнь 1941 года. (АСКМ)  
The I-153 Chaika (Gull) fighter left on one of the airfields near Libana, 6th composite air division, Baltic Military District, June 1941.



21

армия (командующий генерал-майор К.Д.Голубев). Её поддерживала наиболее мощная в округе 9-я САД (командир Герой Советского Союза, генерал-майор С.А.Черных). Штабы армии и дивизии располагались в Белостоке. В состав и 9-й САД входили четыре истребительных авиаполка (41, 124, 126 и 129-й ИАП) и один полк скоростных бомбардировщиков (13-й СПБ). Всего в дивизии было 104 истребителя И-153, 52 И-16 и 233 - МиГ-3. В дивизии шло перевооружение на новые истребители МиГ-3, в 9-й САД их было 233 - почти пятая часть самолетов этого типа, поступивших на вооружении ВВС РККА. Наиболее скученным было базирование на аэродроме в Тарново (более сотни самолетов), расположенным ближе всего к границе. На других аэродромах скученность самолетов была меньше, но все же достаточно напряженной - до 50-70 самолетов. Несмотря на приказ НКО СССР от 27.12.1940 рассредоточить и замаскировать самолеты до 1 июля 1941, работы в этом направлении шли медленно и к началу войны не были завершены. Освоение новой техники шло медленно. К июню 1941 года лишь 61 пилот из 9-й САД освоил новый истребитель МиГ-3, еще 57 находились на стадии переучивания и 140 совершили первый вылет на новом самолете. Новые МиГ-3 имели множество производ-

21. Истребители И-16 летят на выполнение боевого задания. Северо-западный фронт, июль 1941 года. (РГАКФД)  
The I-16 fighters on mission, North-Western Front, July 1941.





**22. Немецкий специалист у бомбардировщика ТБ-3. 3-й дальнебомбардировочный полк, тактический номер "6". Советско-германский фронт, июль 1941 года. (РГАКФД)**

A German expert at the TB-3 bomber, tail number 6, 3rd long-range bomber regiment, Soviet-German Front, July 1941.

ственных и конструктивных дефектов (разрушение винта своими пулеметами из-за плохой работы синхронизаторов, отказ работы мотора и шасси и т.д.).

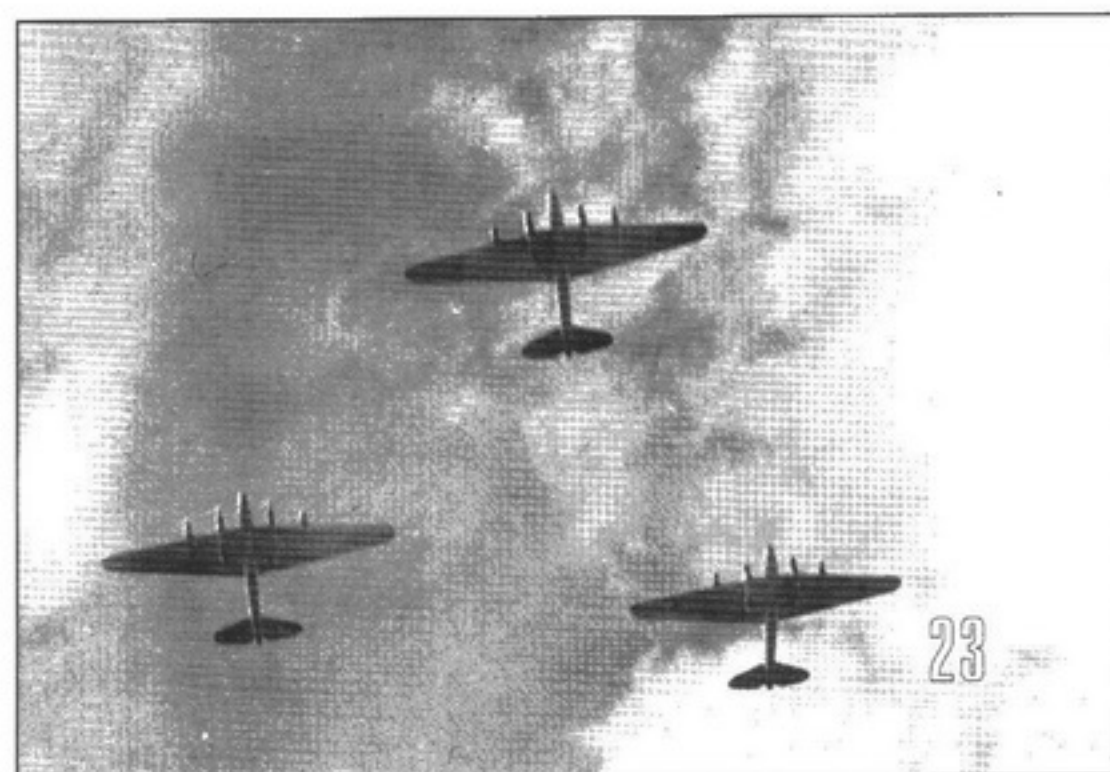
На левом фланге округа у государственной границы находилась 4-я армия (командующий генерал-майор А.А.Коробков), которой была придана 10-я САД (командир полковник С.А.Белов). В состав дивизии входило два истребительных (33 и 123-й ИАП), один штурмовой и один бомбардировочный полки. 74-й штурмовой авиаполк (ШАП) получил 8 новых самолетов Ил-2, а 39-й полк скоростных бомбардировщиков (СБП) - 54 пикирующих бомбардировщиков Пе-2. Освоение новых типов самолетов только начиналось и они не могли сыграть существенной роли в предстоящих боях. Штабы 4-й армии и 10-й САД находились в Кобрине. Самолеты дивизии располагались скученно и вблизи границы. Так, на поле аэродрома Малые Заводы, что всего в 20 км от границы,

располагались 70 штурмовиков И-15бис и И-153. Кроме 9, 10 и 11-й САД в состав ВВС Западного военного округа входили 43-я истребительная авиадивизия, 12 и 13-я бомбардировочные авиадивизии и 3-й дальнебомбардировочный корпус, которые дислоцировались восточнее района Полоцк-Бобруйск. Всего в составе авиации Западного военного округа было 1789 боевых самолетов.

Всего за несколько часов до начала войны в округе состоялось командно-штабное учение. В 00 час 30 мин командующий ВВС Западного военного округа получил директиву Наркома обороны С.К.Тимошенко и начальника Генерального Штаба Г.А.Жукова предупреждающую о возможном внезапном нападении немецких войск. В числе прочего в директиве было приказание расконцентрировать по полевым аэродромам всю авиацию, тщательно её замаскировав. Последнее ценное указание высокого начальства невозможно было выполнить - до начала вторжения оставалось 4 часа. Штаб ВВС успел передать приказ лишь в 10-ю САД, остальные авиачасти никаких распоряжений не получили.

Против войск Западного военного округа была развернута группа армий "Центр" (командующий генерал-фельдмаршал фон Бок \Generalfeldmarschall von Bock), которую поддерживал 2-й Воздушный флот/Luftflotte 2 (командующий генерал-фельдмаршал Кессельринг \Generalfeldmarschall Kesselring). В ударную группу флота входили 344 двухмоторных бомбардировщика (из них примерно половина Heinkel He 111H-6, а остальные Junkers Ju 88A-5 и Ju 88 D-2) и 307 пикирующих Junkers Ju 87 D. Для их прикрытия было сосредоточено 525 истребителей Bf 109 F и 87 Bf 110 C. В оперативный состав флота входили также 30 дальних разведчиков (Ju 88 D-2 и Do 17 P) и 83 транспортных самолета Ju 52. Кроме этого в составе флота имелось 261 самолет (в основном Hs 126 B, а так же Ju 88 D-2, Bf 110 C-5) для взаимодействия с сухопутными войсками. Таким образом, 2-й Воздушный флот насчитывал 1637 боевых самолетов.

Время начала артиллерийской подготов-



**23. Тройка ТБ-3 летит на задание. Юго-западный фронт, июль 1941 года. (АСКМ)**

Three TB-3 on mission, South-Western Front, July 1941.





24-25. Истребитель И-16 тип 5, брошенный на аэродроме (тактический номер "10") и использованный немцами для пропагандистских съемок. Юго-западный фронт, 14-я смешанная авиационная дивизия, 46-й истребительно-авиационный полк, Ровенская область, июнь 1941 года. (РГАКФД)

The I-16 Type 5 fighter, tail number 10, left on the airfield, was used by the Germans for propaganda purposes, South-Western Front, 14th composite air division, 46th fighter air regiment, region of Rovno, June 1941.

ки и наступления пехоты в 3 час 15 мин было малопригодным для авиации. В это время было еще темно и поднимать в воздух все самолеты было нецелесообразно. Однако, если ожидать полного расвета, то тех 30-40 минут, что пройдут после начала арт-подготовки может оказаться достаточным для советского командования, чтобы вывести из-под удара оставшиеся самолеты. Поэтому генерал-полковник Лёрзер (Generaloberst Lorzer) предложил поднять бомбардировщики на максимальную высоту над территорией, занятой германскими войсками. Затем в темноте они должны были пересечь границу с приглушенными моторами и с помощью точных расчетов появиться над советскими аэродромами ровно в 3 часа 15 мин, одновременно с первыми залпами артиллерии. Для гарантированной удачной атаки было принято решение направить против каждого советского аэ-

родрома три бомбардировщика с экипажами, имеющими опыт ночных полетов. 637 бомбардировщиков и 231 истребитель пересекли советско-германскую границу на всем протяжении ранним утром 22 июня 1941 года. С рассветом в воздух поднялась следующая волна - 400 бомбардировщиков под прикрытием большого количества истребителей. Удачным ударам немецкой бомбардировочной авиации способствовали также карты, составленные на основе аэрофотосъемки группы подполковника Ровеля, на которых были точно нанесены все советские приграничные аэродромы.

При налетах на аэродромы Западного военного округа немецкая авиация направляла основной удар на уничтожение баз 9-й САД, где находились самолеты новейших типов. Несмотря на это, после первых ударов всё же уцелело немало самолетов. Однако деморализованное командование диви-

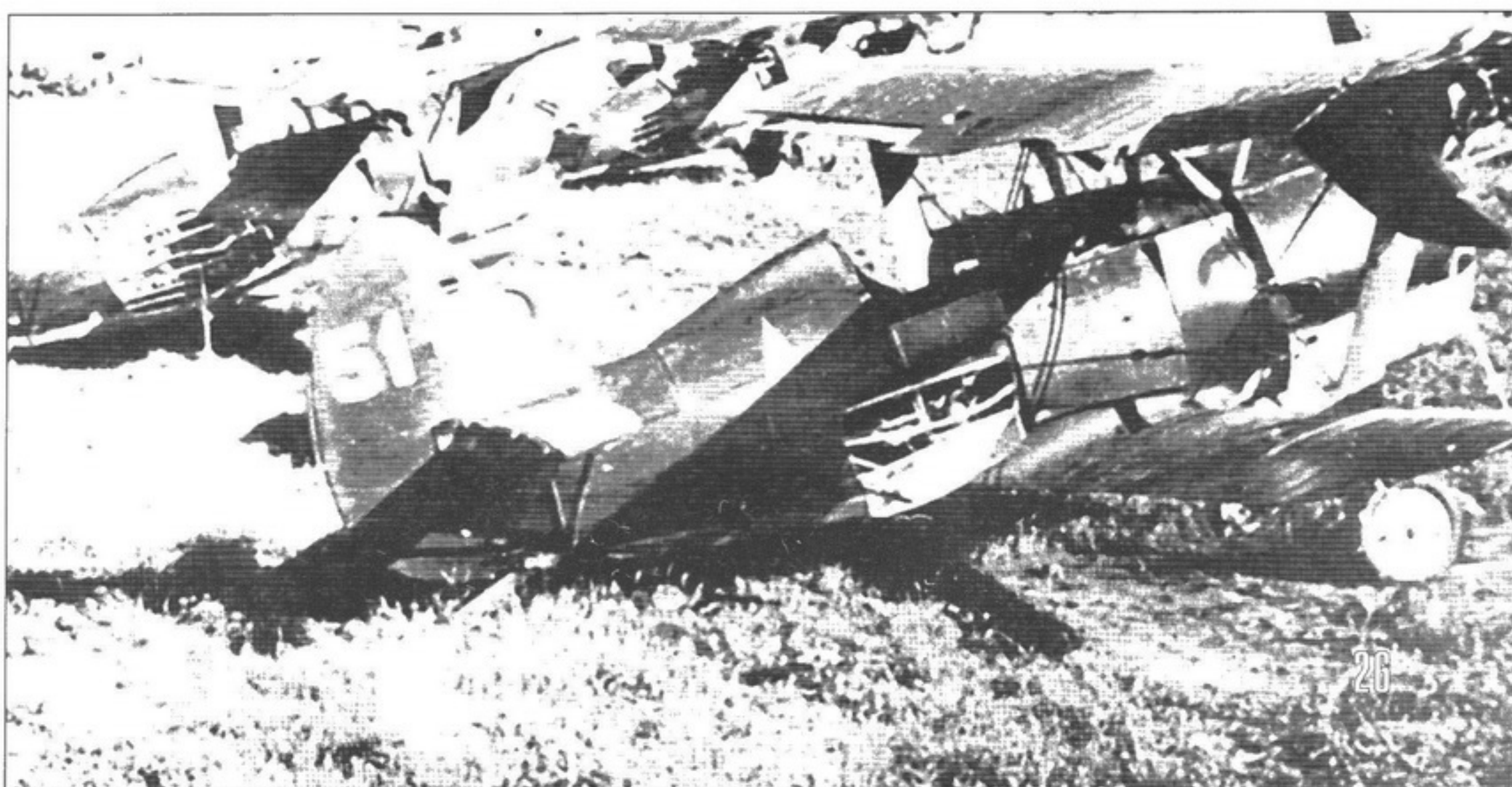




зии растерялось и не приняло никаких мер для рассредоточения оставшихся самолетов. Они были вскоре уничтожены немецкими самолетами в последующих налетах. В первый день 9-я САД потеряла 347 самолетов из 409 имевшихся. Её командир Сергей Черных был одним из первых авиационных генералов, получивший звание Героя Советского Союза за бои в Испании, где он первым среди советских летчиков сбил новейший Messerschmitt Bf 109В. Позже он был обвинен военным трибуналом в преступном бездействии и 27 июня расстрелян. Лишь некоторые из полков 9-й САД оказали сопротивление - советские летчики заявили о 85 сбитых немецких самолетах,

причем два из них были уничтожены таранными ударами. Так, командир 129-го ИАП капитан Ю.М.Беркаль, при первых залпах артиллерийской канонады, поднял в воздух в 4 час 05 мин три эскадрильи. В завязавшихся воздушных боях было уничтожено три He 111. Однако во второй половине дня 22 июня немецкая авиация уничтожила большую часть самолетов 129-го ИАП.

Важную задачу по уничтожению советской авиации в районе Белостокского выступа выполнили части истребителей-бомбардировщиков. Сбросив бомбы с небольшой высоты, Bf 109 F и Bf 110 C затем несколько раз штурмовали стоянки советских самолетов. Согласно данным журнала бое-



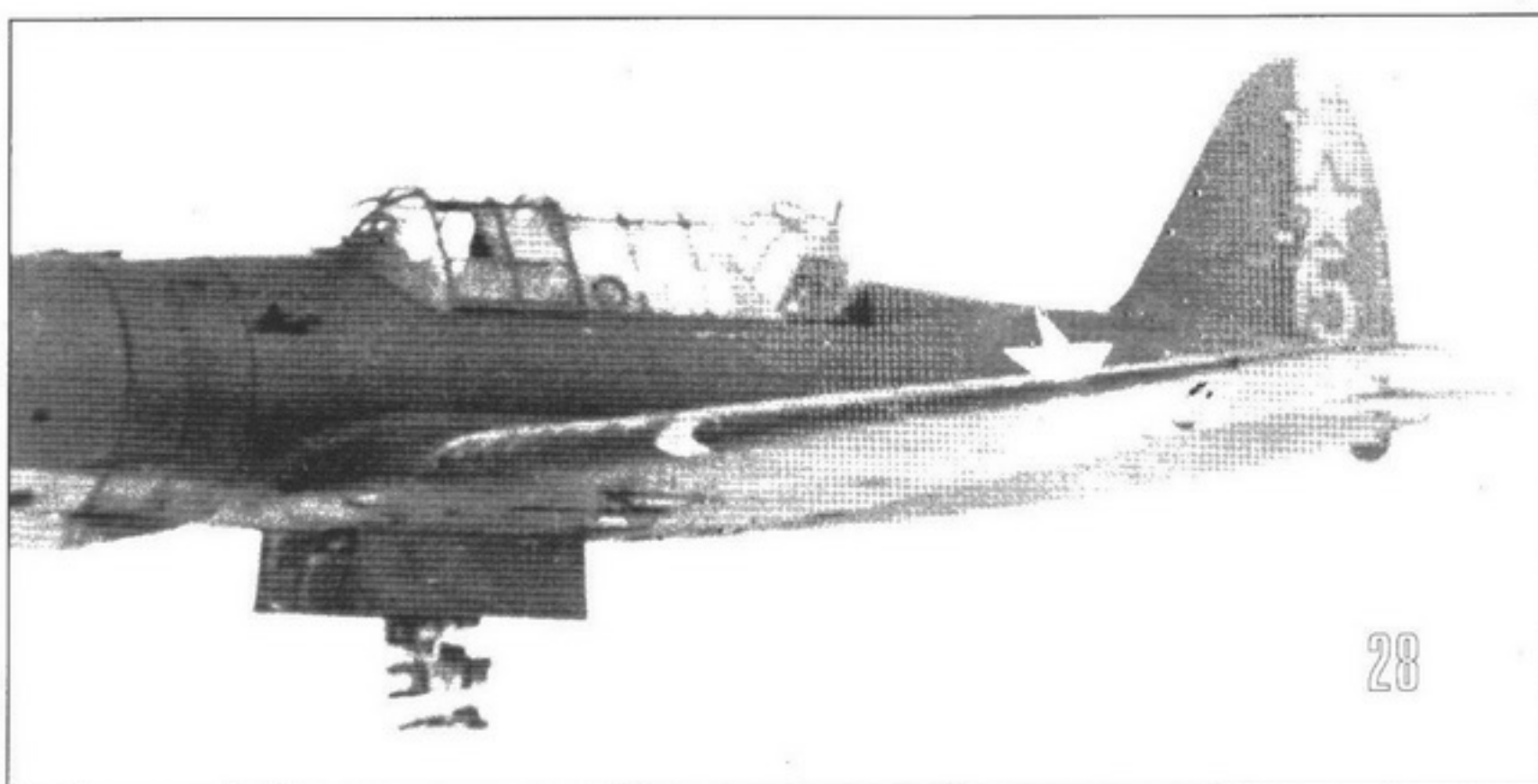
26. Истребитель И-15, брошенный на аэродроме из состава 41-го истребительного авиаполка. Западный фронт, июль 1941 года. (РГАКФД)

The I-153 fighter left on the airfield, 41st fighter air regiment, Western Front, July 1941.





вых действий 1-го полка 210-й эскадры скоростных бомбардировщиков (I Gruppe/SKG.210) от 22 июня, летчики совершили сотню боевых вылетов. Некоторые экипажи совершили в этот день по 6 боевых вылетов: "...эскадра совершила налеты на 14 аэродромов и уничтожила 344 самолета на земле и сбила 8 самолетов в воздухе. 51-я истребительная эскадра (JG 51 "Molders") заявила в первый день вторжения о 69 сбитых в воздухе и 129 уничтоженных на земле советских самолетах"



(Heinz J. Novarra "Luftwaffe-Einsatz "Barbarossa" 1941. Podzun-Pallas -Verlag, 1989).

На правом фланге командир 11-й САД, узнав о приближении немецких танков, немедленно объявил тревогу. Ему удалось поднять в воздух 53 самолета И-153 и И-16. Оставшиеся 15 самолетов не смогли взлететь и были уничтожены. В воздушных боях летчики 122-го ИАП сбили 4 самолета Дорнье Do 17. После боя оставшиеся самолеты 122-го ИАП перелетели в тыл на аэродром Лида, где находился командный пункт дивизии. Однако вскоре и по этой базе немецкие самолеты нанесли сокрушительный удар. В воздушных боях летчики 122 и 127-го ИАП сбили 35 самолетов противника: 17 Bf 109, 11 Bf 110 и 7 Ju 88. Трагедия советских летчиков состояла в том, что их самолеты не имели возможности перебазироваться на другие аэродромы. Так, все шесть аэродромов 11-й САД одновременно под-

27. Отважная летчица Е.И. Зеленко у своего самолета Су-2. Юго-западный фронт, июль 1941 года. (РГАКФД)

Courageous female pilot E.I. Zelenko near her Su-2 aircraft, South-Western Front, July 1941.

28-29. Су-2 226-го ближне-бомбардировочного полка бомбит немецкие позиции. Юго-западный фронт, июль 1941 года. (АСКМ)

A Su-2 of the 226th short-range bomber regiment delivers a strike against the German positions, South-Western Front, July 1941.





30-31. Истребители И-153 номер "5" и "4" стартуют для выполнения боевого задания. Северо-западное направление, июль 1941 года. (РГАКФД)

The I-153 fighters, tail numbers 4 and 5, start off on a mission, North-Western direction, July 1941.

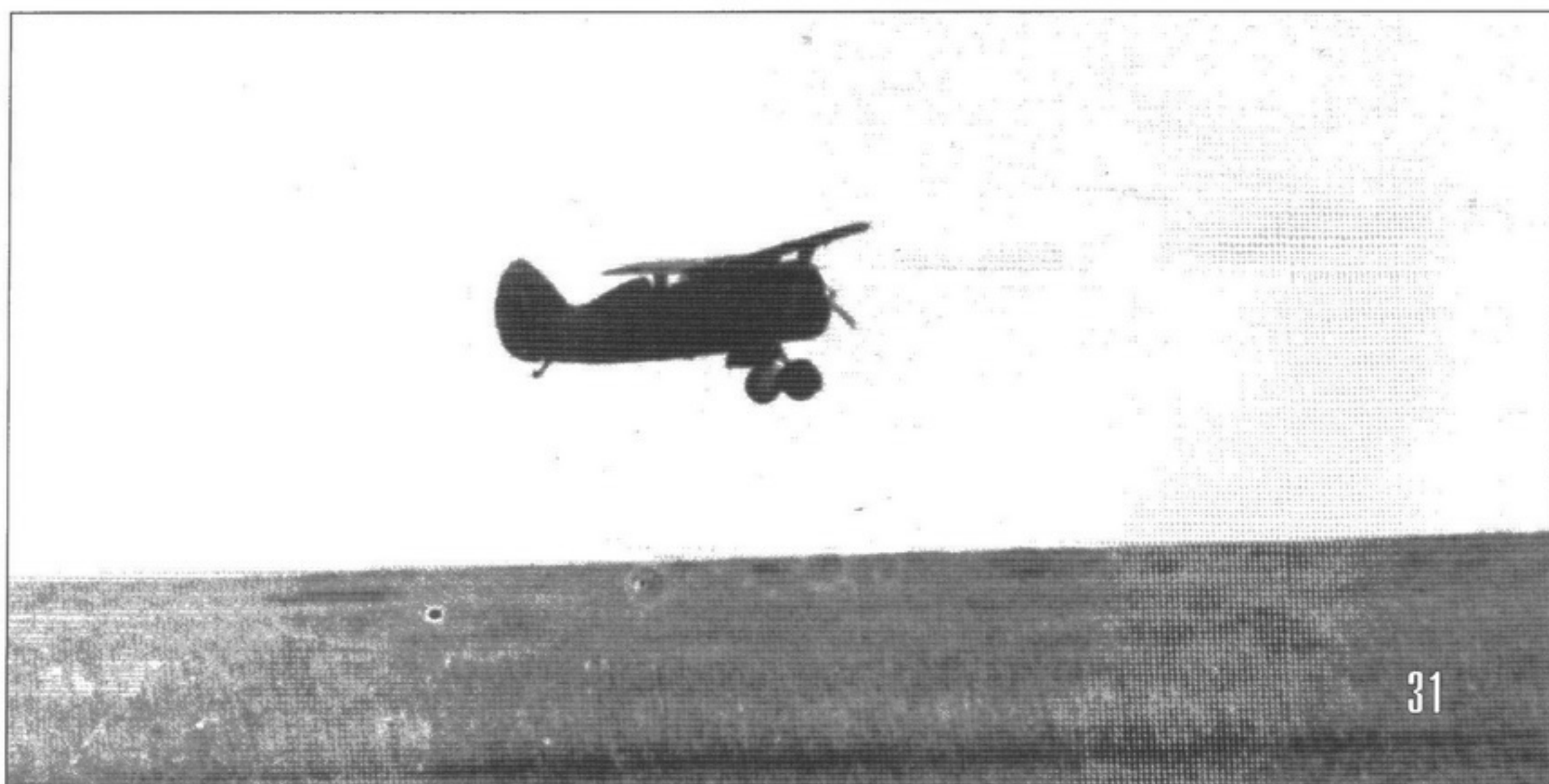


верглись ударам люфтваффе, а тыловые аэродромы, на которые можно было бы отвести уцелевшие самолеты, не успели построить.

В 10-й САД после первых налетов немецких самолетов были уничтожены все самолеты двух авиаполков. 74-й ШАП, базировавшийся в Пружанах, подвергся не только налетам авиации, но и артиллерийскому обстрелу, так как находился всего в 14 км от границы. Прорвавшиеся на аэродром немецкие танкисты обнаружили восемь стоявших или слегка поврежденных штурмовиков Ил-2. Это был новейший самолет, еще не известный немецкому командованию, однако позже вермахт в полной мере ощутил на себе удары этого "летающего

танка". К концу дня 22 июня в 39-м СПБ после 4-х налетов немецких самолетов было уничтожено 43 СБ и 5 Пе-2. После первого налета 18 СБ сумели взлететь и атаковали немецкие танковые и моторизованные части на переправе через Буг. Было зафиксировано по крайней мере одно точное попадание в переправу. Однако этот небольшой успех обошелся советским летчикам очень дорого. На обратном пути их перехватили немецкие истребители и сбили все 18 бомбардировщиков. Такие тяжелые потери были следствием того, что бомбардировщики летели без прикрытия истребителей.

Истребители 10-й САД самоотверженно вступили в бой, но несли большие потери в воздухе и на земле. Самолеты 33-го







ИАП в 4 часа утра вылетели в район Бреста на отражение налета немецких бомбардировщиков. Успешно проведя воздушный бой и сбив 6 самолетов, они вернулись на аэродром и готовились к следующему вылету. Однако, появившиеся в этот момент истребители Bf 109, начали штурмовку аэродрома, в ходе которой было со-

жжено и выведено из строя более 20 самолетов. К 10 часам утра в полку не осталось ни одного самолета, способного подняться в воздух. Летчики 123-го ИАП, защищавшие Кобрин, также несли большие потери. Их командир майор Б.Н.Сурин погиб в одном из воздушных боев в первый день войны, сбив 3 самолета в четырех боях. Летчик того же полка Иван Калубушкин уничтожил в первый день войны 5 немецких самолетов, став, вероятно, лучшим снайпером дня ВВС РККА. Летчики 123-го ИАП заявили об уничтожении в воздухе 22 июня около 30 (по другим данным 20) немецких самолетов и потери 9 своих. 22 июня 1941 года 9-я САД потеряла 347 самолетов из 440, 10-я САД - 180 из 231 и 11-я САД - 127 из 199. Общие потери этих дивизий, составляющих первый эшелон армейской авиации, в первый день войны составили 654 самолета. Уже к исходу второго дня войны они оказались небоеспособными и их остатки были позже отведены в тыл на переформирование.

Всего за первый день войны ВВС Западного фронта (сформирован на базе Западного военного округа) совершили 1896 самолето-вылетов (в среднем по 2 вылета на каждый уцелевший самолет). Обстановка требовала увеличить число вылетов как минимум вдвое. Однако управление основными силами (9, 10 и 11-й САД) командующий ВВС Западного фронта генерал-майор И.И.Копец передал в подчинение команду-

**32. Летчика К.М. Марцева поздравляют с очередной победой над противником. Юго-западный фронт, август 1941 года. (АСКМ)**

Pilot K.M. Martsayev congratulated on another downed enemy, South-Western Front, August 1941.

**33. Догорает сбитый в небе Украины немецкий истребитель Me-109E. Юго-западный фронт, июль 1941 года. (АСКМ)**

Burning German Me-109E fighter damaged in the Ukrainian sky, South-Western Front, July 1941.







**34. Самолет СБ с двигателями М-103, 201-й серии после разведывательного полета. Северо-западный фронт, июль 1941 года. (АСКМ)**

The M-103-engined SB aircraft of the 201st series after the reconnaissance mission, North-Western Front, July 1941.

ющим армиями. Это было грубой ошибкой, так как главные силы авиации оказались рассредоточены и не могли применяться для массированных ударов. К тому же, армейскому командованию в условиях хаоса и паники, царивших с первых часов вторжения, было не до управления приданной авиацией. В результате потери управления авиачасти не имели указаний о порядке вы-

хода из-под удара, а их командиры не знали реальной боевой обстановки. Положение осложняли действия немецких диверсантов, нарушивших всю проводную связь штаба ВВС фронта.

Молодой генерал И.И.Копец (34 года) сделал удачную карьеру, начав ее летчиком-истребителем в строевых частях. Затем было участие в Испанской войне, где за лич-



**35. Отважный экипаж разведчика СБ (слева - направо): командир - младший лейтенант И.М. Левин, штурман - лейтенант П.Н. Полосухин и стрелок-радист П.С. Рожков. Северо-западный фронт, июль 1941 года. (РГАКФД)**

The courageous crew of the SB-reconnaissance aircraft (left to right): commander-pilot Junior Lieutenant I.M. Lyovin, navigator Lieutenant P.N. Polosukhin, gunner/radio operator P.S. Rozhkov, South-Western Front, July 1941.





36. Эскадрилья капитана Постнова на бомбардировщиках СБ готовится к ударам по румынской территории. Юго-западное направление, июль 1941 года. (АСКМ)

Captain Postnov's SB-bomber squadron getting ready to deliver a strike against the Romanian territory, South-Western direction, July 1941.

ную храбрость командир эскадрильи Копец был удостоен звания Героя Советского Союза. По возвращении из Испании он успешно продвигался по служебной лестнице: заместитель командующего ВВС Ленинградского военного округа, командующий ВВС 8-й армии (участник "зимней" войны с Финляндией), командующий ВВС Западного военного округа, где в его подчинении было около двух тысяч самолетов. Его основным увлечением было переучивание летно-

го состава, часто Копец сам пилотировал истребитель. "Начальник - пример для подчиненных" - эта советская аксиома претворялась им в жизнь неплохо. Плохо обстояло с организацией управления и оперативной работой такого большого авиасоединения как ВВС Западного округа, что привело к печальным результатам. С началом военных действий Копец активно использовал бомбардировочную авиацию: 12 и 13-й БАД (бомбардировочная авиационная дивизия)

37. Разбитый бомбардировщик СБ с моторами М-103. Западный особый военный округ, 13-й полк скоростных бомбардировщиков, июнь 1941 года. (РГАКФД)

The M-103-engined SB-bomber destroyed, Western Special Military District, 13th fast bomber regiment, June 1941.





38. Воентехник 2-го ранга А.И. Жуков докладывает экипажу бомбардировщика ДБ-3ф о готовности к очередному вылету на бомбардировку города Кенигсберга. Авиация дальнего действия, июль - август 1941 года. (РГАКФД)

Military engineer 2nd grade A.I. Zhukov reporting to the crew of the DB-3f bomber on the readiness of the aircraft for the flight against the city of Königsberg, Long-Range Aviation, July-August 1941.



и 3-го ДБК (дальне-бомбардировочный корпус). Практически все вылеты происходили без прикрытия истребителей. Иногда самолетам удавалось пробиваться к целям и повреждать переправы, наносить урон моторизованным и танковым колоннам. Однако потери в таких вылетах были высоки. Так, в 96-м дальне-бомбардировочном полку из 70 ДБ-3Ф, совершавших первый боевой вылет, 22 не вернулись с задания, а остальные получили повреждения.

43-я истребительная авиадивизия (командующий генерал-майор Г.Н.Захаров) находилась на удалении от границы в районе Орши и осталась боеспособной после первых ударов противника. Два её полка (160 и

163-й ИАП) были существенной силой, способной прикрыть Минск, так как насчитывали 60 И-153 и 59 И-16. Прикрывая Минск, они сбили около 10 немецких самолетов, однако из-за последующих интенсивных налетов люфтваффе почти все самолеты 43-й ИАД были к вечеру 22 июня уничтожены на аэродромах.

Согласно официальной статистике потери ВВС Западного фронта в первый день войны составили 528 самолетов уничтоженных на аэродромах, 133 - сбитых истребителями, 18 - сбитых зенитками и 53 - не вернувшихся с задания по неизвестным причинам. Кроме этого, в катастрофе при взлете разбился один самолет, два потерпели аварию и 3 соверши-

39. В кабине пикирующего бомбардировщика Пе-2 лейтенант А.П. Стариков. Август 1941 года. (АСКМ)

Lieutenant A.P. Starikov in the Pe-2 diving bomber cockpit, August 1941.







40. Экипаж бомбардировщика СБ с моторами М-100А перед вылетом уточняет боевое задание. Северо-западный фронт, июль 1941 года. (АСКМ)

The M-100A-engined SB-bomber crew specifying the mission details before departure, North-Western Front, July 1941.



41. Флагманский штурман эскадрильи капитан Ф.И. Юрченко. Северо-западный фронт, август 1941 года. (РГАКФД)

41. Captain F.I. Yurchenko, flagman navigator of the squadron, North-Western Front, August 1941.

ли вынужденные посадки. Общие потери составили 738 самолетов или почти половину численности ВВС Западного фронта. Узнав об этом, генерал Копец застрелился...

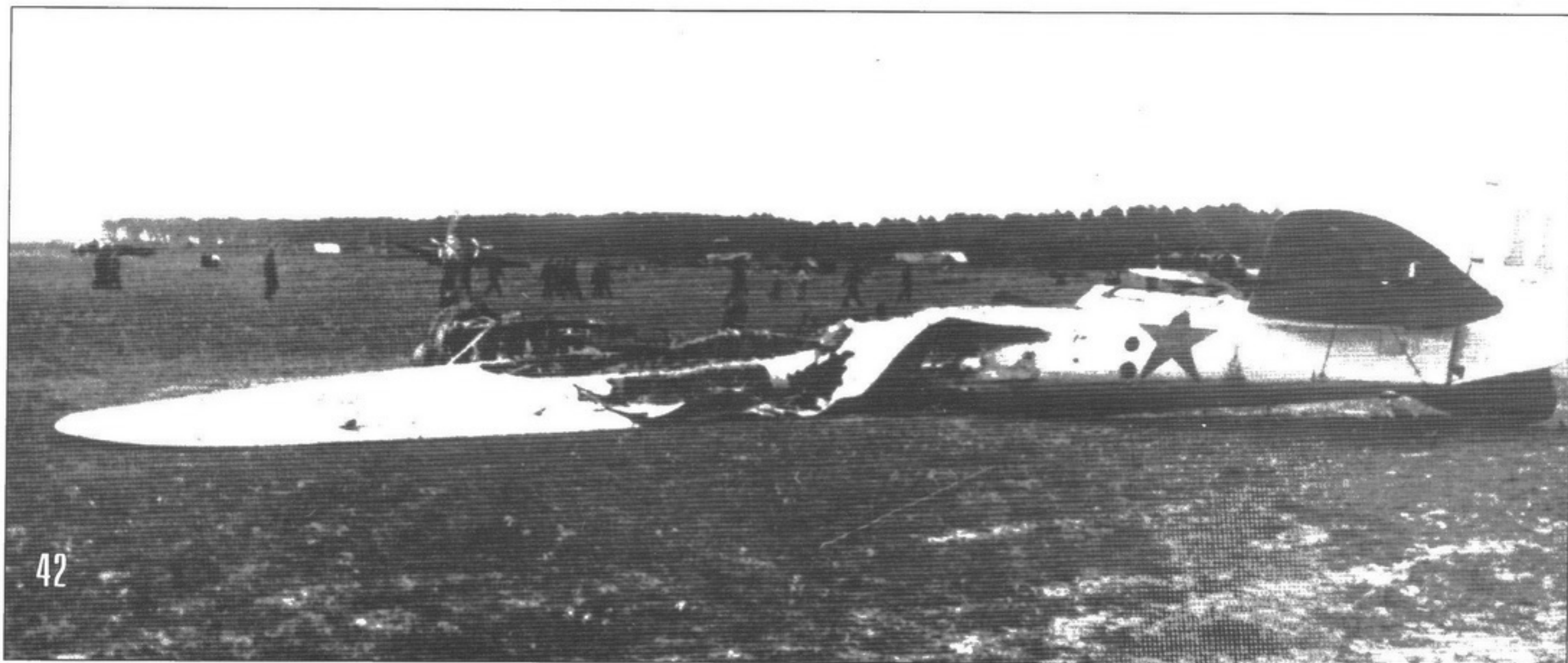
По донесениям советских летчиков им удалось уничтожить в воздушных боях 143 немецких самолета, в том числе 32 Bf 109 и 15 Bf 110. Однако по немецким данным люфтваффе потеряли в полосе группы армии "Центр" всего 12 самолетов. Немецкие и советские данные различаются более чем в 10 раз! Вероятно, за каждый сбитый самолет советские летчики принимали всякого противника, вышедшего из боя со снижением. К тому же надо иметь ввиду неизбывную тягу советских военачальников всех

рангов преувеличивать в докладах наверх свои скромные достижения до невероятных размеров.

С самого начала военных действий люфтваффе удалось захватить господство в воздухе и сильнейшими ударами поддерживать наступающие колонны вермахта. Важную роль при этом выполняли пикирующие бомбардировщики Junkers Ju 87 Stuka/"Штука", которые почти не участвовали в разгроме советских аэродромов. "Штуки" применялись массировано и наносили большие потери наземным войскам. Воздушный террор пикировщиков с 22 июня стал ежедневным кошмаром для советских солдат.

42-43. Разбитые бомбардировщики СБ. Предположительно 11-я смешанная авиационная дивизия, район Гродно, 25 июня 1941 года (РГАКФД)

Destroyed SB-bombers, supposedly of the 11th composite air division, Grodno region, June 25, 1941.







С первого дня войны люфтваффе обеспечили себе и войскам перевес в воздухе. На Западном фронте с советской стороны в боях могли участвовать 1086 экипажей, 2-й Воздушный флот люфтваффе мог поднять в воздух несколько меньше экипажей. Перевес в воздухе на направлениях главных ударов был достигнут более напряженной и хорошо организованной работой немецких летчиков. Советское командование ВВС РККА, объясняя превосходство люфтваффе, ссылалось на неисправность материальной части и некомплект личного состава. Это объяснение не спасло многих советских командиров от сталинской расправы и суда военного трибунала. Высшее немецкое командование / Oberkommando der Wehrmacht (OKW) было удовлетворено действиями своей авиации. Начальник генерального штаба (Generalstabschef des Heeres) генерал-полковник Гальдер (Generaloberst Halder) к вечеру 22 июня записал: "Командование Luftwaffe сообщило, что за сегодняшний день уничтожено 850 самолетов противника..."

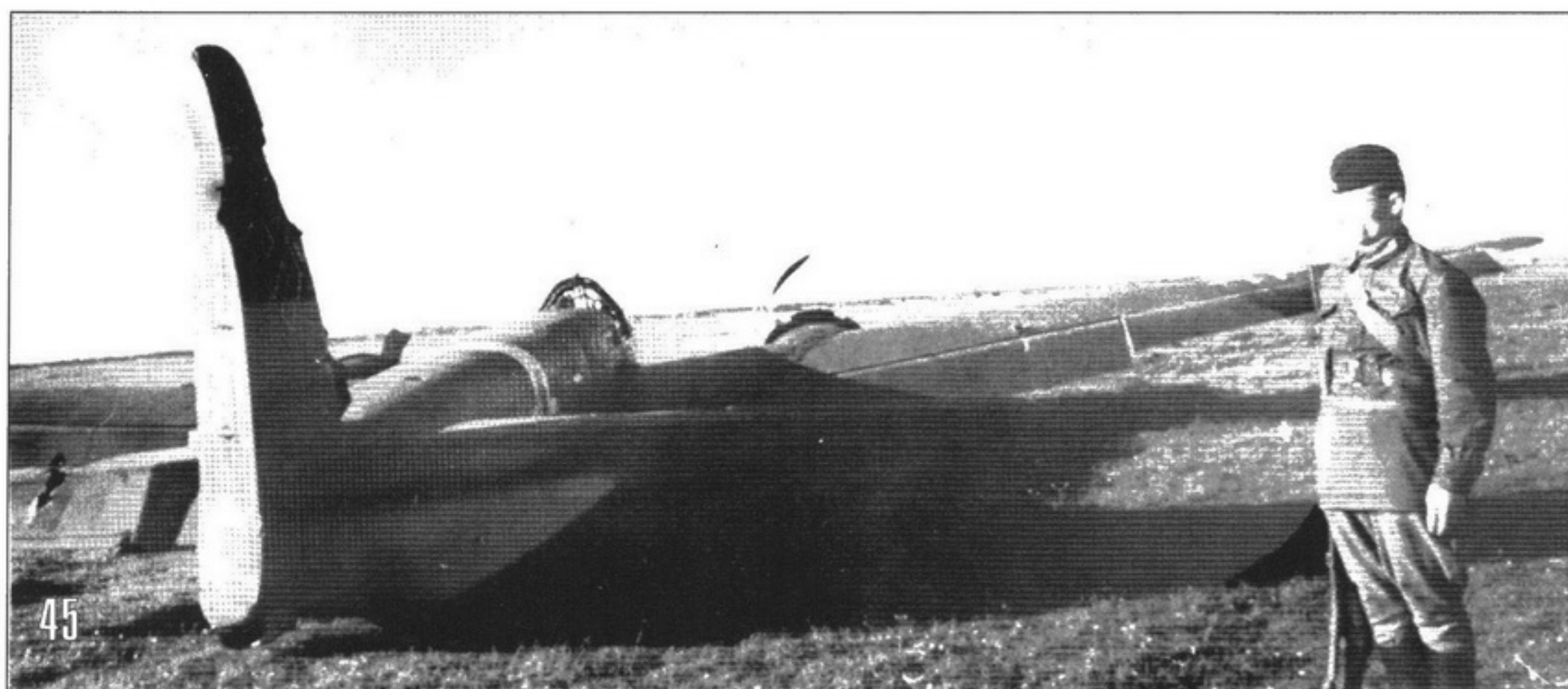
Время нанесения удара по приграничным аэродромам Прибалтийского военного округа было определено немецким командованием одно и то же для всего фронта - 3 час 15 мин. Однако из Восточной Пруссии самолеты люфтваффе поднялись чуть позже, когда уже рассвело. Исключение было сделано для тяжелых истребителей Bf 110 E из 5-го отряда ZG 26, которые поднялись с аэродрома Сувалки, пересекли границу и в 2 часа 55 минут сбросили бом-

бы на литовский аэродром Алитус. Особого эффекта эта атака не дала, но вызвала хаос и панику. На этом аэродроме базировались несколько истребителей 15 и 31-го ИАП 8-й САД. Специальные экипажи, подготовленные к ночным полетам, подлетели к границе на большой высоте (6000 м) и устремились на цели с первыми залпами немецкой артиллерии. Это было около 30 бомбардировщиков из 2, 3 и 53-й эскадр 2 и 8-го авиакорпусов.

**44. Герой Советского Союза П.М. Петров, сбивший 6 самолетов противника, у своей боевой машины И-16. Западный фронт, июль 1941 года. (АСКМ)**  
Hero of the Soviet Union P.M. Petrov shot down six hostile aircraft, near the fighter, Western Front, July 1941.







45-46. Немецкий подбитый бомбардировщик Ju 88 A-5 из состава KG 1 "Gindenburg", совершивший вынужденную посадку на побережье Рижского залива 23 июня 1941 года. (АСКМ)

An emergency landing of the downed Ju-88 A-5 bomber of the KG-1 Gindenburg on the shore of the bay of Riga, June 23, 1941.

## НА ПРИБАЛТИЙСКОМ НАПРАВЛЕНИИ

В течение 22 июня немецкие самолеты атаковали 11 аэродромов Прибалтийского округа. Как правило, налёты осуществлялись небольшими группами, следующими друг за другом в течении всего дня. Некоторые аэродромы были атакованы по 6-7 раз. Всего ВВС Прибалтийского военного округа насчитывали 1262 самолета из состава 6, 7, 8-й смешанных авиадивизий и 57-й истребительной авиадивизии и других подразделений. В составе сил вторжения люфтваффе самолетов было почти в два раза меньше - 675 машин 1-го Воздушного флота, из них более 400 входили в состав 1-го авиакорпуса (I.Fliegerkorps). Наибольшие потери советской авиации нанесли экипа-

жи 8-го корпуса (VIII. Fliegerkorps), атаковавшие аэродромы Ковно, Либава, Шауляй и др. Положение усугублялось тем, что командующий ВВС Прибалтийского военного округа генерал А.П. Ионов приказал всем авиачастям ночами с 20 на 21 и с 21 на 22 июня производить учебно-тренировочные полеты. В результате большинство бомбардировочных полков подверглись ударам, когда производился предполетный осмотр и дозаправка самолетов топливом, а летный состав отдыхал.

После первого налета люфтваффе в воздух были подняты советские самолеты. Однако они не получили боевых заданий и находились в зоне ожидания 40-50 минут.



47. Летчик П.П. Воробьев из отряда аса, Героя Советского Союза капитана А.Ф. Семенова. Август 1941 года. (АСКМ)

Pilot P.P. Vorobyov from the unit of ace Captain A.F. Semyonov, Hero of the Soviet Union, August 1941.





**48. Немецкий солдат у брошенного истребителя МиГ-3. Юго-западный фронт, август 1941 года. (РГАКФД)**

A German soldier near the MiG-3 fighter left on the airfield, South-Western Front, August 1941.)

После посадки на свои аэродромы они попали под повторные удары немецких самолетов. Штаб ВВС Прибалтийского округа с первых часов войны потерял управление авиационными частями, что привело к длительной задержке самолетов на аэродромах. Это дало возможность немецким летчикам практически безнаказанно уничтожить большую часть советских самолетов на аэродромах.

Высшее командование в Москве, не зная реальной обстановки на фронте, отдавало приказы, которые уже невозможно было выполнить. Так, приказом Народного Комиссара Обороны № 02, вышедшим в 7 час 15 мин 22.06.41 ВВС Красной армии были поставлены общие задачи: "Разведывательной и боевой авиации установить места сосредоточения авиации противника и группировку его наземных войск. Мощными ударами бомбардировочной и штурмовой авиации уничтожить авиацию на аэродромах противника и разбомбить основные группировки его наземных войск. Удары авиации наносить на глубину германской территории до 100-150 км. Разбомбить Кенигсберг и Мемель. На территорию Финляндии и Румынии до особых приказаний налетов не делать." Реализовать часть этого приказа в Прибалтийском военном округе было поручено 40-му бомбардировочному полку из 6-й САД. Налет на Кенигсберг, Торураген и Мемель, который возглавил командир полка майор Могилевский, закончился успешно. Немцы явно не ожидали

появления советских бомбардировщиков, которые под сильным зенитным огнем сбросили бомбы на объекты и без потерь вернулись на аэродром.

В оперативной сводке Северо-Западного фронта (сформирован на базе Прибалтийского военного округа) посланной начальнику Генерального штаба Красной армии 22 июня в 22 часа о действиях авиации было отмечено, что немецкие самолеты бомбили Либаву 13 раз. Зенитная артиллерия не задерживала самолеты противника. ВВС вели бои с авиацией противника и бомбили скопления танков и танковые колонны в районе Тильзит и Алитус. Потери округа: 59 самолетов уничтожено и 32 - повреждено на аэродромах. В воздухе сбито 19 самолетов противника истребителями и 8 - зенитной артиллерией. В последующем оказалось, что сведения о потерях немецких самолетов преувеличены. По неполным данным ВВС РККА Прибалтийского округа потеряла 22 июня около 100 самолетов.

Отсутствие ощутимой поддержки со стороны "сталинских соколов" привели к дальнейшему ухудшению положения сухопутных войск Красной армии. Немецкие самолеты обнаруживали вводившиеся в сражение колонны советских войск еще на подходе к полю боя и наносили по ним мощные удары. В этих условиях концентрированные и одновременные удары по противнику наносить не представлялось возможным. Успешное продвижение танковых группировок вынуждало войска



Красной армии к беспорядочному отступлению. Попытки советского командования организовать контрудар двумя механизированными корпусами в районе 8-й армии без прикрытия авиации провалились. На участке 11-й советской армии 3-я танковая группа под прикрытием главных сил 8-го авиакорпуса нанесла сокрушительный удар. После ожесточенных бомбежек трёх аэродромов 57-й истребительной авиадивизии это соединение было фактически уничтожено. На тыловом аэродроме в Двинске оставался нетронутым лишь 49-й истребительный авиаполк, вооруженный устаревшими самолетами И-15 бис.

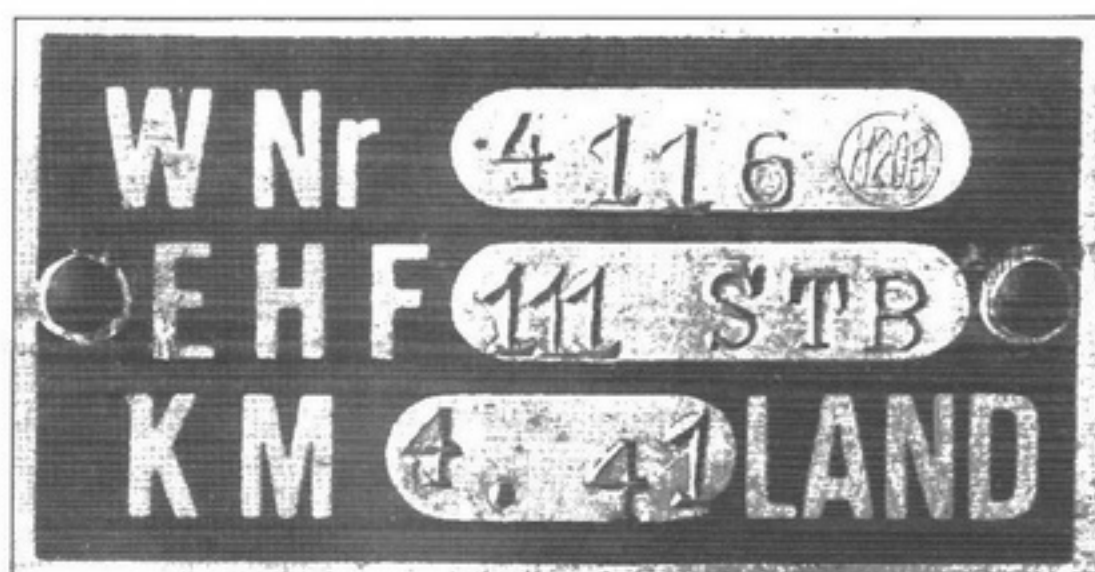
Немецкое командование поставило задачу в первый же день форсировать реку Неман и создать плацдарм для последующего наступления на Вильнюс и Минск. Немцам необходимо было захватить мосты через Неман неповрежденными, иначе наступление будет приостановлено, так как ширина реки там достигала 100-150м. Поэтому немецкие пикирующие бомбардировщики и истребители непрерывно обст-



49. Летчик старший лейтенант Н.И. Деревянкин у истребителя И-153 перед вылетом на боевое задание. Юго-западный фронт, июль 1941 года. (РГАКФД)

Pilot Senior Lieutenant N.I. Derevyankin at the I-153 fighter before departing on a combat mission, South-Western Front, July 1941.

реливали и бомбили советские войска в этом районе. Особенно пострадала 5-я танковая дивизия, которая несмотря на героическое сопротивление, была разгромлена массированными ударами с воздуха. В результате противник захватил мосты у Алитуса и Меркине и обеспечил успешное наступление вермахта в последующие дни. Командующий ВВС Прибалтийского округа генерал А.П.Ионов был снят со своего поста, арестован и передан суду военного трибунала.

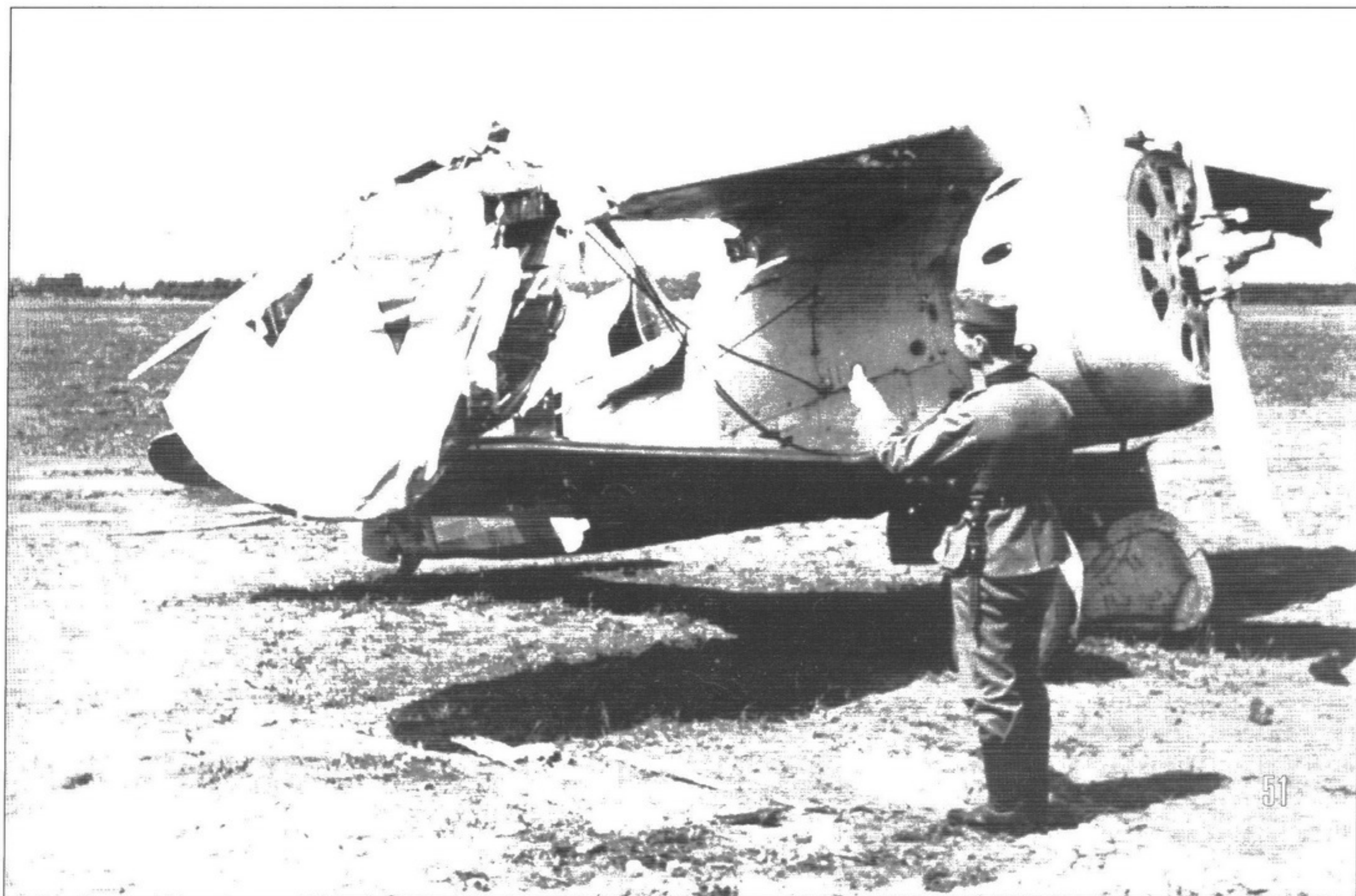


50. Подбитый немецкий истребитель Me 109F из JG3 (позднее названная "Udet") и его заводская табличка. Юго-западный фронт, июль 1941 года. (РГАКФД)

A damaged German Me-109F fighter of the JG3 (later designated Udet) and its production sign, South-Western Front, July 1941.







## НА ЮГО-ЗАПАДНОМ НАПРАВЛЕНИИ

**51. Разбитый советский истребитель И-153 на аэродроме. Советско-германский фронт, июнь 1941 года. (РГАКФД)**  
The crashed Soviet I-153 fighter on the airfield, Soviet-German Front, August 1941.

К началу войны авиация Киевского особого военного округа была самой мощной: 11 дивизий и два разведывательных полка, 2003 самолета, 2359 летчиков и 1308 летчиков-наблюдателей. В состав истребительной авиации входило 17 полков, имевших на вооружении 1341 самолет, в том числе новых типов - 190 МиГ-3 и 62 Як-1. Большинство новых самолетов попало в 15-ю САД, в остальных авиачастях их было немного. Однако практически самолеты новых типов не были освоены лётным составом и реальной боевой ценности не представляли. Основной силой истребительной авиации округа оставались самолеты старых типов - 455 И-16 и 515 И-153.

Пятнадцать авиаполков составляли основные силы бомбардировочной авиации. Они имели на вооружении 587 самолетов, из которых преобладали самолеты старых типов: 276 СБ, 23 Ар-2 и 119 ДБ-3ф. Самолеты новых типов уступали им по количеству: 99 Су-2, 93 Як-2\4 и 74 Пе-2. Штурмовая авиация состояла из пяти полков (62, 66, 243, 245 и 253-й ШАП), имевших на вооружении 87 И-15бис, 81 И-153 и 5 Ил-2. Разведывательная авиация округа имела на вооружении 31 самолет Як-4 и 22



**52. Летчик-истребитель И.Н. Голубин у самолета И-153 "Чайка". Советско-германский фронт, август 1941 года. (РГАКФД)**  
Fighter-pilot I.N. Golubin near the I-153 Chaika, Soviet-German Front, August 1941.



СБ. Кроме этого, в состав ВВС округа входили два полка 63-й САД, а также 315 и 316-й разведывательные полки и отдельные части, насчитывающие всего 75 самолетов. Остальные самолеты входили в состав авиачастей, подчинявшихся армейскому командованию. 13 отдельных корпусных эскадрилий на устаревших самолетах (У-2, Р-З и др.) и санитарная эскадрилья также обслуживали армейское командование.

Уровень подготовки летного состава был неодинаков. Экипажи старых полков были хорошо обучены для выполнения задач на устаревших самолетах. В девяти вновь сфор-

53. "Чайка" пролетает над сбитым самолетом противника. Юго-западный фронт, 16 июля 1941 года. (АМВС)

An I-153 Chaika over the downed hostile aircraft, South-Western Front, July 16, 1941.



54. Лейтенант Ф.И. Слениляев у своего самолета И-153. Советско-германский фронт, июль 1941 года. (РГАКФД)

Lieutenant F.I. Slenilyaev at his I-153, Soviet-German Front, July 1941.

мированных полках, где основу составляли молодые летчики, 79 % летчиков могли действовать только днем и при простых метеоусловиях. Лишь 15% летчиков освоили ночные полеты. Летный состав частей, перевооруженных в 1941 году на новые типы самолетов, к началу войны боевым применением новой материальной части не овладел и к боевым действиям был подготовлен слабо.

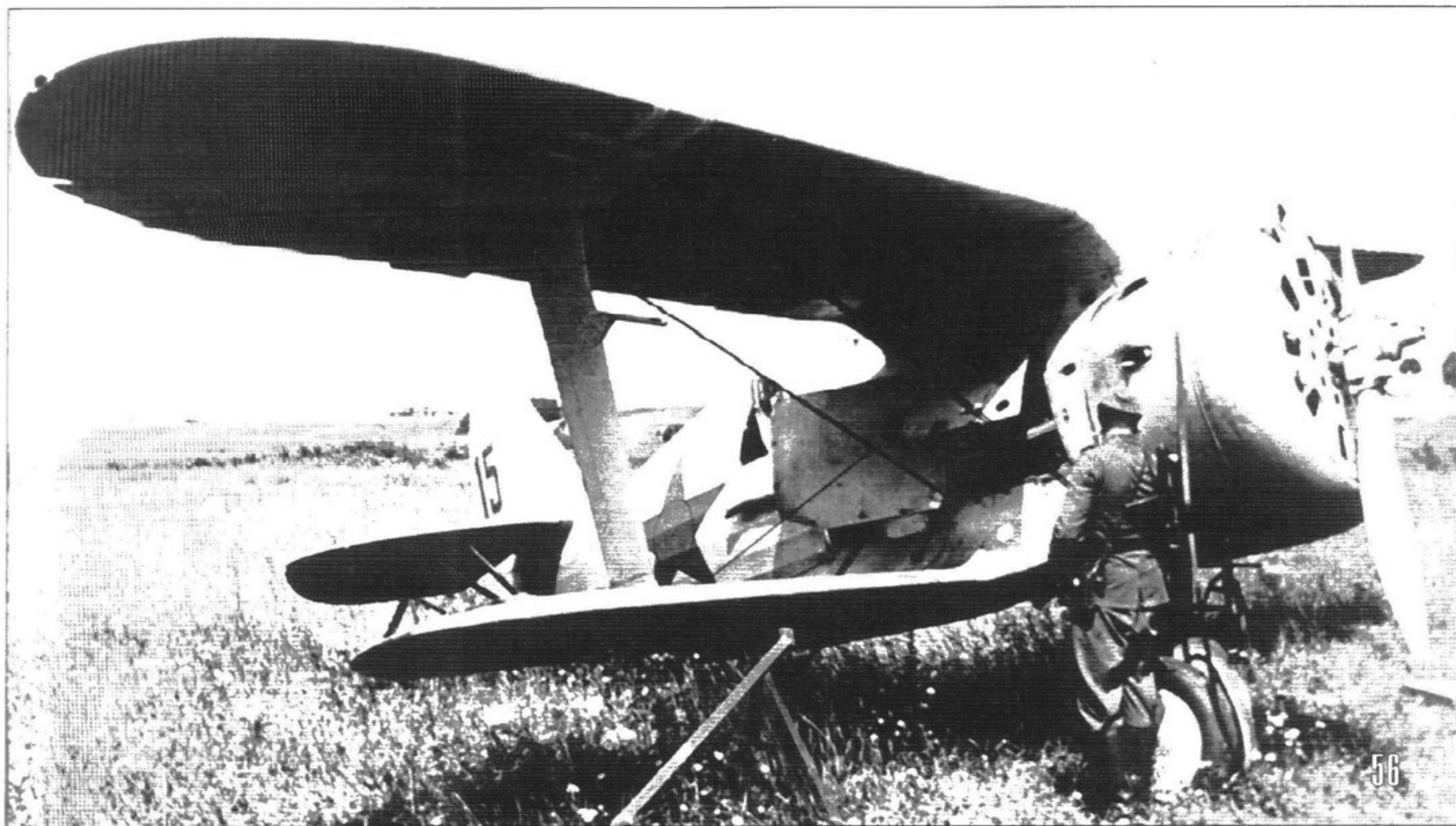
Аэродромы округа чаще представляли собой грунтовые площадки, которые после дождей выходили из строя. Начатую весной 1941 года широкомасштабную реконст-

55. Летчик-истребитель Я. Титаев залезает в свою "Чайку". Советско-германский фронт, июль 1941 года. (РГАКФД)

Fighter-pilot Ya. Titaev getting into his Chaika, Soviet-German Front, July 1941.







56. Немецкий солдат у неисправного истребителя И-153 из состава 11-й смешанной авиационной дивизии, 127-й истребительно-авиационный полк, район Гродно. Западный фронт, июнь 1941 года. (АСКМ)

A German soldier near an broken I-153 fighter of the 11th composite air division, 127th fighter air regiment, Grodno region, Western Front, June 1941.

рукцию авиабаз завершить к началу войны не удалось. Более того, из-за ремонта многие из действующих аэродромов были приведены в ограниченно пригодное состояние. Авиачасти запасных аэродромов не имели и оставались на ранее занимаемых аэродромах. По этой причине авиация округа располагалась скученно, без прикрытия зенитной артиллерии.

Командующий ВВС округа генерал-лейтенант Герой Советского Союза Е.С.Птухин пытался методами маскировки скрыть от противника самолеты, однако из-за хронического дефицита денег и материалов

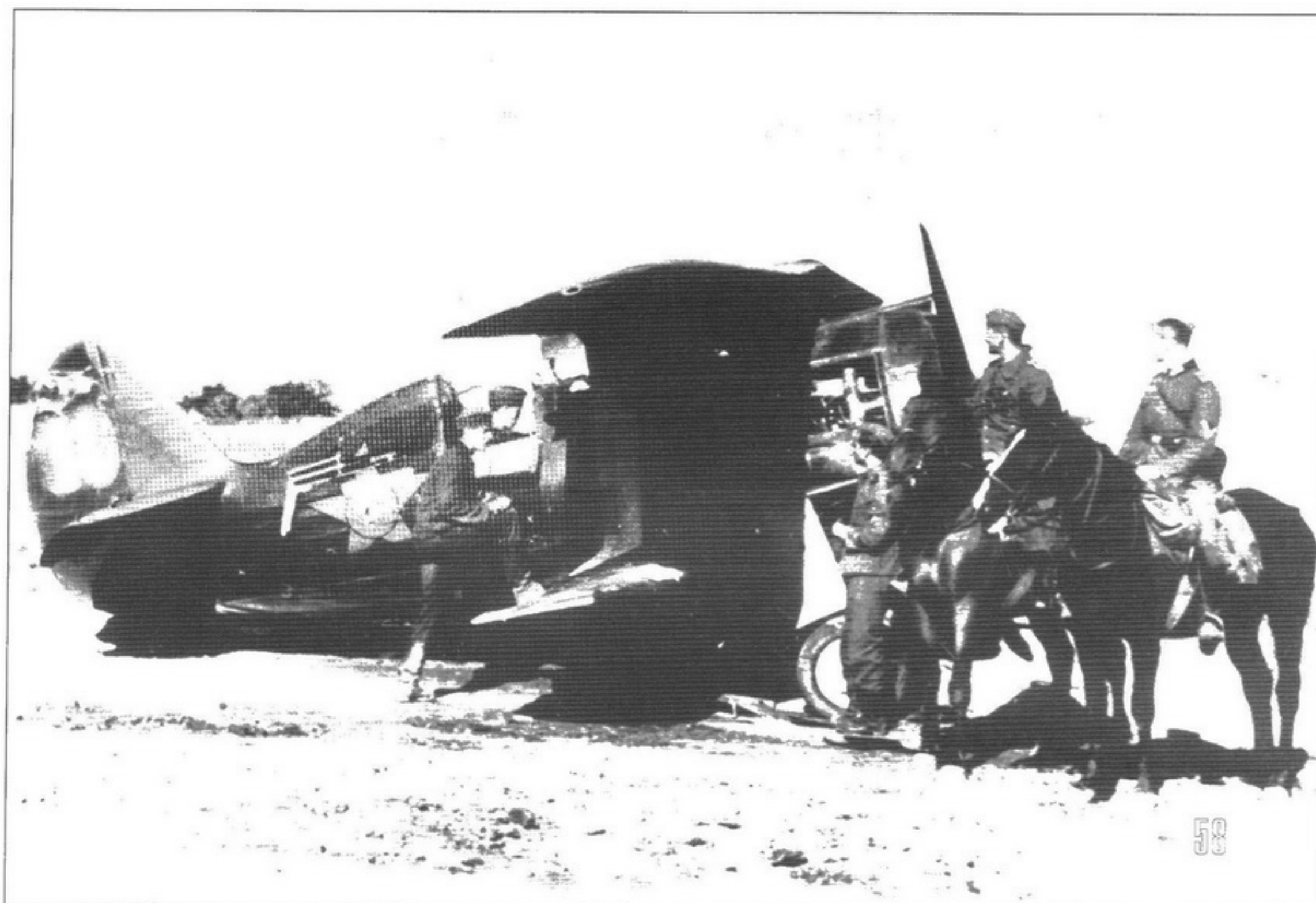
идею свою реализовать не сумел. В целях рассредоточения самолеты по эскадрильям были расставлены на границах стационарных и лагерных аэродромов. Накануне вторжения командующий лично совершил облет оперативных аэродромов, проверив их маскировку и боеготовность. Благодаря этому немецким разведывательным самолетам, тайно совершавшим фотографирование весной и летом 1941 года, не удалось обнаружить до 10% самолетов округа. Однако положение дел на основных аэродромах немецкое командование знало достаточно точно.



57. Офицеры люфтваффе осматривают советский двухмоторный разведчик Як-2. Советско-германский фронт, июль 1941 года. (АСКМ)

Luftwaffe officers inspecting a Soviet two-engine Yak-2 reconnaissance aircraft, Soviet-German Front, July 1941.





58. Немецкие солдаты осматривают разбитую "Чайку" И-153 из состава 41-го истребительного авиационного полка 9-й смешанной авиационной дивизии. Район Белостока, июнь 1941 года. (АСКМ)

German soldiers inspecting a crushed I-153 Chaika of the 9th composite air division, 41st fighter air regiment, Belostok region, June 1941.

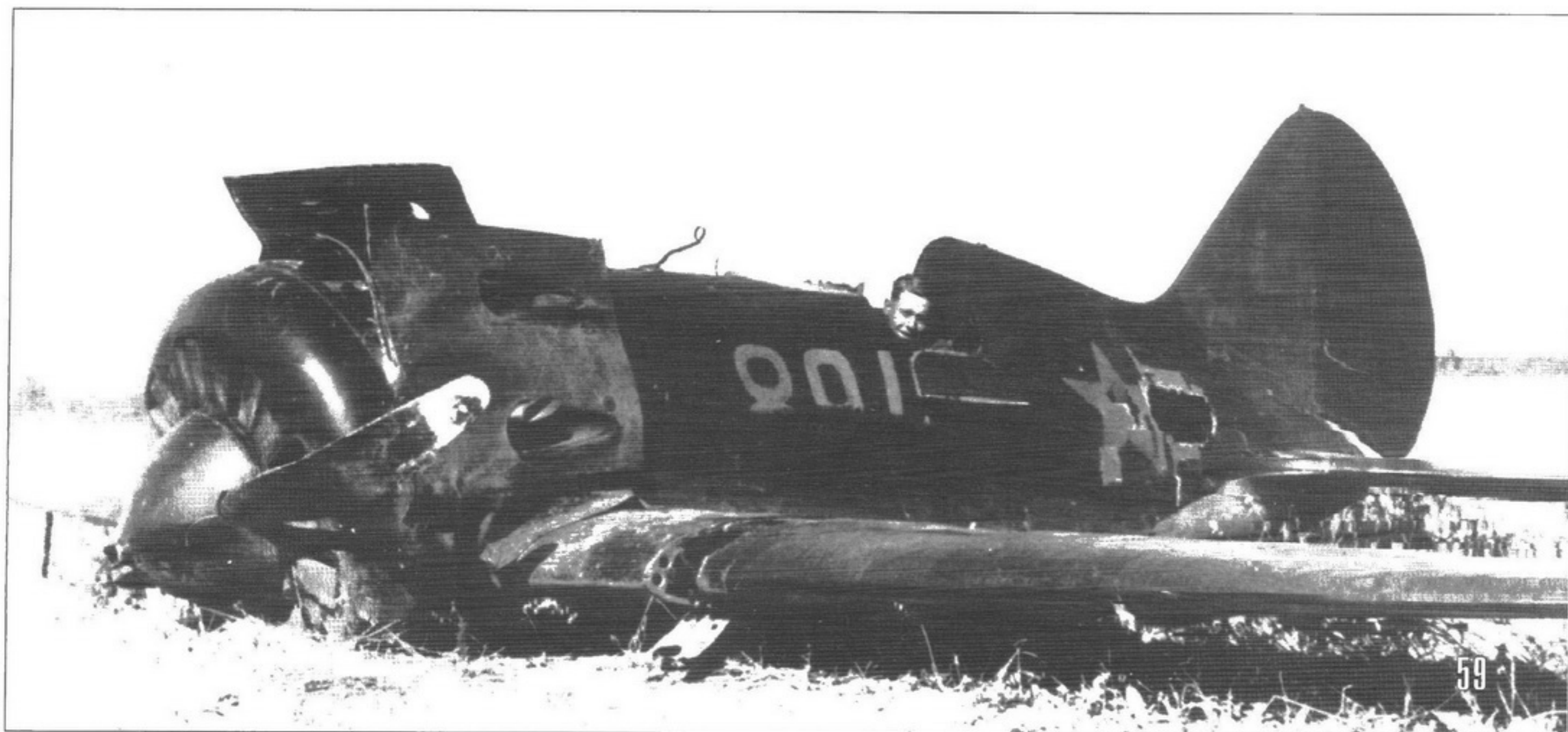
Сосредоточив против Киевского военного округа до 800 самолетов, люфтваффе начали войну с внезапного нападения на приграничные аэродромы. С 4 до 5 часов утра около 400 самолетов 5-го авиакорпуса генерал-полковника Риттер фон Грейма (Ritter von Greim) атаковали 24 передовых аэродрома округа, в основном на Западной Украине (Самбор, Стрый, Добромиль и др.). Для ВВС РККА удар оказался неожиданным. Например, по свидетельству командира 3-го полка 3 истребительной эскадры (I.Gr./3 JG) капитана Ганса Хана (Hans von Hahn) немецкие летчики едва поверили

своим глазам - "...весь аэродром был заполнен разведчиками, бомбардировщиками и истребителями, которые, как на параде, стояли правильными рядами."

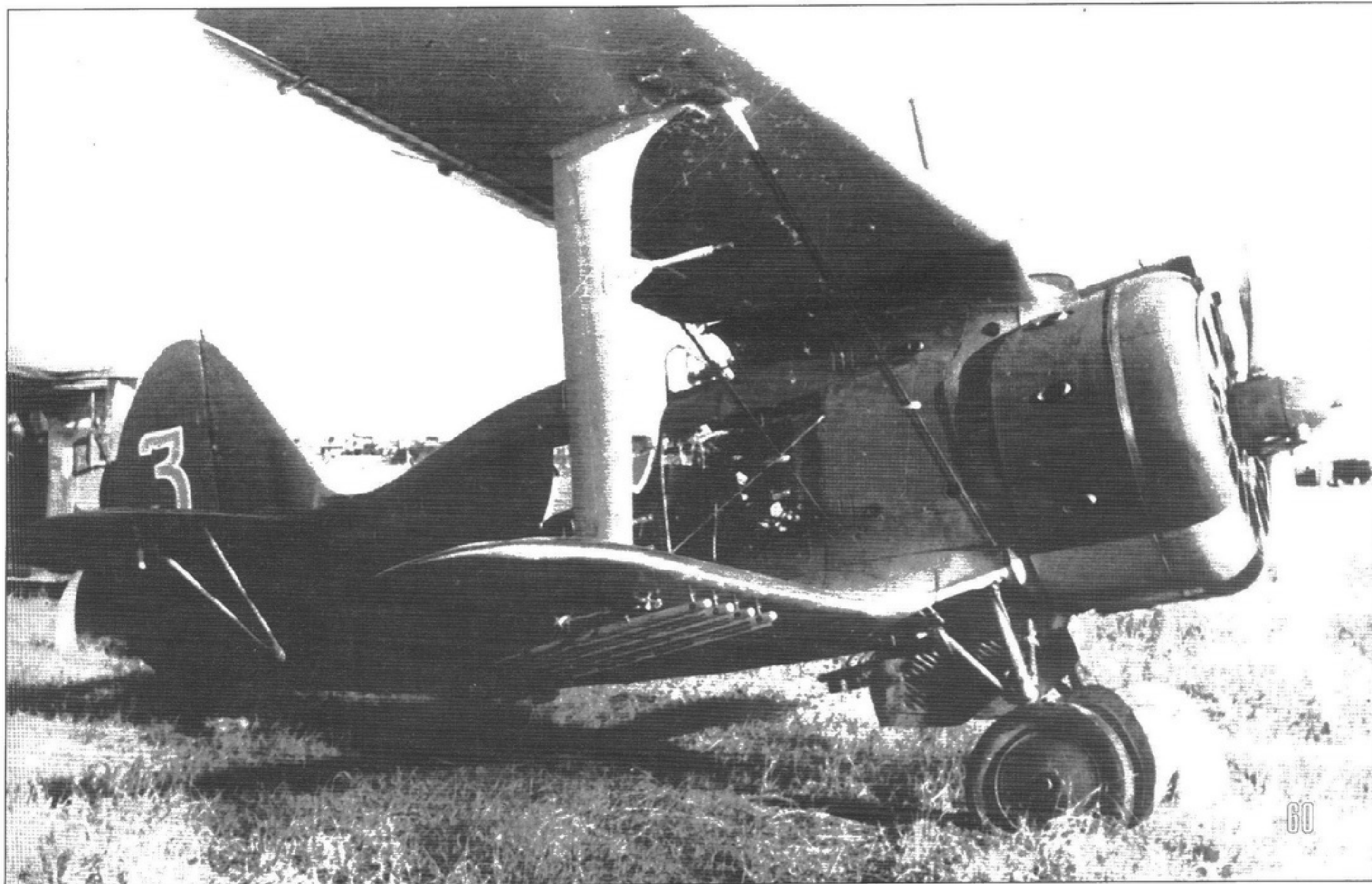
5-я армия прикрывала 170-километровый участок границы на Луцком направлении, в состав её ВВС входили 62-я БАП (52, 94, 226 и 227-й ББАП; 243 и 245-й ШАП) и 14-я САД (17, 46 и 89-й ИАП и 253-й ШАП). Полки 14-й авиадивизии понесли наибольшие потери при первых налётах люфтваффе - 46 самолетов было уничтожено на аэродромах. 22 июня летчики истребительных полков сообщили о 31 сбитом немецком самолете.

59. Истребитель И-16 тип 5, брошенный в результате аварийной посадки. Советско-германский фронт, июль 1941 года. (РГАКФД)

The I-16 Type 5 fighter, left due to the emergency landing, Soviet-German Front, July 1941.







К югу от 5-й армии располагалась 6-я армия, прикрывающая приграничную полосу длиной 165 км. ВВС 6-й армии составляли 15-я (23, 28 и 164-й ИАП, 66-й ШАП) и 16-я САД (87 и 92-й ИАП, 86-й ББАП). Особенно мощным вооружением отличалась 15-я САД, три истребительных полка которой имели на вооружении 236 новых истребителей МиГ-3. Однако использование новых самолетов оказалось малоэффективным - выполнив 374 вылета советские летчики в 11 воздушных боях сбили только 9 самолетов противника. Боевая тревога в некоторых полках была объявлена своевременно, что позволило в ряде случаев поднять самолеты в воздух. Так, в Куровице взлетели все исправные истребители 164-го истребительного авиаполка, которые встретили немецкие самолеты на подходе к аэродрому. Экипажи расположенного на том же аэродроме 66-го штурмового авиаполка прибыли на аэродром с опозданием, так как решили, что в воскресенье проводится учебная тревога. При первом же налете немецкой авиации было уничтожено более половины самолетов этого полка - 34 машины. В ходе отражения налета младший лейтенант П.Н.Рубцов сбил Ju 88, который ушел в районе аэродрома. Аэродромы 64-й САД на участке 12-й армии подверглись сильным атакам люфтваффе. При отражении налета советские летчики сбили 19 самолетов противника,

еще два было сбито зенитной артиллерией. Летчики двух истребительных полков 16-й САД при отражении налета немецких самолетов 22 июня сбили 4 самолета противника.

В районе Станислова почти 400 км границы прикрывала 12-я армия, в подчинении которой находилась 64-я ИАД (12, 149, 166, 246 и 247-й ИАП). 12-й ИАП

60-61. Брошенные на аэродромах истребители И-153 "Чайка" 124 и 127-го авиаполков авиации Западного особого военного округа. 22 июня 1941 года. (РГАКФД)

The I-153 Chaika fighters of the 124th and 127th air regiments of the Western Special Military District aviation, left on the airfield, June 22, 1941.







этой дивизии добился наибольшего успеха в отражении налетов люфтваффе. Летчиками полка было сбито 11 немецких самолетов, однако полк понес тяжелые потери - на аэродроме было уничтожено 36 истребителей И-153, ещё три "Чайки" были сбиты в воздушном бою. 149-й ИАП той же дивизии сбил 8 самолетов противника, потеряв в воздушных боях 2 и на аэродроме - 21 истребитель МиГ-3. 166 и 246-й ИАП 64-й ИАД потеряли по разным причинам 66 самолетов.

26-я армия генерала Костенко прикрывавшая Перемышль и Самбор, обладала слабым авиационным прикрытием. Под-

чиненная ей 63-я САД (165-й ИАП и 62-й ШАП) потеряла при налетах противника большую часть самолетов. Несмотря на это, летчики на оставшихся самолетах оказали сопротивление противнику. Наиболее активно действовали летчики 62-го ШАП, на вооружении которых после налетов осталось 34 истребителя И-153 из 64 имевшихся до начала войны. Летчик Иван Ковтун таранил над Лисичанами Ju 88, другой летчик этого же полка, Петр Чиркин, направил свой подбитый самолет на скопление противника, совершив огненный таран.

Из-за отсутствия конкретных указаний со стороны командующего ВВС о выводе авиачастей из-под удара они понесли большие потери. Даже после отражения первого удара, большинство авиаполков не сменило место дислокации и было уничтожено в последующих налетах люфтваффе. Всего в первый день войны ВВС Юго-западного фронта, по неполным данным, потеряли 204 самолетов на аэродромах и 97 были сбиты в воздухе. Советские летчики заявили о 46 сбитых в воздушных боях самолетах противника (по другим данным их было 77).

На Юго-западном фронте люфтваффе нанесли удары по расположенным в глубоком тылу важным объектам и административно-политическим центрам - немцы бомбили Львов, Харьков, Киев. Советские истребители и зенитчики вели ожесточенные бои с прорвавшимися бомбардировщиками противника. Именно в этих боях понесли наибольшие потери летчики 4-го воздушного флота - 46 самолетов, сбитых в воздушных боях. К середине 22 июня на всем Юго-западном фронте люфтваффе уверенно захватили инициативу и непрерывно атаковали отступающие советские войска. В тоже время части вермахта почти

**62. Немцы военнослужащие рассматривают новейший советский штурмовик Ил-2, совершивший вынужденную посадку. Советско-германский фронт, июль 1941-1942 года (?) (РГАКФД)**

German soldiers inspect a cutting-edge Soviet Il-2 attack aircraft after its emergency landing, Soviet-German Front, July 1941-1942 (?).

**63. Летчик капитан В.В. Анисимов, сбивший за месяц 4 самолета противника, у своего самолета. Юго-западный фронт, июль 1941 года. (АСКМ)**

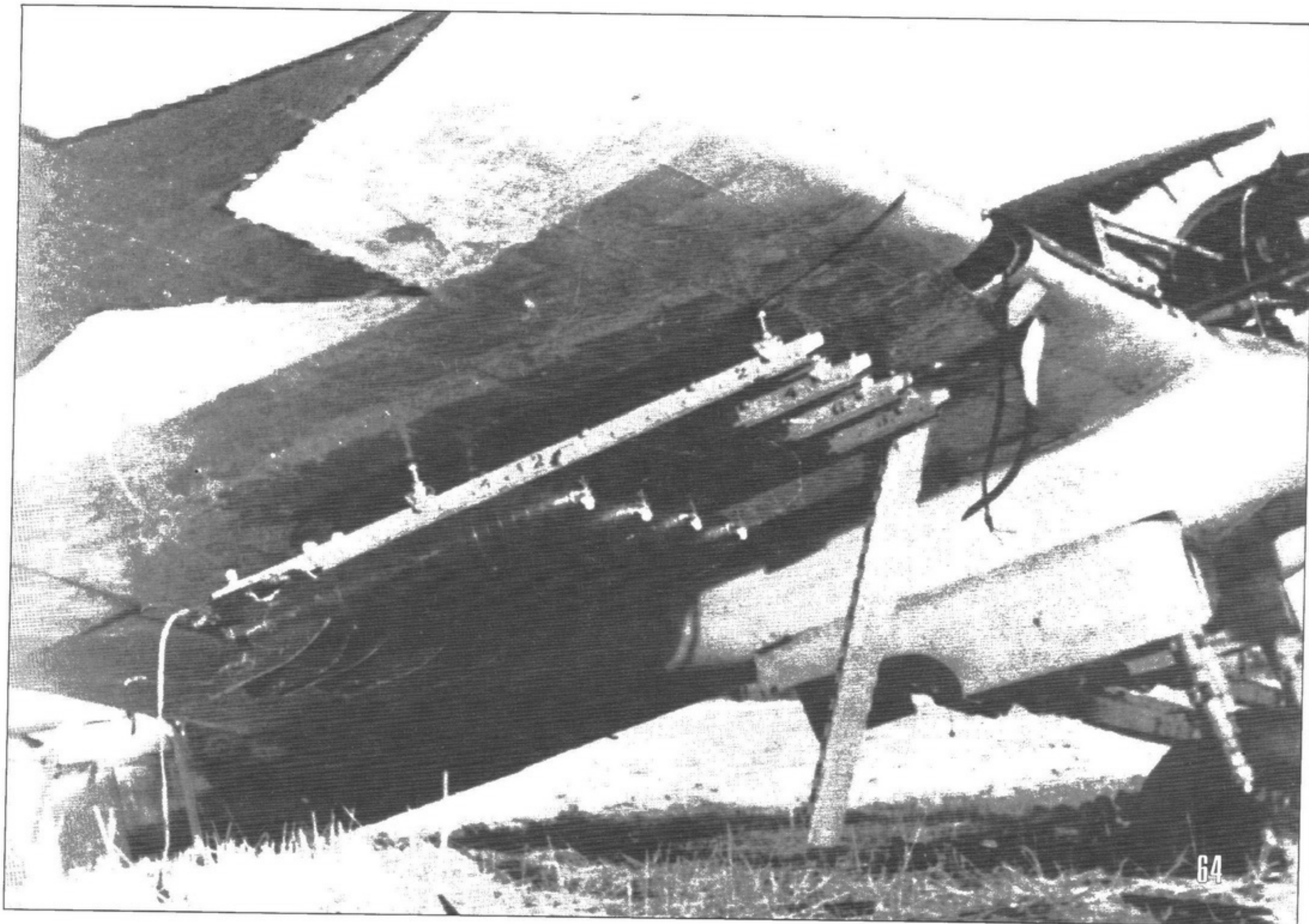
Pilot Captain V.V. Anisimov shot down four hostile planes in one month, near his plane, South-Western Front, July 1941.



**65. Пикирующий бомбардировщик Пе-2 перед вылетом на боевое задание. Южный фронт, 5-й авиаполк скоростных бомбардировщиков, июль 1941 года. (АСКМ)**

The Pe-2 diving bomber before the combat mission, Southern Front, 5th fast bomber air regiment, July 1941.





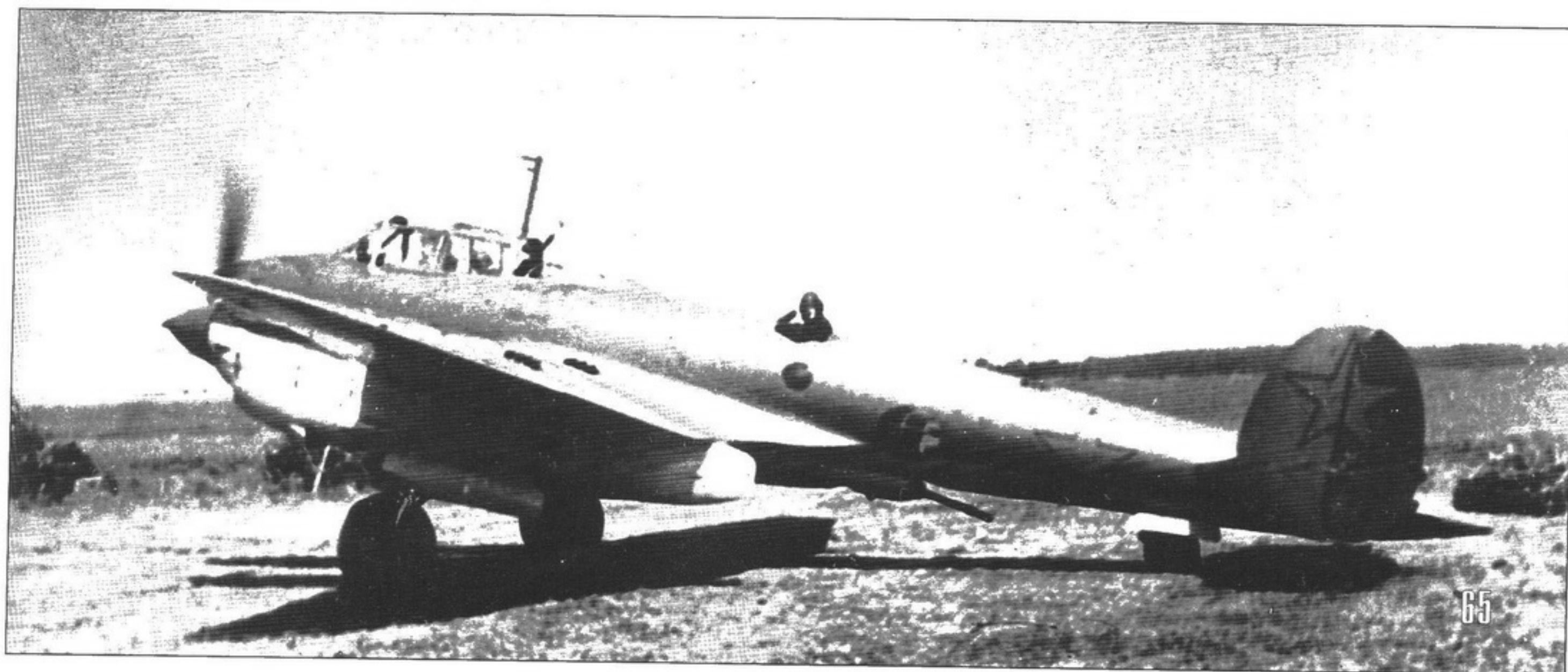
**64. Установка для стрельбы реактивными снарядами под крылом подбитого штурмовика Ил-2. Советско-германский фронт, июль 1941 года. (РГАКФД)**

The rocket launcher under wing of the down Il-2 attack aircraft, Soviet-German Front, July 1941.

не подвергались атакам советских летчиков. Лишь войска 1-й танковой группы были атакованы во второй половине 22 июня самолетами 62-й САД, но это не снизило темпа наступления немецких войск.

Штаб ВВС практически не руководил действиями авиачастей, так как был занят переездом из Киева в Тарнополь. В результате попытка приблизить штаб к району

боевых действий привела к нарушению управления. 24 июня генерал Птухин был освобожден от должности командующего ВВС округа и арестован. Ему удалось избежать расправы и позже он был назначен заместителем начальника Главного управления ПВО Красной Армии. Однако долго командовать Птухину не пришлось, он погиб 23 февраля 1942 года.







66. Подготовка бомб к подвеске на самолет младшего лейтенанта А. Шевырева. Северо-западный фронт, август 1941 года. (АСКМ)

Preparation of bombs to be mounted on Lieutenant A. Shevirev's plane, North-Western Front, August 1941.

## НА ЮЖНОМ НАПРАВЛЕНИИ

В состав ВВС Одесского военного округа входили 20, 21 и 45-я смешанные авиадивизии. Утром 22 июня войска округа подверглись нападению частей 4-го воздушного флота люфтваффе и румынских ВВС, однако здесь их ждал незначительный успех. Командование округа, проверяя мо-

билизационную готовность, около 23 часов 21 июня отдало приказ поднять по тревоге и вывести из населенных пунктов штабы и войска некоторых соединений 9-й армии. Одновременно командующему ВВС округа генералу Ф.Г.Мичугину необходимо было к рассвету 22 июня перебазировать авиацию с постоянных аэродромов на оперативные. Из Тирасполя штаб округа установил устойчивую связь почти со всеми частями. Благодаря принятым мерам фактор внезапности был утерян и удалось отразить большинство налетов немецкой авиации. Удалось так же скрыть от воздушной разведки противника основную часть авиации округа, выведенную из-под удара на оперативные аэродромы.

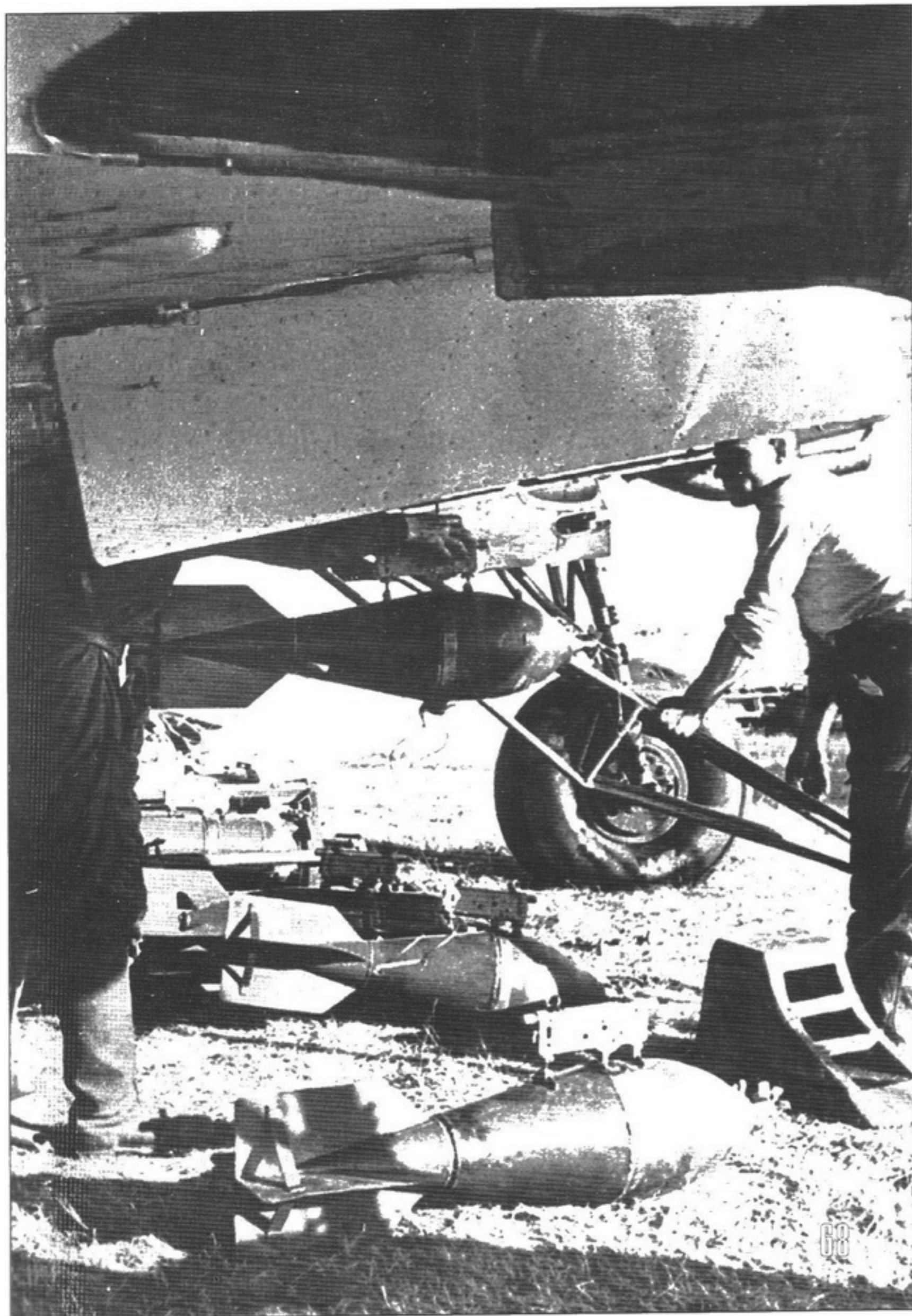
С началом военных действий на базе войск Одесского округа был сформирован Южный фронт. В состав ВВС 9-й армии, которая прикрывала Кишиневское направление, входили 20-я САД (4 и 55-й ИАП) и 21-я САД (67 и 69-й ИАП, 299-й ШАП, 5-й СПБ). 18-й армии, прикрывающей южный фланг по рекам Прут и Днестр, была придана 45-я смешанная авиадивизия (166, 168 и 246-й ИАП, 210 и 232-й СБП). В состав ВВС Южного фронта входили также 317-й РАП и 131-й ИАП. Истребительная авиация Одесского округа имела на вооружении 143 И-153, 344 И-16, 8 МиГ-1, 181 МиГ-3. Устаревшие истребители И-15 и И-15 бис (21 самолет) использовались в основном как штурмовики. Бомбардировочная



67. Экипаж 5-го авиационного полка перед вылетом на бомбардировку противника. Южный фронт, июль 1941 года. (АСКМ)

Crews of the 5th air regiment before bombing raids, Southern Front, July 1941.





68. Подвеска бомб к самолету младшего лейтенанта А. Шевырева. Советско-германский фронт, лето 1941 года. (АСКМ)  
Attachment of bombs to Lieutenant A. Shevirev's plane, Soviet-German Front, summer 1941.

69. В кабину ближнего бомбардировщика Су-2 укладывают агитационные листовки. Юго-западный фронт, 1941-1942 (?) год. (РГАКФД)  
The Su-2 short-range bomber cockpit stuffed with leaflets, South-Western Front, July 1941.



авиация округа включала в себя 23 Ар-2, 24 СБ, 40 Пе-2 и 21 Су-2. 36 самолетов (Р-зет, Р-10 и Р-5) составляли разведывательную авиацию округа.

Действующий против авиации Одесского военного округа 4-й авиакорпус (IV.Fliegerkorps) был наиболее слабым по численности среди других корпусов вторжения. Он имел на вооружении 240-257 самолетов, а с учетом армейской авиации и румынских и венгерских ВВС (650 самолетов) - около 900. Ударной силой корпуса были немецкие эскадры KG 27 and JG 77. 22 июня немецкие самолеты нанесли удар только по 6 аэродромам, где уничтожили и вывели из строя 23 самолета или всего 3% боевого состава авиации округа. Немецкие и румынские летчики встретили серьезное сопротивление, потеряв 20 самолетов. Однако не все обстояло благополучно, как показано в штабных донесениях. Например, в 20-й САД, куда входили 4 и 55-й истребительные и 45-й ближнебомбардировочный полки, большие потери были вызваны скученностью самолетов и недостатками управления. Потери оказались значительно большими, чем указывалось в первоначальной сводке (23 самолета). По немецким данным, только экипажи 4-го авиакорпуса уничтожили на аэродромах 142 самолета и 16 - сбили в воздушных боях. Реальные потери советской авиации 22 июня при сопоставлении немецких и советских данных могут составить 40-50 самолетов. Столько же самолетов потеряли люфтваффе и румынские ВВС.

К счастью для советских летчиков Одесского военного округа большинство противников были из состава румынских ВВС. Их летчики не имели такого боевого опыта,



Таблица 3

## Боевой состав частей ВВС Южного фронта по состоянию на 17.07.1941г.

Наименование частей и соединений	Дислокация	Типы самолетов	Исправные	Неисправные	Некомплект на полк	Экипажи дневные /ночные полка
9 армия (Красная Горка) 20САД (Котовск)						
4 ИАП	Григориополь	МиГ-3	10	13	16	20/...
		И-153	10	7		
		И-16	5	2		
55 ИАП	Семеновка	МиГ-3	16	3		
		И-15	11	4		
		И-16	3	8		
21 САД (Одесса)						
69 ИАП	Одесса	МиГ-3	2		5	63/23
		И-16	56			
299 ШАП	Воронково	Ил-2	4	0	22	37/...
		МиГ-3	18	12		
		И-16	7	0		
5 СПБ	Аккерман	СБ/Ар-2	16	16	1	59/10
		Пе-2	22	8		
67 ИАП	Болгарийка	И-16	43	23		
18 армия 45 САД						
168 ИАП	Холодовка	И-16	20	15	28	48/6
210 СПБ	Ново-Полтав	Су-2	6	-	57	56/...
232 СПБ	Сух. Ташлык	Ил-2	14	1		
166 ИАП	Кировград	И	14	1	29	62/...
246 ИАП		И-15бис	2			
Фронтовые ВВС						
317 РАП	Гениевка	СБ	11	17	35	3
131 ИАП	Шайтарово	МиГ-3	4	1		
		И-16	54	6		

ИТОГО по ВВС Южного фронта

Истребителей исправных .....263

Бомбардировщиков исправных .....49

Некомплект .....255



70. На переднем плане остатки разбитого бомбардировщика СБ, на заднем - брошенный ближний бомбардировщик Су-2 97-го БАП 13-й авиадивизии, который имеет на хвостовом оперении номер "3". Кок винта самолета голубого цвета. Западный особый военный округ, июнь 1941 года. Аэродром под Слуцком.

(АСКМ)

In the foreground: remains of a crashed SB-bomber; background: the Su-2 short-range bomber, tail number 3, left on the airfield. The cone of the plane propeller is blue. 13th bomber division of the Western Special Military District, June 1941, airfield by Slutsk.

71. Летчик лейтенант В.А. Зарамских перед вылетом на боевую операцию в кабине истребителя ЛаГГ-3. Противовоздушная оборона Москвы, 6-й истребительно-авиационный корпус, август 1941 года. (РГАКФД)

Pilot Lieutenant V.I. Zaramanski before combat flight in the LaGG-3 fighter cockpit, Moscow Air Defense, 6th fighter air corps, August 1941.

как их немецкие коллеги и слабо использовали недостатки советской авиации. Самолеты румынских ВВС были устаревшими, например истребители PZL P-11 and PZL P-24 польского производства. Они по своим летно-техническим данным были близки к устаревшему советскому И-15бис. Успех сопутствовал тем румынским летчикам, что летали на немецких самолетах. Например, первую официальную победу румынских ВВС во второй мировой войне одержал лейтенант Т.Моску (T.Moscu) из 5-й отдельной группы (Grupul 5 Vintoare), вооруженной сравнительно современными самолетами Heinkel He 112В. 22 июня он сбил И-16 из 67-й ИАП, летчик которого лейтенант Грилюк сумел покинуть горящий самолет на парашюте.

В последующие дни немецкие и румынские ВВС усиливали удары по советской авиации, уничтожая её в воздухе и на аэродромах. Потери ВВС Южного фронта к 17 июля 1941 года составили 413 истребителей (61%) и 259 бомбардировщиков (84%), общие потери - 672 самолета или 68%. Так что широко распространенное мнение о выдающихся успехах советской авиации на Южном фронте в первые дни войны весьма сомнительно. Такой катастрофы в первый день войны, как в Западном особом военном округе, здесь конечно не было и командованию удалось отразить первые налеты противника. Однако, закрепить первые успехи командованию авиации не удалось.



Противник достиг впечатляющего успеха спустя три с небольшим недели, уничтожив больше половины авиации Южного фронта.





# ИТОГИ БОЕВ И ПРИЧИНЫ ПОРАЖЕНИЙ

Советские источники признают, что в первый день войны ВВС РККА понесли огромную потерю - 1200 самолетов, причем указывается, что 800 из них было уничтожено на аэродромах. Большое преимущество люфтваффе получили благодаря фактору внезапности, хотя следует и учитывать настойчивость немецких летчиков в достижении цели. Те советские самолеты, что не удавалось уничтожить в первом налете, уничтожались в последующих. Эти налеты следовали один за другим до тех пор, пока противник не был уничтожен. Тактика немецкой авиации состояла в чередовании налетов истребителей и бомбардировщиков мелкими и средними группами.

Из-за отсутствия на многих аэродромах зенитных пушек и пулеметов и элементарных укрытий для личного состава немецкие самолеты действовали очень эффективно и практически безнаказанно. Чаще всего немецкие бомбардировщики совершали неоднократные налеты на советские аэродромы без прикрытия истребителей. Тактика воздушного боя, которой обучали советских летчиков, требовала максимального набора высоты. Фактически же немецкая авиация действовала на малых, а иногда и на предельно малых высотах. В этих условиях со-



72

ветские летчики даже на новых истребителях МиГ-3 и Як-1 не могли оказать достойное сопротивление. В немецких отчетах указывалось, что нередко летчики И-18 (так называли вначале МиГ-3), ведя бой на малых высотах, не справлялись с пилотированием, срывались в штопор и разбивались. Известно также, что много самолетов новых типов было разбито при взлете и посадке. Во многих случаях эти неосвоенные МиГи, Яки и Пе-2 оказывались бесполезным балластом. Основную тяжесть первых боев выдержали на своих "плечах" ветераны воздушных войн - истребители конструктора Н.Н. Поликарпова: И-15бис, И-153 и И-16. Лишь отдельные командиры авиачастей сумели организовать использование новых самолетов в бою.

Непременным условием успеха люфтваффе стала высокий уровень подготовки летного персонала, который приобрел боевой опыт в небе Англии, Франции и Польши. Значительным боевым опытом обладал не только командный, но и рядовой состав. Например в эскадре JG51 к июню 1941 года известными асами были командиры и младшие офицеры: И.Приллер\ J.Priller (20 побед), Г.Бэр\ H.Bag (17 побед), Г.Штайгер\ H.Steiger (12 побед) и др. Уже первые столкновения показали, что в групповых боях у немецких летчиков безусловное превосходство. Хотя многие советские летчики отлично владели высшим пилотажем и бесстрашно бросались в схватку, они уступали противнику в умении взаимодействовать в

**72. Военинженер 3-го ранга И.М. Путов ставит задачи инженерам и техникам части. Северо-западный фронт, август 1941 года. (РГАКФД)**

Military engineer 3rd grade I.M. Putov tasking engineers and technicians of the unit, North-Western Front, August 1941.



73

**73. Ас воздушного боя лейтенант В.Н. Яковлев, сбивший за месяц 9 немецких самолетов. Советско-германский фронт, август 1941 года. (АСКМ)**

Soviet dogfighter ace Lieutenant V.N. Yakovlev shot down nine German planes in one month Soviet-German Front, August 1941



**Тяжелый бомбардировщик ТБ-3 (двигатели М-17) 3-го тяжелобомбардировочного авиаполка. Западный особый военный округ, июль 1941 года.**

The M-17-engined TB-3 heavy bomber of the 3rd heavy bomber air regiment, Western Special Military District, July 1941.



**Дальний бомбардировщик Ер-2 с двумя двигателями М-105. Машина без номеров принадлежит командиру 420-го авиаполка особого назначения генерал-майору авиации Н.И. Новодранову. 81-я авиадивизия, сентябрь 1941 года.**

The two-M-105-engined Er-2 long-range bomber. The plane has no tail number, it is piloted by 420th special purpose air regiment commander Major General N.I. Novodranov, 81st air division, September 1941.



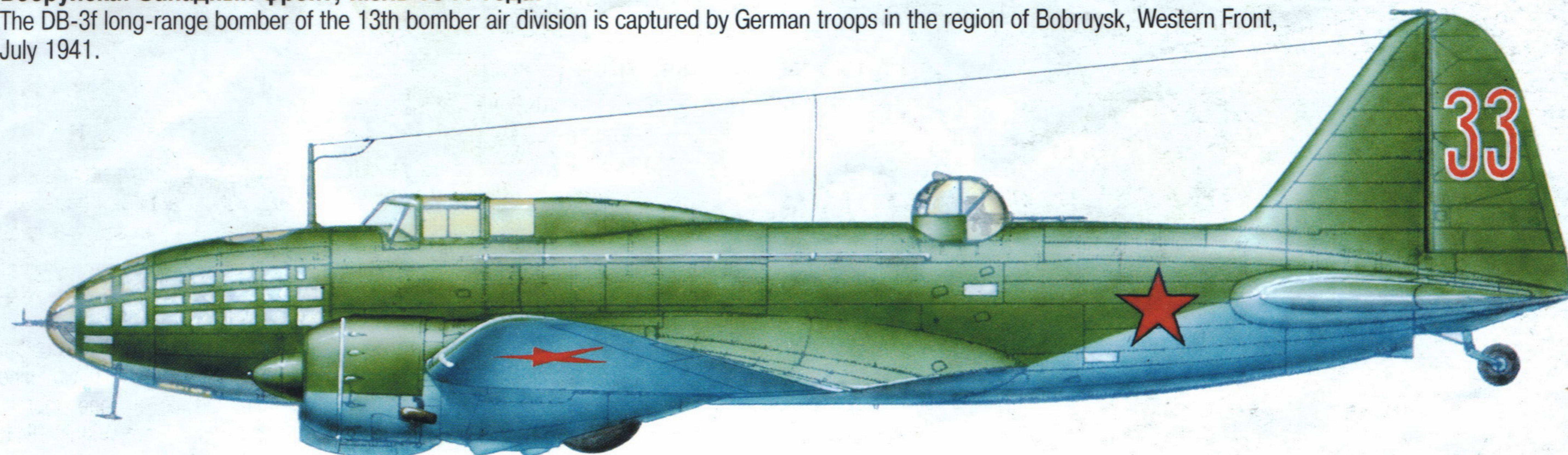
**Дальний бомбардировщик ДБ-3т 1-й эскадрильи 1-го морского торпедоносного авиаполка Краснознаменного Балтийского флота, участвовавший в первых ударах по Берлину. Аэродром на острове Саарема, Эстония, июнь 1941 года.**

The DB-3t long-range bomber of the 1st naval torpedo air regiment 1st squadron of the Red Banner-holding Baltic Fleet, that took part in the first bombing raid on Berlin, Saaremaa island, Estonia, July 1941.



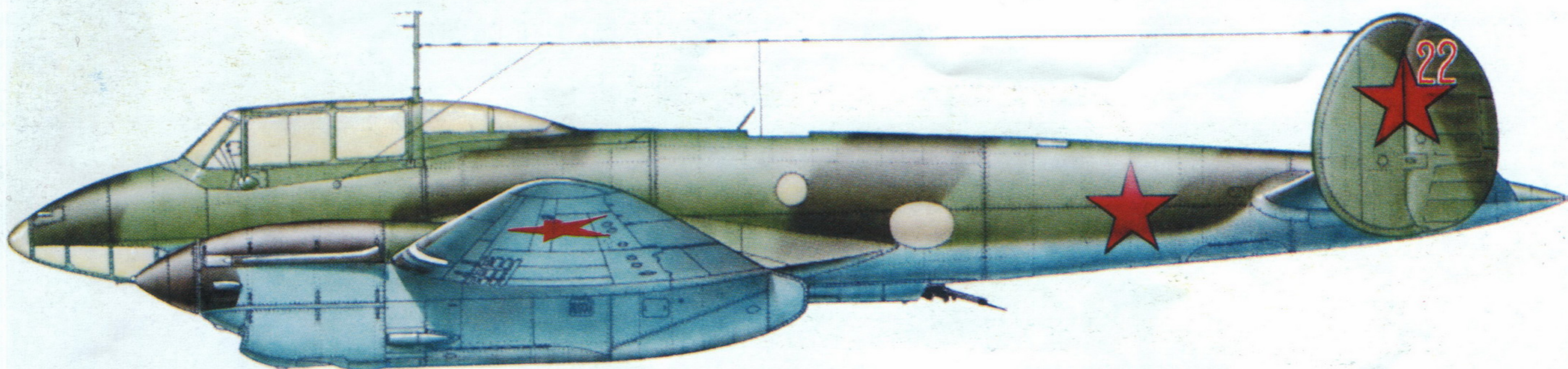
**Дальний бомбардировщик ДБ-3ф 13-й бомбардировочной авиадивизии, захваченный немцами в районе Бобруйска. Западный фронт, июль 1941 года.**

The DB-3f long-range bomber of the 13th bomber air division is captured by German troops in the region of Bobruysk, Western Front, July 1941.





Пикирующий бомбардировщик Пе-2. Северо-западный фронт, август 1941 года.  
The Pe-2 diving bomber, North-Western Front, August 1941.



Бомбардировщик СБ. Предположительно из состава 150-го бомбардировочного авиаполка И.С. Полбина, переброшенный из-за Урала. Западный фронт, август 1941 года.  
The SB bomber, supposedly of the 150th bomber air regiment under the command of I.S. Polbin, re-deployed from the Urals, Western Front, August 1941.



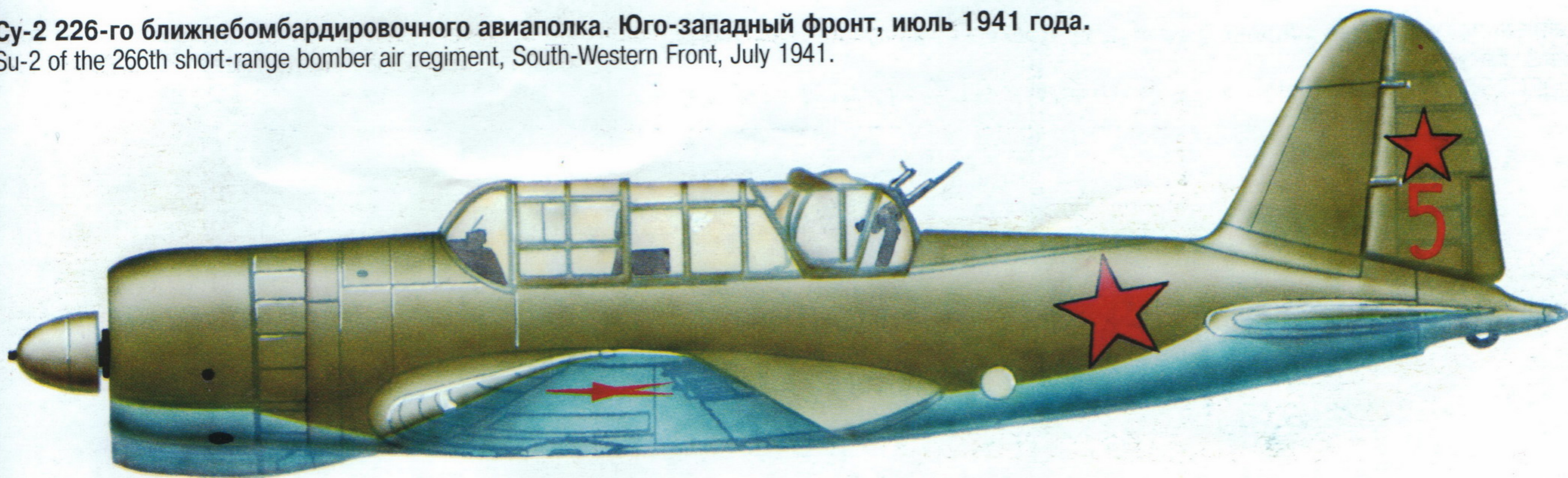
Дальний скоростной разведчик Як-4 из состава 316-го разведывательного авиаполка. Юго-западный фронт, июнь 1941 года.  
The Yak-4 long-range fast reconnaissance aircraft of the 316th reconnaissance air regiment, South-Western Front, June 1941.



Разведчик ANBO-41 (№ 895) 29-й корпусной разведэскадрильи РККА.  
Литва, аэродром близ г. Укмерге, июнь 1941 г.  
The ANBO-41 reconnaissance aircraft, tail number 895, of the 29th reconnaissance squadron, Lithuania, airfield near the town of Ukmerge, June 1941.



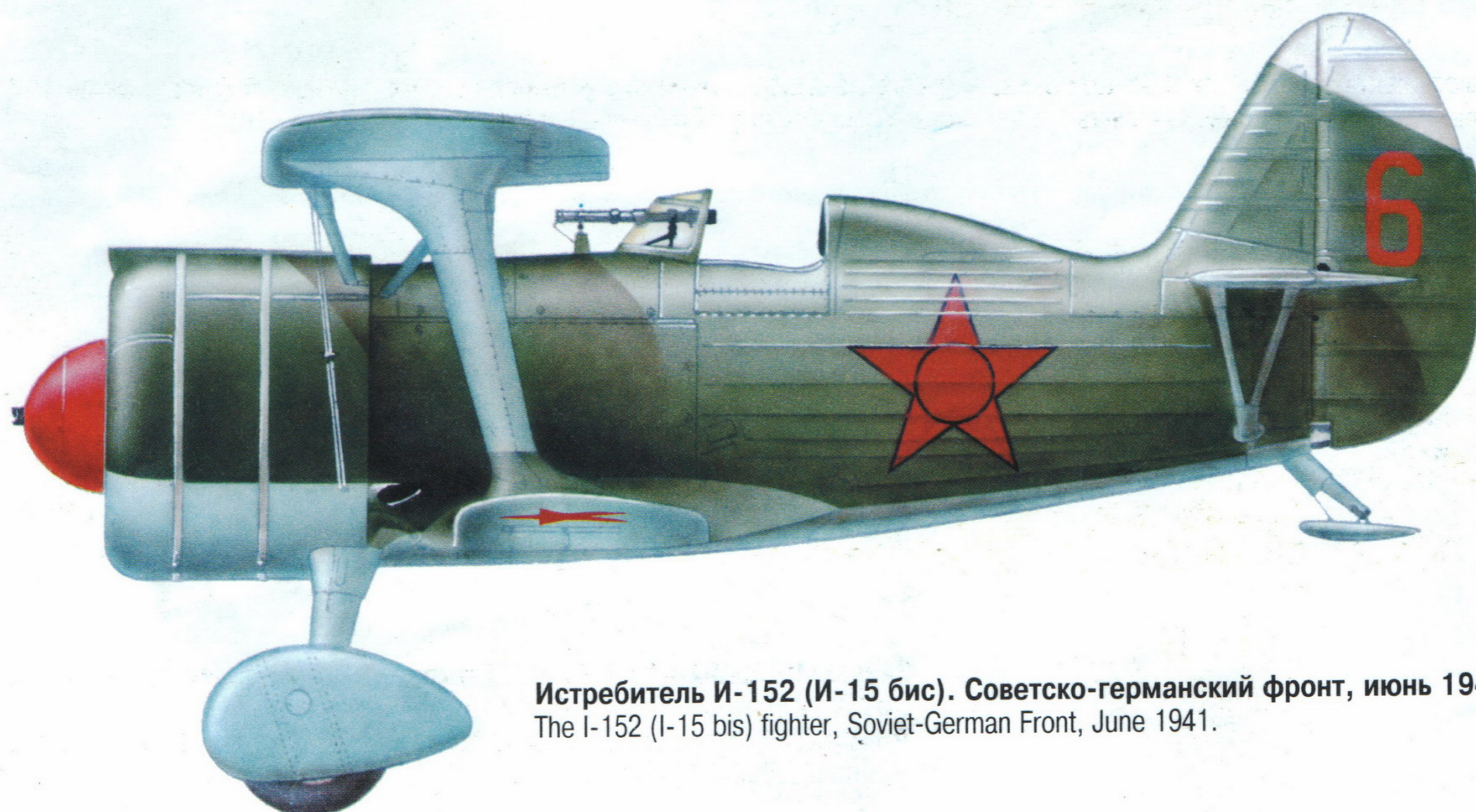
**Су-2 226-го ближнебомбардировочного авиаполка. Юго-западный фронт, июль 1941 года.**  
Su-2 of the 266th short-range bomber air regiment, South-Western Front, July 1941.



**Штурмовик Ил-2 из состава 1-й резервной авиационной группы особого назначения. Брянский фронт, июль 1941 года.**  
The Il-2 attack aircraft of the 1st special purpose reserve air team, Bryansk Front, July 1941.



**Истребитель И-16 тип 5 с закрытой кабиной, совершивший вынужденную посадку на линии фронта. Белоруссия, июль 1941 года.**  
The I-16 type 5 fighter with its cockpit closed after the emergency landing on the FEBA, Byelorussia, July 1941.



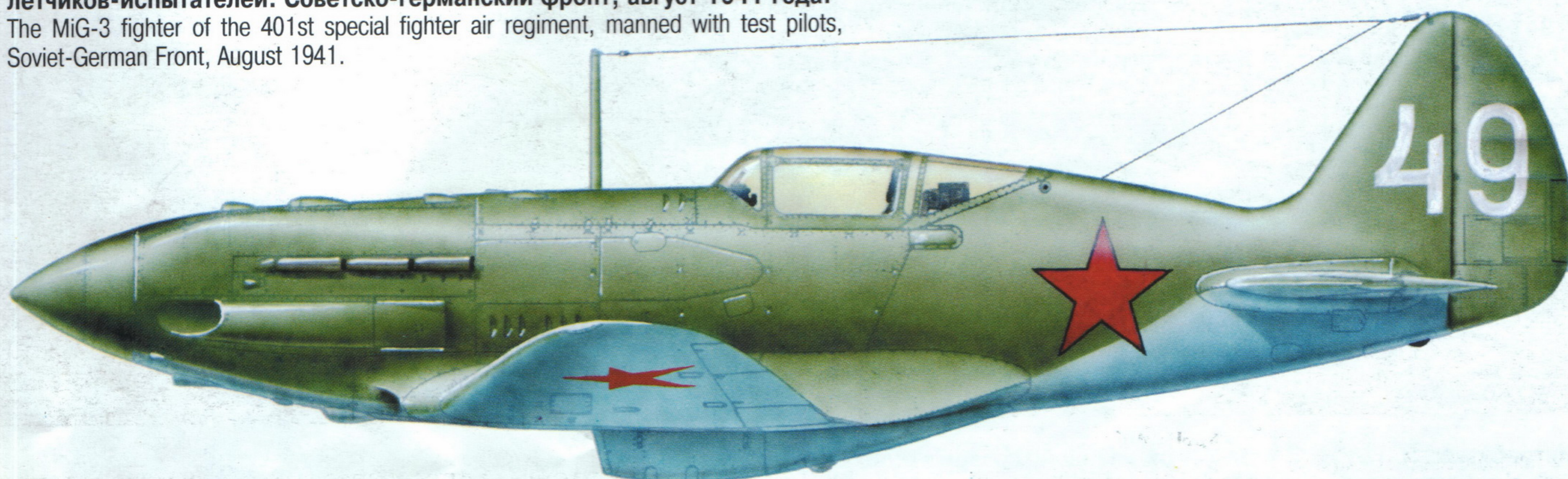
**Истребитель И-152 (И-15 бис). Советско-германский фронт, июнь 1941 года.**  
The I-152 (I-15 bis) fighter, Soviet-German Front, June 1941.



**Истребитель ЛаГГ-3 из состава 6-го истребительного корпуса ПВО города Москвы. Август 1941 года.**  
The LaGG-3 fighter of the 6th fighter corps of the Moscow air defense force, August 1941.



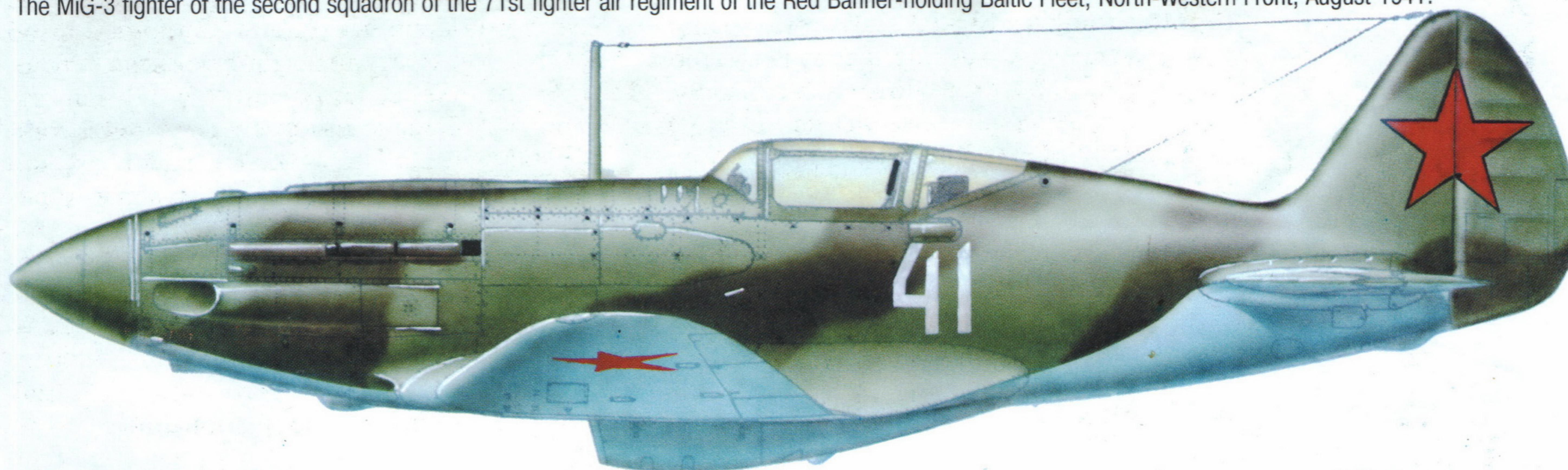
**Истребитель МиГ-3 особого 401-го истребительного авиаполка летчиков-испытателей. Советско-германский фронт, август 1941 года.**  
The MiG-3 fighter of the 401st special fighter air regiment, manned with test pilots, Soviet-German Front, August 1941.



**Истребитель МиГ-3 первой эскадрильи 71-го истребительно-авиационного полка Краснознаменного Балтийского флота. Северо-западный фронт, август 1941 года.**  
The MiG-3 fighter of the first squadron of the 71st fighter air regiment of the Red Banner-holding Baltic Fleet, North-Western Front, August 1941.



**Истребитель МиГ-3 второй эскадрильи 71-го истребительного авиационного полка Краснознаменного Балтийского флота. Северо-западный фронт, август 1941 года.**  
The MiG-3 fighter of the second squadron of the 71st fighter air regiment of the Red Banner-holding Baltic Fleet, North-Western Front, August 1941.







74

74. Истребители И-16 тип 5 из состава различных полков и эскадрилий 9-й смешанной авиационной дивизии авиации Западного особого военного округа, июль 1941 года. (РГАКФД)

The I-16 Type 5 fighters of different regiments and squadrons of the 9th composite air division, Western Special Military District aviation, July 1941.

составе пары, четверки и групп самолетов. Согласно закоренелой советской тактике истребительное звено должно было действовать в составе трех самолетов - один ведущий и два ведомых. Боевой опыт в Испании, на Халхин-Голе и Финляндии показал очевидные недостатки этой схемы, где третий самолет был не нужен. Однако она продолжала действовать в начале войны и лишь большие потери советской истребительной авиации и очевидные преимущества пары "ведущий-ведомый", давно применяемой в люфтваффе, заставили советское командование перенять немецкий опыт.

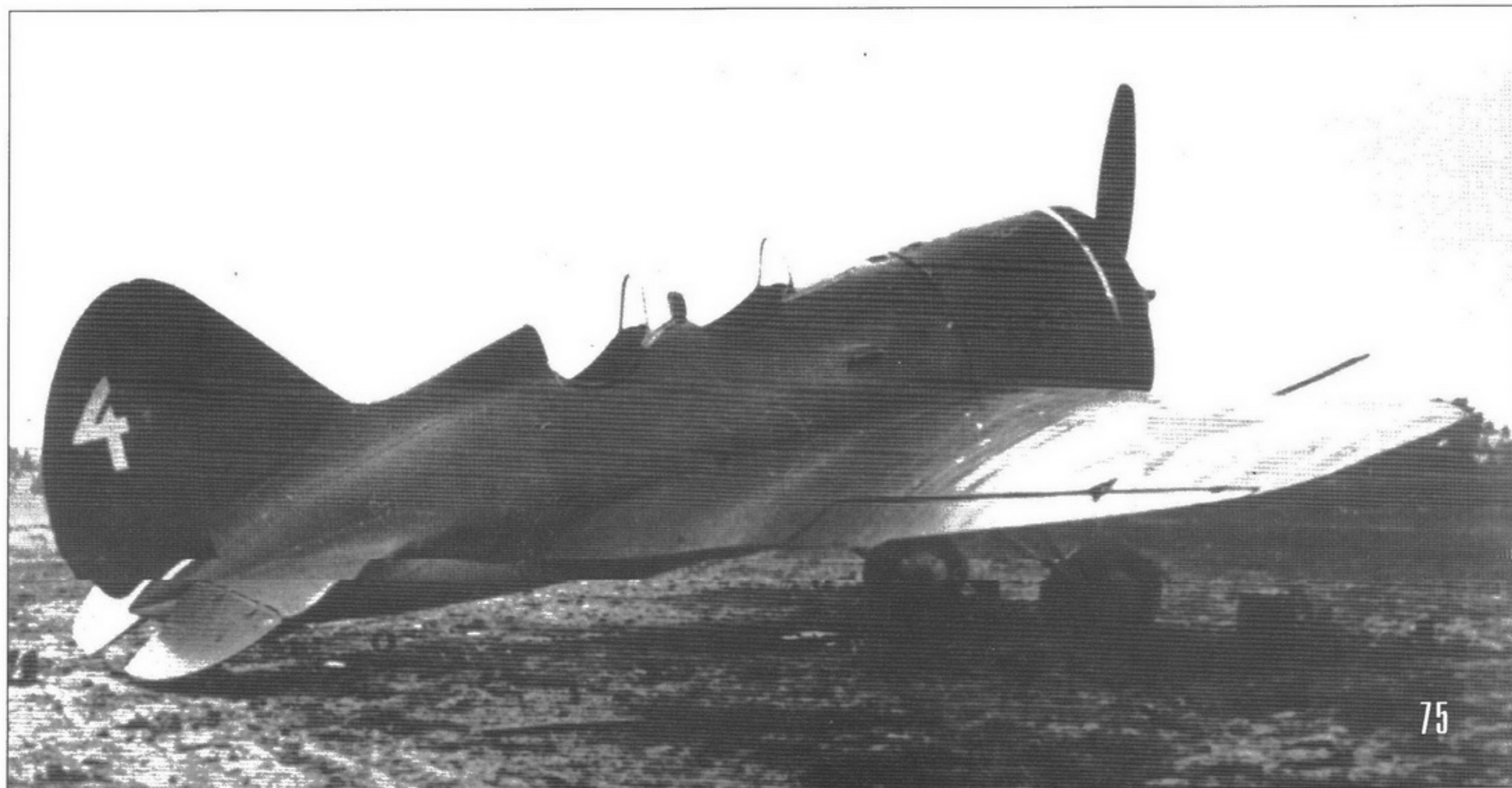
Большой неожиданностью для советского командования стало применение противником в широких масштабах мелких осколочных бомб. К началу лета 1941 года люфтваффе подготовили запасы из 2298500 двухкилограммовых (Splitterbomben SD-2) и 1152950 десятикилограммовых (Splitterbomben SD-10), которые раньше использовались в единичных случаях. В бомбоотсеках многих двухмоторных бомбардировщиков были установлены кассеты, куда загружали 360 SD-2 или 60-70 SD-10. Другим вариантом использования мелких бомб были контейнеры АВ-250, которые подвешивались под крыльями Ju 87, Bf 109, Bf 110 и др. Контейнер АВ-250 вмещал 96 SD-2 или 17 SD-10. При использовании кассет оптимальной для бомбометания была высота около 500 м, с контейнерами - несколько больше. В обоих случаях бомбометание по

площади способствовало эффективному поражению самолетов на аэродроме, автотранспорта, скоплений войск. Однако выяснилось, что бомбы SD-2 и особенно SD-10 взрывались при вибрации, часто застревали в решетках кассет. 22 июня без воздействия противника в воздухе взорвались один Ju 88 и один Do-17Z. После этого командующий 2-м воздушным флотом генерал-фельдмаршал Кессельринг запретил широкое использование мелких осколочных бомб на бомбардировщиках Ju 88, He 111 и Do 17. Их разрешалось использовать только на внешней подвеске в контейнерах на самолетах Ju 87 и Hs 123.

Первые дни войны показали, что советское командование, в том числе командование ВВС, не способно управлять войсками в сложившейся ситуации. Приказы отдавались без учета реальной обстановки или опаздывали. Так; из штаба ВВС Западного военного округа в полдень 22 июня в штаб 10-й САД поступила шифрованная телеграмма: "Перебазирование в Пинск утверждаю. Больше инициативы, уничтожайте противника." К моменту расшифровки телеграммы большая часть самолетов дивизии была уничтожена.

Части дальнебомбардировочной авиации не пострадали на удаленных аэродромах. Они получили приказ 22 июня в 6 час 44 мин привести в боевую готовность самолеты. Однако вместо этого на аэродромах начались митинги, организованные поли-





торганами, на которых летчики, штурманы, техники клялись сражаться с врагом до полного его разгрома и умереть за ВКП(б), Сталина, Родину. Отчеты об этих митингах были спешно отправлены в центральные органы политического управления ВВС. Только в 10 часов генерал П.Ф.Жигарев поставил задачу 3-му авиакорпусу по уничтожению скоплений войск в районе Сувалок, и лишь в 13 час 40 мин стали подниматься в воздух

первые бомбардировщики. Таким образом, более 7 часов первой половины дня были упущены.

Важным психологическим фактором были предвоенные официальные инструкции, запрещающие зенитной артиллерии открывать огонь, а истребителям сбивать нарушителей границы. Сталин велел строго соблюдать договор о ненападении, подписанный между СССР и Германией 23 сен-

**75. Учебный истребитель Ути-4, захваченный немецкими войсками в районе Ковно. Предположительно самолет принадлежит 8-й смешанной авиационной дивизии. Литва, июнь 1941 года. (РГАКФД)**

The Uti-4 combat trainer captured by German troops in the Kovno region, supposedly of the 8th air division, Lithuania, June 1941.



**76. Истребители И-152 (И-15бис) и И-153 "Чайка", брошенные советскими войсками на аэродроме под Гродно. 9-я смешанная авиационная дивизия. Западный особый военный округ, июнь 1941 года. (АСКМ)**

The I-152 (I-15bis) and I-153 Chaika fighters left by the Soviets on the airfield near Grodno, Western Special Military District, June 1941.



77. Командир эскадрильи старший лейтенант П.П. Осипов у своей боевой машины ЛаГГ-3. Советско-германский фронт, август 1941 года. (РГАКФД)  
Squadron leader Lieutenant P.P. Osipov at his LaGG-3 fighter, Soviet-German Front, August 1941.



78. И-16 тип 5 7-й смешанной авиационной дивизии. Прибалтийский военный округ, июль 1941 года. (АСКМ)  
The I-16 Type 5 fighters of the 7th composite air division, Baltic Military District, July 1941.

тября 1939 года. Однако немецкая сторона и не собиралась столь пунктуально выполнять требования договора - с октября 1939 до 22 июня 1941 года немецкие самолеты вторгались в воздушное пространство СССР более 500 раз, в том числе в 1941 году - 152 раза. Согласно инструкции нарушителям можно было только "предложить приземлиться на один из советских аэродромов",

но немецкие экипажи игнорировали такое "предложение" и свободно уходили на свою территорию. Все это сильно дезорганизовывало силы противовоздушной обороны. Поэтому когда ранним утром 22 июня немецкие самолеты нарушили границу СССР, они не встретили достойного сопротивления. Многие зенитные батареи не открывали огня и в воздух не поднимались истребители,







так как считали эту акцию очередной провокацией.

На основании сводок, переданных из приграничных районов штаб ВВС РККА получил общие сведения о потерянных самолетах 22 июня - 1136 машин. Согласно немецким отчетам было уничтожено на аэродромах 1489 и сбито в воздухе 322 советских самолета. В число уничтоженных на аэродромах были включены все тро-

фейные самолеты захваченные при наступлении. Многие из этих самолетов были взорваны и уничтожены не немецкими бомбами, а своими же экипажами при отступлении. Много абсолютно исправной техники было брошено при поспешном отступлении, как это произошло на аэродромах под Луцком. Однако даже после столь больших потерь ВВС РККА не потеряли количественного превосходства над люфтваффе. ВВС западных округов насчитывали ещё более 8000 самолетов против 4500 люфтваффе и их союзников. Однако главные потери ВВС РККА было в другом - они лишились господства в воздухе, инициативы, управления.

Согласно данным советских архивов, 22 июня 1941 года летчики Красной армии совершили около 6000 самолето-вылетов и сбили 244 неприятельских самолета. По немецким данным, безвозвратные потери люфтваффе составили в этот день 63 самолета и 133 человека из летного состава. Такое расхождение следует отнести за счет попыток советского командования скрыть истинное положение дел на фронте и преувеличить свои достижения. Более реальным можно считать первое сообщение Сводки Главного Командования Красной армии от 22 июня, в котором указывалось, что "нами сбито 65 самолетов противника." На следующий день это число путем "уточнения" увеличилось до 76, а последующие архивные "уточнения" довели его до 200 побед. Более тщательный и объективный подход показал, что советские данные не подтверждаются ни журналами боевых действий немецких эскадр, ни допросами пленных, ни какими-либо другими немец-

**79. Воздушный ас старший лейтенант М. Свирин, сбивший семь самолетов противника. Северо-западный фронт, август 1941 года. (АСКМ)**

Ace Senior Lieutenant M. Svirin has just shot down seven hostile planes, North-Western Front, August 1941.



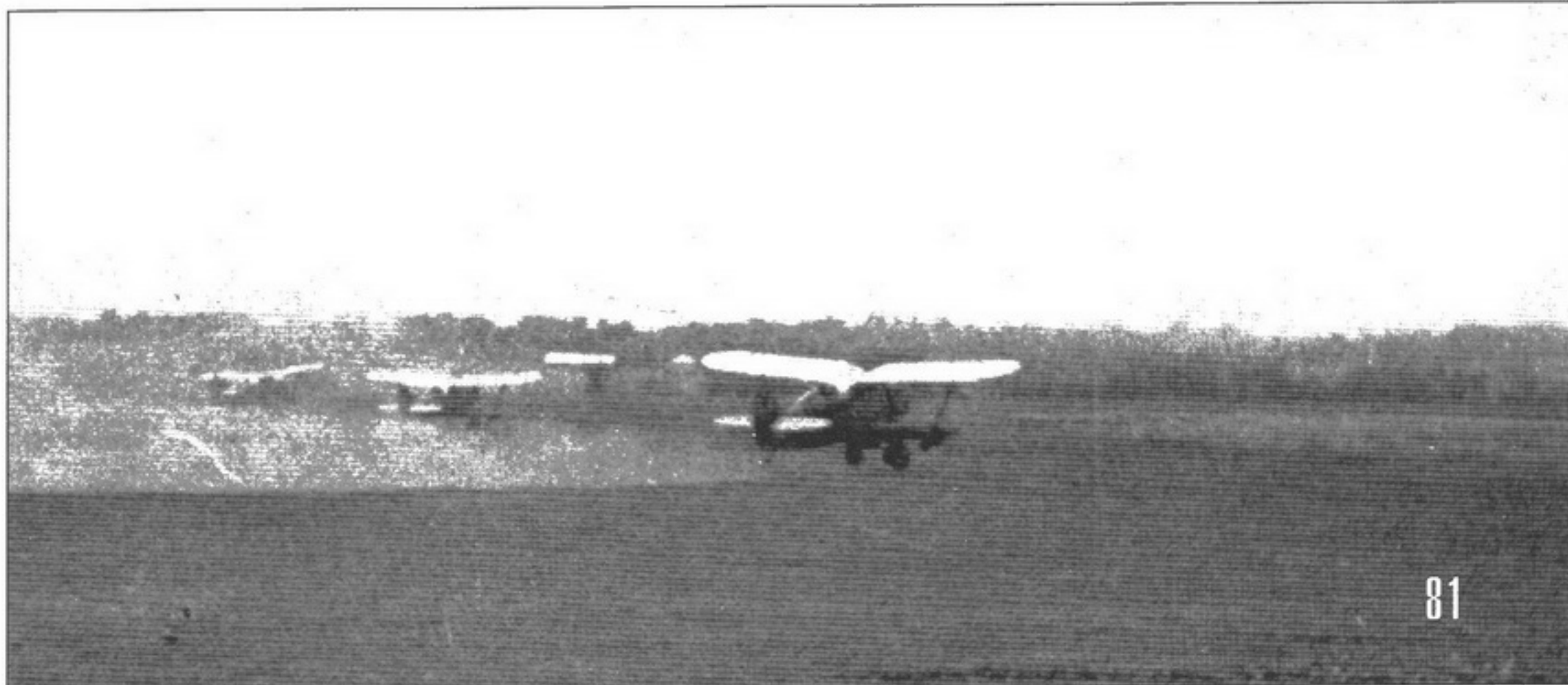
**80. Лейтенант А.В. Чирков ставит боевую задачу летчикам своего звена. Советско-германский фронт, июль 1941 года. (АСКМ)**

Lieutenant A.V. Chirkov tasks the pilots of his section, Soviet-German Front, August 1941.



81. Звено И-153 вылетает на боевое задание. Юго-западный фронт, июль 1941 года. (РГАКФД)

The I-153 flight out on a mission, South-Western Front, July 1941.



81

82. Скоростной разведчик Як-4 316-го разведывательного авиаполка фронтового подчинения. Юго-западный фронт, аэродром под Ровно. На заднем плане разбитый истребитель И-16 и пикирующий бомбардировщик АР-2. Июль 1941 года. (АСКМ)

The Yak-4 fast reconnaissance aircraft of the 316th reconnaissance air regiment reporting to the South-Western Front command, airfield vic. Rovno, in the background: the crushed I-16 fighter and AR-2 diving bomber, July 1941.

кими и советскими документами. Недостоверные данные были результатом коммунистической пропаганды, перед которой была поставлена задача скрыть истинные размеры катастрофы и сгладить горечь поражения.

Располагая устаревшей техникой и застигнутые врасплох советские летчики могли противопоставить мощи люфтваффе только свои мужество и храбрость. Они поднимались в воздух и в неравных схватках без колебаний отдавали свои жизни за Родину. Так, на Юго-Западном направлении 22 июня 1941 года в 4 часа 25 мин коман-

дир звена 46-го истребительного полка старший лейтенант И.И.Иванов, израсходовав в воздушном бою все боеприпасы, применил таран и сбил немецкий бомбардировщик. Кроме него в первый день войны ещё 14 летчиков таранили немецкие самолеты Л.Г. Бутелин, С.М.Гудимов, А.С.Данилов, Д.В.Кокорев и др. Впоследствии, таран как верное и последнее средство уничтожения противника часто применялся нашими летчиками до 1943 года, когда господство в воздухе перешло к советским ВВС и необходимость в массовом самопожертвовании снизилась.



82



# БОЕВЫЕ ДЕЙСТВИЯ СОВЕТСКОЙ АВИАЦИИ В ИЮНЕ-ИЮЛЕ 1941 ГОДА



83. Летчик П.И. Волков из специальной истребительной группы Героя Советского Союза А.Ф. Семенова. За две недели его группа сбила 8 немецких самолетов. Советско-германский фронт, июль 1941 года. (АСКМ)

Pilot P.I. Volkov of the Special Fighter Team led by Hero of the Soviet Union A.F. Semyonov. Over two weeks his team shot down eight German aircraft, Soviet-German Front, July 1941.

23 июня 1941 года был также "черным днем" для авиации Красной армии. Согласно немецким данным, в этот день потери советской авиации составили 755 самолетов. Большинство из них было уничтожено во время бомбардировок и штурмов аэродромов. Советская истребительная авиация понесла наибольшие потери.

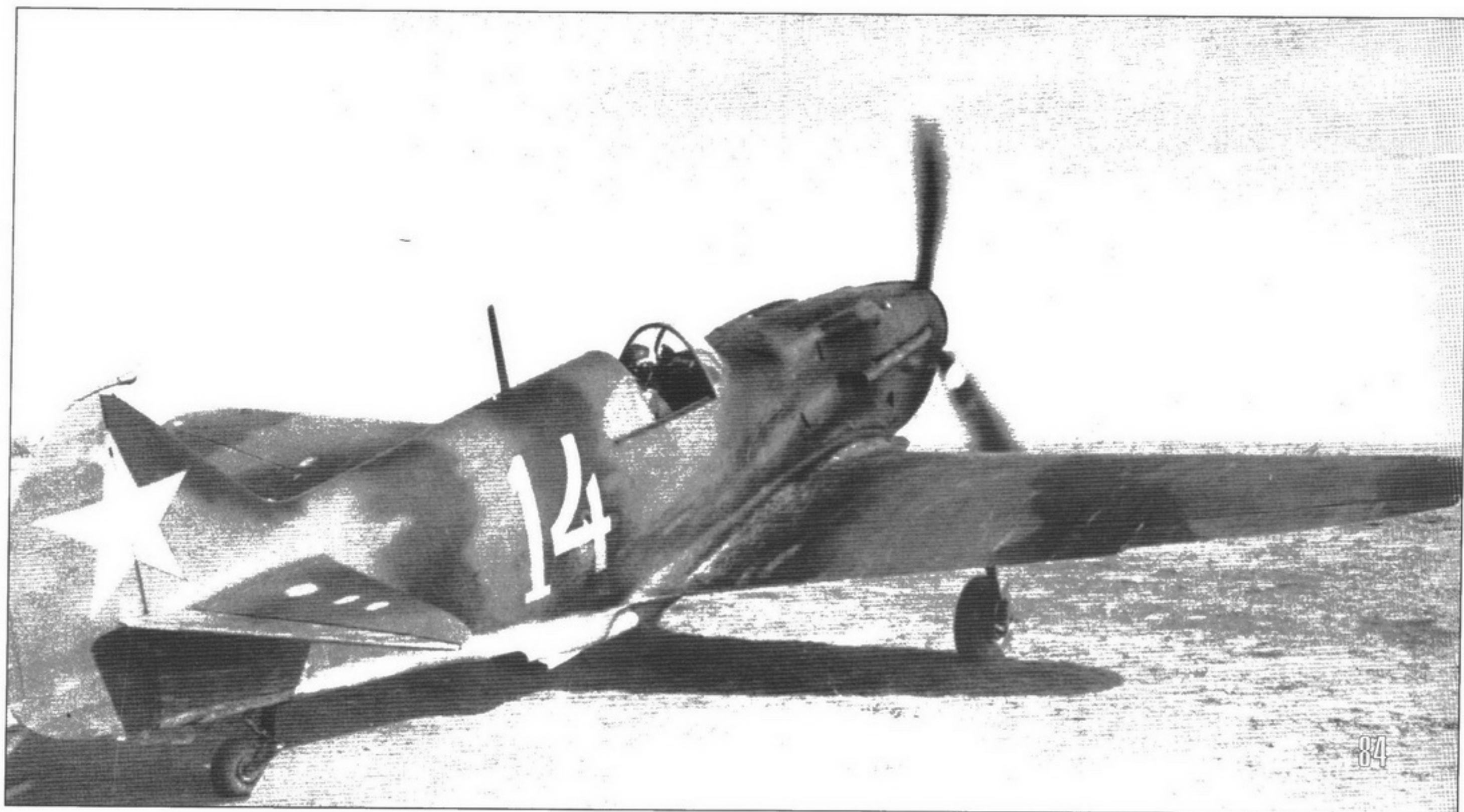
84. Истребитель ЛаГГ-3 перед стартом. 6-й истребительный авиационный корпус ПВО города Москвы. Август 1941 года. (РГАКФД)

The LaGG-3 fighter before takeoff, 6th fighter air corps of the Moscow Air Defence, August 1941.

Отечественные данные свидетельствуют о том, что через два дня после вторжения потери составили: на Северо-Западном фронте 973, на Западном фронте 1497 и на Юго-Западном фронте 1452 самолета. Общие потери на 24 июня по немецким данным составляют 2546, по советским данным - 2949 самолета.

Уничтожение ВВС РККА продолжалось прежними темпами. Так, 24 июня командование 51-й эскадры (JG 51) сообщило о сбитии 57 "Мартин-бомбер" (так немецкие летчики называли СБ за его внешнее сходство с американским бомбардировщиком Martin B-10). В тот же день летчики 27-й эскадры (JG 27) сбили в районе Вильно 53 таких же бомбардировщика. Каждый раз наши бомбардировщики шли на цель волна за волной без прикрытия истребителей. Немецкие летчики называли такие бои "одноактными спектаклями". По данным H.J. Nowagга к 1 июля 1941 г общие число потерь ВВС РККА составило 4725 самолетов, из которых 1392 были сбиты истребителями, 112 - зенитной артиллерией и 3221 - уничтожен на аэродромах.

Люфтваффе продолжали оказывать существенную поддержку танковым и механизированным колоннам вермахта. На-





85. Заправка истребителя МиГ-3 в авиаэскадрилье капитана К.А. Груздева. Советско-германский фронт, август 1941 года. (РГАКФД)

The MiG-3 fighter replenishment in Captain Gruzdev's squadron, Soviet-German Front, August 1941.



86. Самолеты И-16 и ДБ-3ф (номер 11), принадлежащие соответственно 43-й истребительной и 13-й бомбардировочной авиадивизиям. Западный фронт, район Бобруйска, июль 1941 года. (РГАКФД)

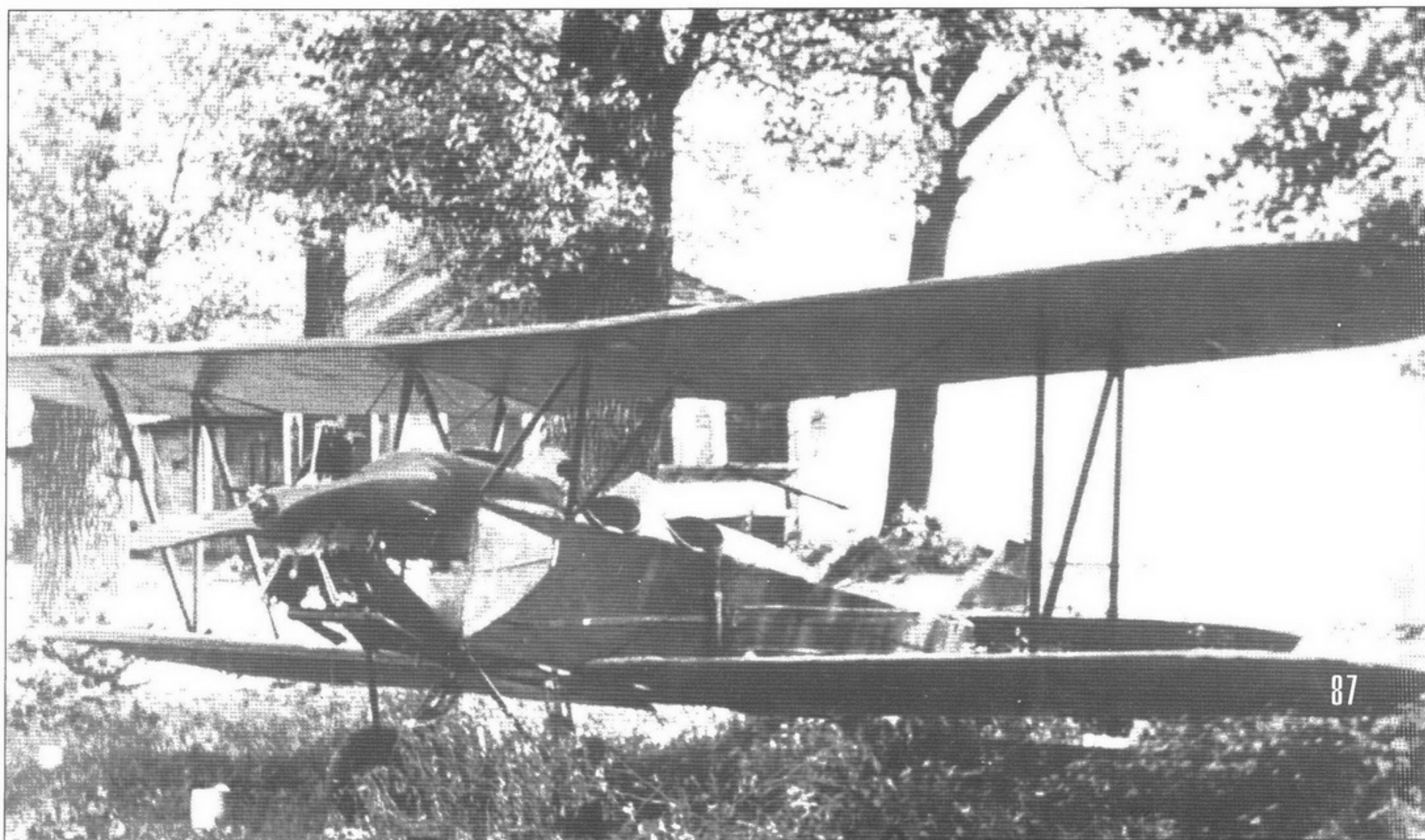
The I-16 fighter and DB-3f bomber (tail number 11) of the 43rd fighter and 13th bomber divisions respectively, Western Front, July 1941.

пример, когда возникла проблема с крепостью Брест-Литовск, оставшейся в тылу 2-й танковой группы генерала Гудериана и продолжавшей ожесточенное сопротивление, на помощь пришли летчики эскадрильи 3-й бомбардировочной эскадры (KG 3). Семь бомбардировщиков Ju 88 A-4 сбросили на крепость бомбы повышенной мощности (Sprengbomben и Panzerbomben) весом 1800 кг каждая. По свидетельству немцев, на следующий день, 29 июня, крепость была в их руках.

С первых дней войны в Советском Союзе народное хозяйство было переведено на нужды обороны, была проведена реорганизация вооруженных сил, в том числе ВВС. На базе авиации приграничных округов 22-25 июня 1941 года были созданы ВВС фронтов. Командующими ВВС фронтов были назначены: Северного - генерал А.А.Новиков; Северо-Западного - генерал А.П.Ионов (с 1.07.41 - генерал Т.Ф.Куцевалов); Западного - генерал А.И.Таюрский (с 2.07.41 - полковник Н.Ф.Наumenko); Юго-Западного - гене-







рал Е.С.Птухин (с 1.07.41 - генерал Ф.А.Астахов); Южного - генерал Ф.Г.Мичугин (с 27.06.41 - генерал И.С.Шелухин). Большинство генералов, смещенных со своих постов в первые дни войны были арестованы и расстреляны. Командующий ВВС Западного особого военного округа И.И.Копец, ясно понимая, что Сталин не простит ему такого разгрома авиации, предпочел застрелиться сам. Все они были признаны властью виновниками первых неудач и поражений. Это было несправедливо, так как главным виновником трагедии являлись просчеты политического руководства.

Война на востоке не стала для немецких летчиков легкой прогулкой. Потери в такой ожесточенной схватке не обошли и люфтваффе. Так, 24 июня был сбит командир 1-го полка 53-й эскадры (I./JG 53) оберлейтенант Бальфанц (Oblt.Balfanz), 26 июня - начальник 2-го полка 3-й эскадры (II./JG 3) капитан Келлер (Hptm Keller), 27 июня умер от ран, полученных в воздушном бою 22 июня, капитан Бретнютц (Hptm.Bretnutz). Потери материальной части в некоторых немецких полках составили одну треть в первые дни войны. Потери люфтваффе за 13 дней войны оказались весьма ощутимыми. Из 800 бомбардировщиков было сбито 196 и повреждено 119 или всего 315 самолетов, что составило 39,4%. Еще больше самолетов потеряла истребительная авиация - из 440 самолетов 124 были сбиты и 110 повреждены, всего было потеряно 234 истребителя или 53,2%.

Общие потери составили 320 сбитых и 229 поврежденных самолетов, что в сумме составляет 549 самолетов или 44,5%. По другим немецким данным (Мировая война 1939-1945. Перевод с немецкого. Москва, 1957) за период с 22 июня по 5 июля немецкая авиация потеряла 807 самолетов всех типов, а за период с 6 по 19 июля - 477. Согласно советским данным за период с 22 июня по 10 июля ВВС РККА уничтожили на аэродромах и в воздухе более 1000 самолетов (эта круглая цифра свидетельствует о неистребимой тяге советских источников к преувеличению).

Уже в первые дни войны несовершенство структуры управления, состоявшее в

**87. Связной самолет У-2, брошенный советскими войсками из-за технической неисправности. Юго-западный фронт, июль 1941 года. (АСКМ)**

The U-2 liaison aircraft left by the Soviet troops due to the technical malfunction, South-Western Front, July 1941.





88. Командир эскадрильи старший лейтенант А.Д. Булаев ставит боевую задачу летчикам. Советско-германский фронт, июль 1941 года. (АСКМ)

Squadron leader Senior Lieutenant A.D. Bulayev tasking subordinate pilots, Soviet-German Front, July 1941.



89. Старший батальонный комиссар 2-го истребительно-авиационного полка 36-й истребительной авиадивизии М.Л. Чубич поздравляет летчика Д.А. Зайцева, таранившего Ju 88, с присвоением ему звания Героя Советского Союза. Юго-западный фронт, ПВО Киева, август 1941 года.

Senior battalion political officer of 2nd fighter air regiment of the 36th fighter air division, M.L. Chubich, congratulating long-range aviation pilot D.A. Zaytsev, who had rammed a Ju-88, on awarding him the title of the Hero of the Soviet Union, South-Western Front, Kiev air defense, August 1941.

раздельном подчинении авиационных частей сухопутному и авиационному командованию дало о себе знать. Управление частями советских ВВС на фронтах было почти потеряно, что вынудило Генеральный штаб Красной армии передать некоторые вопросы управления в ведение Главного управления ВВС. Тогда же командующий ВВС генерал П.Ф.Жигарев отдал приказ о перебазировании авиационных дивизий и полков из внутренних военных округов на аэродромы фронтов, об установлении коридоров для пролета своих самолетов, об использовании средств связи гражданских ведомств, о ежедневных донесениях по боевому и численному составу частей ВВС. Однако кардиналь-

ных изменений в структуре управления не произошло и только в мае 1942 с созданием воздушных армий были предприняты первые изменения.

К июлю 1941 года большинство боеспособных советских авиачастей сохранилось только на Северном и Южном фронтах. На других фронтах положение с авиацией было катастрофическим. Например, на 11 июля 1941 года ВВС Юго-Западного фронта насчитывали всего 380 (из них исправных - 249) боевых самолетов всех типов, что составляет лишь 18% от боевого состава накануне войны. На весь фронт имелось несколько исправных самолетов новых типов: 6 Пе-2, 5 Як-4, 10 МиГ-3, 14 Як-1, 10 Ил-2, 6 Су-2. Были полки, где оставалось по 2-3 самолета и дивизии (14-я ИАД, 62-я САД, 19-я БАД), где имелось лишь по 10-12 исправных самолетов!

Резервы командования ВВС состояли из военной авиации внутренних военных округов и дальнебомбардировочная авиация, был мобилизован так же Гражданский воздушный флот. Эти резервы были источником вновь формируемых авиационных полков и дивизий, отправляемых на фронт. Благодаря громадной территории СССР, в тылу вне воздействия немецкой авиации первое время оказались основные источники горючего, авиационные центры по подготовке летно-технических кадров, авиационные заводы и склады. Однако стремительное наступление вермахта внесло резкие изменения в ситуацию. В ходе летне-осенней кампании 1941 года была захвачена большая часть европейской части СССР. Началась эвакуация за Волгу и Урал крупнейших промышленных предприятий, людей и матери-

90. Командир эскадрильи пикирующих бомбардировщик Пе-2 Герой Советского Союза капитан В.В. Анисимов (слева) и комиссар эскадрильи А.Н. Ракитин подводят итоги боевых вылетов. Советско-германский фронт, июль 1941 года. (АСКМ)

Squadron leader of the Pe-2 diving bombers, Hero of the Soviet Union Captain V.V. Anisimov (left) and squadron political officer A.N. Rakitin discussing the results of the sorties, Soviet-German Front, July 1941.



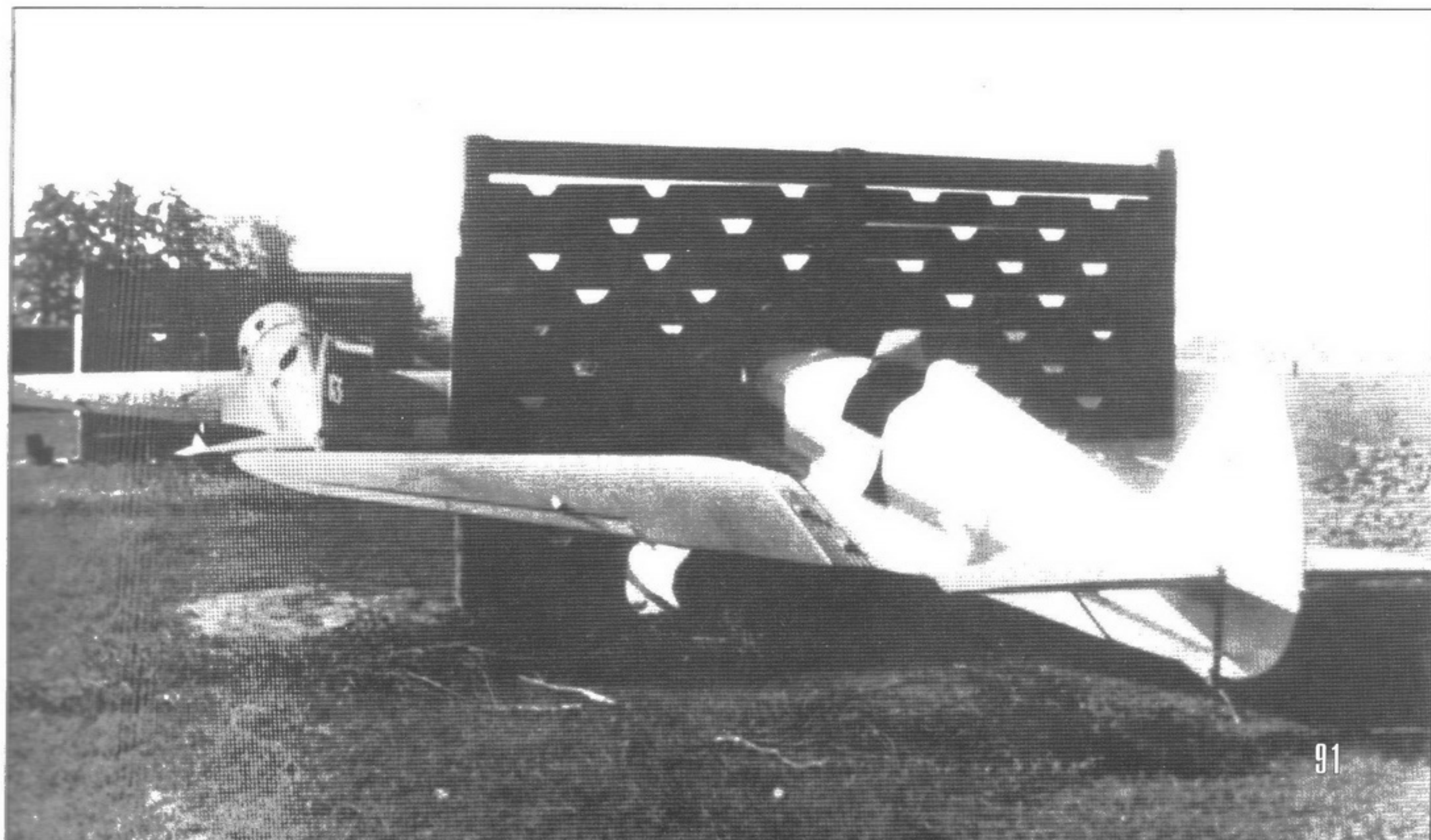


Таблица 4

Боевой состав частей ВВС Юго-Западного фронта по состоянию на 11.07.1941г.

Наименование частей	Дислокация	Тип	Наличие самолетов		Всего
			исправн.	неисправн	
15-я дивизия Носовка					
23, 28, 164 ИАП и 66-й ШАП	Носовка Переяслав	МиГ-3	8	3	11
		И-153	2	3	5
		И-16	3	1	4
		И-15 бис	3	4	7
Итого по авиадивизии			16	11	27
14-я дивизия Володькава-Девие					
46, 17, 89-й ИАП 253-й ШАП	Володькава- Девие	И-16	6	8	14
		И-153	6	6	12
Итого по авиадивизии			12	14	26
62-я дивизия аэроузел Чернигов					
52, 94, 226, 227-й ББАП и БАП	Осняки, Халявин, Юрьевка, Певцы	Пе-2	4	1	5
		СБ	2	14	16
		Су-2	6	21	27
Итого по авиадивизии			12	36	48
17-я дивизия Борисполь					
20-й, 91-й 224 ИАП 48, 225-й БАП	Борисполь	Як-1	14	8	22
		И-153	24	6	30
		И-15 бис	6	-	6
		Пе-2	-	4	4
		СБ	3	2	5
Итого по авиадивизии			47	20	67
16-я дивизия Веркиевка					
74-й ШАП, 86-й ББАП, 87 и 92-й ИАП	Веркиевка, Остер, Хабаловка	Ил-2	10	10	20
		МиГ-3	2	-	2
		И-16	19	4	23
		И-153	11	2	13
		СБ	2	1	3
Итого по авиадивизии			44	17	61
36-я дивизия Киев					
2, 43, 254 и 255-й ИАП	Гоголев Савино Семиполки	И-16	77	13	90
		И-153	23	2	25
Итого по авиадивизии			100	15	115
19-я дивизия					
33-й СПБ и 138, 136- й БАП	Курский аэроузел	Пе-2	2	1	3
		Ар-2	2	2	4
		Як-4	3	4	7
		СБ	3	6	9
Итого по авиадивизии			10	13	23
315-й РАП 316-й РАП	Борисполь Веркиевка	СБ	3	1	4
		Як-2	2	2	4
		Як-4	2	2	4
		СБ	1	-	1
Всего ВВС Юго-Западного фронта		СБ	14	24	38
		Ар-2	2	2	4
		Пе-2	6	6	12
		Як-4	5	5	10
		МиГ-3	10	3	13
		И-153	66	20	86
		И-16	105	26	131
		И-15бис	9	4	13
		Як-2	2	2	4
		Як-1	14	8	22
		Ил-2	10	10	20
			249	131	380





**91. Учебно-тренировочный самолет Ут-1 и истребитель И-16 на аэродроме, захваченном немецкими войсками. Западный фронт, июль 1941 года. (РГАКФД)**

The UT-1 training aircraft and I-16 fighter on the airfield, captured by German troops, Western Front, July 1941.

альных ресурсов. Это значительно осложнило боевые возможности Красной армии, в том числе - ВВС.

В бой против танковых и механизированных колонн вермахта были брошены самолеты дальнебомбардировочной и минно-торпедной авиации. После полудня 22 июня 31 самолет ДБ-3 и ДБ-3Ф из 98 дальнебомбардировочного авиаполка (ДБАП) нанесли удар по скоплениям танков около Варшавы - за 600 км от аэродрома. 26 июля

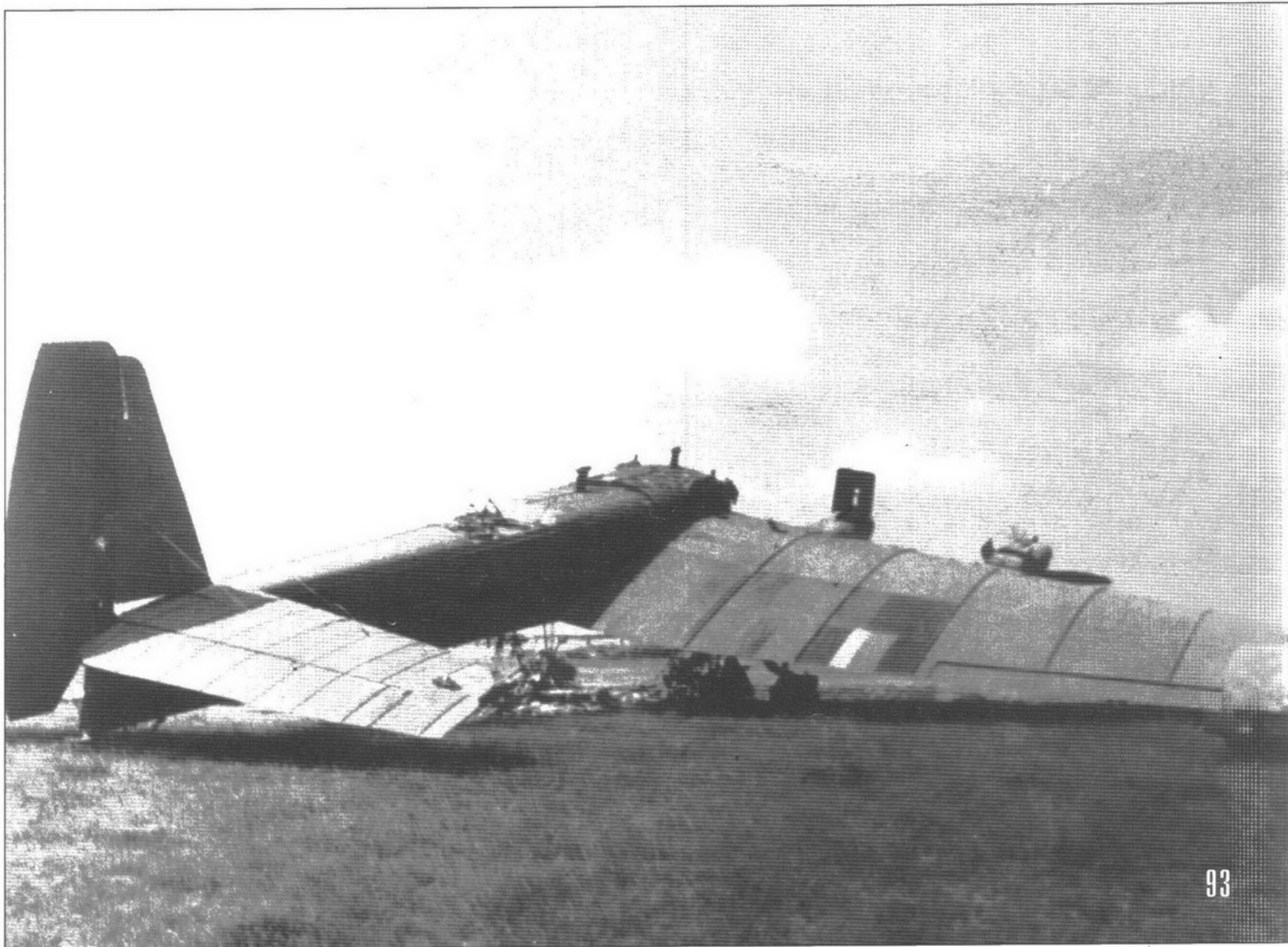
против танковых группировок в районе Минска было брошено 58 дальних бомбардировщиков, в районе Скоше - 65 и под Луцком - 60. В период с 23 июня по 10 июля советские дальние бомбардировщики совершили 2112 боевых вылетов. Экипажи выполняли свои задачи днем на малых высотах в трудных условиях противодействия истребителей и зенитной артиллерии и несли большие потери. Например, 22 июня из 70 бомбардировщиков ДБ-3 3-го бомбар-



**92. Героический экипаж пикирующего бомбардировщика Пе-2 (слева - направо): старший радист И.К. Игнатьев, командир старший лейтенант С.С. Милованов, штурман В.Г. Голушко. Советско-германский фронт, июль 1941 года. (РГАКФД)**

The heroic crew of the Pe-2 diving bomber (from the left to the right) senior operator I.K. Ignatyev, commander Senior Lieutenant S.S. Milovanov, navigator V.G. Golushko, Soviet-German Front, July 1941.





93



**93. Самолет ТБ-3, брошенный на аэродроме. Советско-германский фронт, июль 1941 года. (РГАКФД)**

The TB-3 plane left on the airfield, Soviet-German Front, July 1941.

**94. Командир авиаэскадрильи И-16 старший лейтенант П.Е. Агапов проводит разбор боевого вылета. Северо-западный фронт, июль 1941 года. (РГАКФД)**

Senior Lieutenant P.E. Agapov, I-16 squadron commander, sorting out the after-action review, North-Western Front, July 1941.

дировочного полка не вернулись 22, а за 26 июня - 43 экипажа ДБ-3Ф. 29 июня на Западном фронте в районе Бобруйска при возвращении из боевого полета было уничтожено два отряда ТБ-3 из 3-го тяжелобомбардировочного авиаполка (ТБАП). В отдельные вылеты полки и дивизии тяжелых бомбардировщиков теряли до 50% самолетов, как это произошло например 30 июня при бомбардировке переправ у Бобруйска и Двинска.

Таких примеров было много и поэтому директивой Ставки Главного командования от 3 июля 1941 года действия дальнебомбардировочной авиации были переведены на ночные полеты на большой высоте. В дневное время разрешалось применять дальние бомбардировщики на средних высотах в сопровождении истребителей и с подавлением зенитной артиллерии противника. Однако в реальных условиях требования официальной инструкции были просто невыполнимы и командование от безысходности продолжало днем посылать в бой лучшие летные экипажи. Например, 10 июля в районе Житомира 12 ТБ-3 из 14-го ТБАП вылетели на бомбометание без истребительного прикрытия. В районе цели их ата-



95. Врезавшийся в землю связной самолет У-2. Советско-германский фронт, июль 1941 года. (РГАКФД)

The U-2 liaison aircraft ran into the ground, Soviet German Front, July 1941.



ковали два Bf 109, один был сбит пулеметным огнем стрелков, однако второй продолжал атаки и уничтожил 7 ТБ-3. Из тыловых округов на фронт прибывали новые эскадрильи, полки и целые дивизии. Так, 1-й бомбардировочный авиакорпус (БАК) пополнился 22-м дальнебомбардировочным авиаполком (ДБАП) с Дальнего Востока, в 3-й БАК вошел 4-й ДБАП из Забайкалья. Но восполнять потери не успевали и в конце июля-начале августа начался постепенный переход дальнебомбардировочной авиации (ДБА) на ночные полеты. Полностью на ночные полеты ДБА перешла в декабре 1941 года.

Финские ВВС, союзники люфтваффе, хотя и имели на вооружении 307 самолетов, но из-за их устаревших конструкции вряд ли могли быть полноценным партнером немецких летчиков. Советское командование сосредоточило в непосредственной близости от новой советско-финской границы 849 истребителей и 561 бомбардировщик. Два истребительных полка (7-й и 153-й ИАП) имели на вооружении новейшие истребители МиГ-3 в количестве 105 самолетов. Кроме того, 1-я Армия Особого Назначения в Новгороде, имевшая на вооружении 174 бомбардировщика ДБ-3, ДБ-3Ф и ТБ-3, могла быть использована против Финляндии, как это было во время "Зимней войны". Пользуясь значительным количественным и качественным превосходством, командование советских ВВС решилось нанести превентивный удар по германскому союзнику, который во времена советско-финского конфликта показал себя серьезным противником. Следует иметь в виду, что до этого времени СССР и Финляндия не объявляли войны друг другу, хотя война с Германией шла уже третий

день.

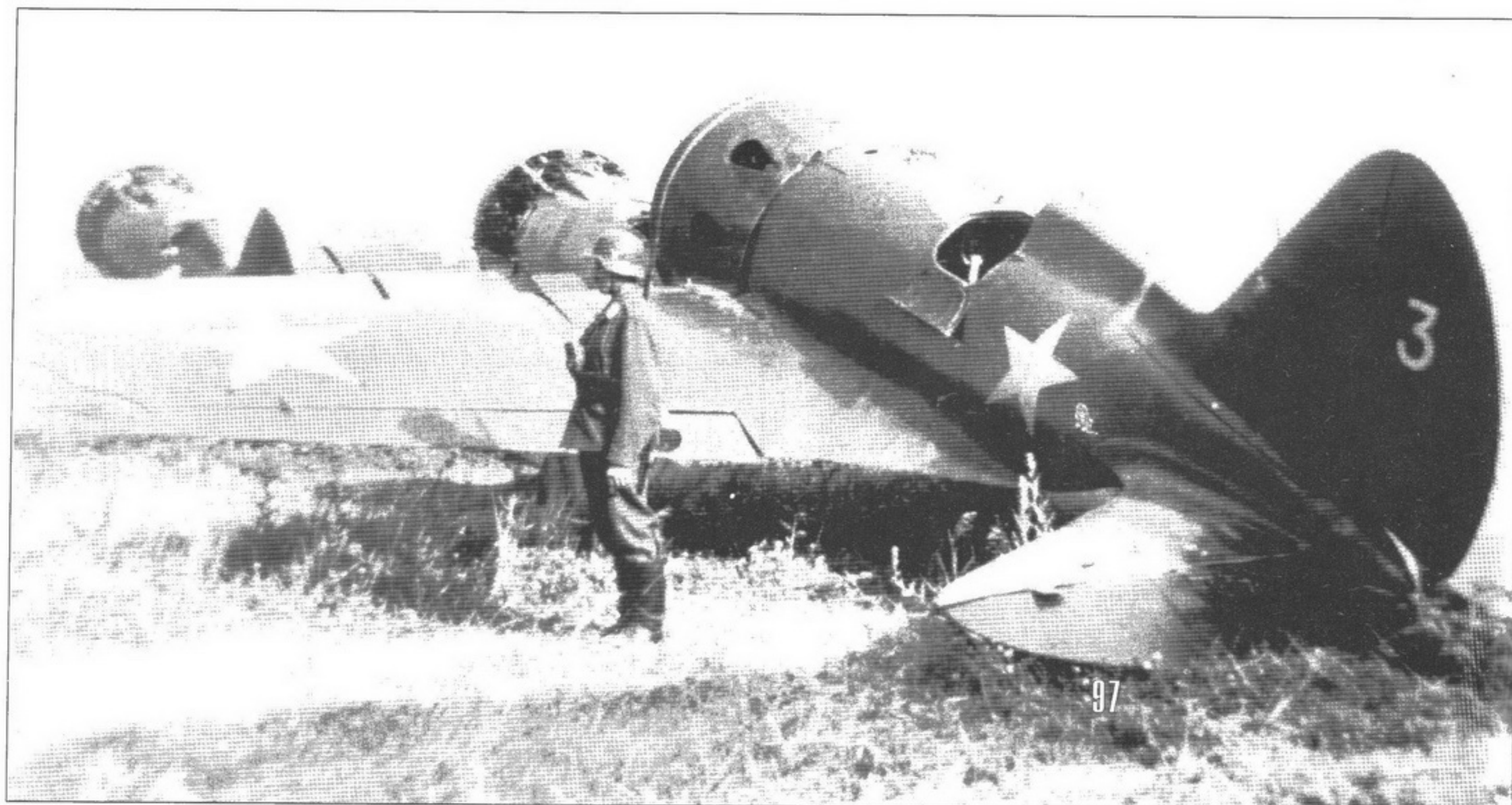
В советских штабах был разработан план налета на аэродромы в Финляндии и Северной Норвегии, где базировались авиачасти 5-го немецкого воздушного флота и финской авиации. Всего к операции были привлечены 540 самолетов из состава ВВС Северного фронта и Балтийского флота, массированная атака которых имела целью полное уничтожение финских ВВС на аэродромах. Ранним утром 25 июня 1941 года

96. Младший лейтенант 177-го истребительного авиаполка 6-го авиакорпуса В.В. Талалихин, совершивший один из первых ночных таранов. Москва, август 1941 года. (РГАКФД)

Junior Lieutenant V.V. Talalikhin of the 177th fighter air regiment of the 6th air corps, who conducted the first night ramming, Moscow, August 1941.







263 бомбардировщика и 224 истребителя нанесли массированный удар по 18 аэродромам. По заявлениям советского командования, на аэродромах был уничтожен 41 самолет, а наша авиация потерь не имела. Однако на деле всё обстояло несколько иначе - финны потеряли на аэродромах всего 2 самолета, зато сбили 25 советских самолетов. Наибольшие потери понес 72-й СБАП, летчики которого летели без истребительного прикрытия и в результате потеряли 8 бомбардировщиков. Еще один был сбит своими же истребителями при возвращении на аэродром.

Последующие пять дней (26-30 июня) налеты продолжались. Всего было атакова-

но 39 аэродромов в Финляндии и Норвегии, выполнено около 1000 самолето-вылетов уничтожено и выведено из строя, по донесениям советских экипажей, 130 самолетов противника (ясно, что цифра чрезмерно дутая, чтобы скрыть конфуз и полный провал операции). Командование люфтваффе, чтобы избежать лишних потерь, временно перевело самолеты на тыловые аэродромы и налеты на Ленинград временно прекратились. По мнению советского командования это была первая удачная воздушная операция советских ВВС на локальном участке фронта. На самом деле налет советских самолетов 25 июня 1941 года фактически совершенно оправданно

**97. Немецкий часовой охраняет неисправные советские истребители И-16 тип 5 8-й смешанной авиационной дивизии. Литва, июль 1941 года. (АСКМ)**

A German sentry guarding the Soviet non-functional I-16 type 5 fighters of the 8th composite air division, Lithuania, July 1941.



**98. Летчик-истребитель Ф.З. Калугин в кабине самолета И-16 тип 10 перед боевым вылетом. Советско-германский фронт, июль 1941 года. (АСКМ)**

Fighter-pilot F.Z. Kalugin in the I-16 type 10 aircraft cockpit before the combat flight, Soviet German Front, July 1941.

**99. Брошенный советский самолет И-16. Прибалтийский военный округ, 8-я авиационная смешанная дивизия, июль 1941 года. (АСКМ)**

The abandoned Soviet I-16 fighter, Baltic Military District, 8th composite air division, July 1941.





**100.** Подготовка штурмовика Ил-2 к боевому вылету. Северо-западный фронт, август 1941 года. (АСКМ)

The I-2 attack aircraft preparation for a combat flight. North-Western Front, August 1941.

нарушил мирный договор по отношению к Финляндии. На следующий день, 26 июня, Финляндия объявила войну СССР и 16 финских дивизий совместно с 163-й немецкой пехотной дивизией перешли советскую границу. Сухопутные войска Финляндии заняли советскую территорию до р.Свирь и Онежского озера. К сентябрю 1941 года на Карельском перешейке они достигли ста-

рой советско-финской границы. После захвата крупных городов Советской Карелии (Петрозаводска, Медвежьегорска и Повенца) в декабре 1941 года наступление финских войск прекратилось. Линия фронта до июня 1944 года (начала наступления советских войск) оставалась относительно стабильной. Благодаря поддержке люфтваффе финские ВВС получили превосходство в воз-







101. Младший сержант Н. Ладутко, младший лейтенант Д. Селезнев и лейтенант Н. Овсянников уточняют маршрут перед вылетом на боевое задание. Советско-германский фронт, июль 1941 года. (АСКМ)

Junior Sergeant N. Ladutko, Junior Lieutenant D. Seleznev and Lieutenant N. Ovsyannikov specifying the route before the mission, Soviet-German Front, July 1941.

духе и стали наносить авиации РККА существенные потери, хотя последние имели численное преимущество.

8 июля 1941 года ставкой Главного командования был организован массированный налет по аэродромам противника почти на всем советско-германском фронте. В тот день соединения дальнебомбардировочной авиации нанесли удар по 14 аэродромам, а ВВС Северного, Северо-Западного, Западного и Юго-Западного фронтов -

по 28 аэродромам. Всего было совершено 429 самолето-вылетов. Общее число уничтоженных на аэродромах противника осталось неизвестным, ВВС Западного фронта заявили о выведении из строя 54 самолетов. Данные по другим фронтам отсутствуют.

Быстрое и успешное продвижение ударных группировок вермахта (до 50 км за день!) вынуждало командующих фронтов привлекать силы авиации на борьбу с танковыми и механизированными колоннами.



102. Подбитый бомбардировщик СБ 12-й бомбардировочной авиадивизии. Район Барановичей, июль 1941 года. (АСКМ)

The downed SB-bomber of the 12th bomber air division, Baranovichy region, July 1941.



103. Воентехники 2-го ранга М.М. Деканов и М.М. Серегин и стрелок-радист сержант Е.А. Ждановских у самолета. Советско-германский фронт, август 1941 года. (РГАКФД)  
Military engineers 2nd grade M.M. Dekanov and M.M. Seryogin and gunner-radio operator E.A. Zhdanov at the aircraft, Soviet-German Front, August 1941.



103

За первые 18 дней войны на такие боевые задания было совершено 45 тысяч самолето-вылетов. Советские самолеты несли большие потери, когда штурмовали наземные цели с высоты 400 м под зенитным ураганным огнем и атаками истребителей. 26 июня 1941 года для нанесения бомбовых ударов по танковым колоннам на участке шоссе Молодечно-Годошковици вылетели экипажи 207-го дальнебомбардировочного авиаполка. Звено капитана Маслова вылетело первым. Позже вылетело звено капитана Гастелло с двумя ведомыми. Когда подбитый зенитным снарядом один из самолетов загорелся на небольшой высоте, он был подбит летчиком из скопления противника. Огненным тараном экипаж ценой жизни уничтожил врага. Это знаменательное событие получило широкую огласку в советской пропаганде и было вписано золотыми буквами в анналы советской истории. Однако тогда, толком не разобравшись, подвиг приписали экипажу Гастелло, а самого командира экипажа посмертно наградили "Золотой звездой" Героя Советского Союза. В 1951 году при вскрытии могилы летчиков-героев оказалось, что это был экипаж капитана Маслова, но руководство решило скрыть этот факт и не нарушать святых законов советской мифологии. Более подробное изучение событий показало, что звено капитана Гастелло сбросило на цели бомбы и повернуло обратно. Истребителей противника рядом не было, а у стрелков оставался неизрасходованный боезапас. Чтобы не отвечать после посадки на неприятный вопрос особиста "почему вернулись с боевого задания с неизрасходванными боеприпа-

сами?", Гастелло полетел вдоль проселочной дороги на небольшой высоте. Стрелки обстреляли из пулеметов ШКАС автомобильную колонну, чем вызвали ответный огонь, в результате чего самолет Гастелло был сбит и упал в болото. Хотя огненного тарана не было, но летчики выполнили свой долг до конца.



104

104. Летчик-истребитель Гаркуша, сбивший 3 самолета противника. Северо-западный фронт, август 1941 года. (АСКМ)  
Fighter pilot Garkusha just shot down three hostile aircraft, North-Western Front, August 1941.





105. Истребители И-153 "Чайка", оставленные советскими войсками на аэродроме в Либаве. 6-я смешанная авиационная дивизия. Прибалтийский военный округ, июнь 1941 года. (АСКМ)

The I-153 fighters left by the Soviets on the airfield at Libava, 6th composite air division, Baltic Military district, June 1941.

## ИЗМЕНЕНИЯ В ОРГАНИЗАЦИОННОЙ СТРУКТУРЕ СОВЕТСКИХ ВВС

29 июня 1941 года приказом Ставки Главного командования была учреждена должность командующего ВВС Красной армии и создан Военный совет ВВС. Командующим ВВС и начальником Военного совета был назначен генерал П.Ф.Жигарев, членом Военного совета - корпусной комиссар П.С.Степанов. Существовавшие ранее Главное управление и штаб ВВС передавались в непосредственное подчинение командующему ВВС. Это было попыткой верховного командования восстановить нормальное руководство ВВС после хаоса первой недели разгрома. Фронтовая авиация продолжала оставаться распыленной по армиями и действия её носили разрозненный характер. Для централизованного управления авиацией и нанесения массированных ударов 10 июля были назначены командующие ВВС фронтов: Северо-Западного - генерал А.А.Новиков, Западного - полковник Н.Ф.Науменко, Юго-Западного - генерал Ф.Я.Фалалеев. Объединение сил авиации на главных направлениях дало положительные результаты. Например, на Северо-Западном направлении были объединены ВВС Северного и Северо-Западного фронтов, авиация Балтийского флота и часть сил 7-го истребительного авиакорпуса ПВО Ленинграда. К концу июля за 22

дня боев на дальних подступах к Ленинграду объединенными силами авиации было совершено 16567 самолетов-вылетов и противнику был нанесен значительный урон.

В июле-августе были проведены организационные мероприятия в авиационных частях ВВС. Первые недели войны показали, что авиационные соединения, корпуса,

106. Летчик старший политрук Б.И. Бурегин, сбивший 4 самолета противника, у своего самолета. Северо-западный фронт, июль 1941 года. (РГАКФД)

Pilot, senior political officer, B.I. Burygin just shot down four hostile planes, at his aircraft, North-Western Front, July 1941.





107. Командир эскадрильи майор Г.М. Матвеев рассказывает своим товарищам о результатах боевого вылета. Западный фронт, август 1941 года.  
Squadron leader Major G.M. Matveyev telling his comrades about the results of the flight, Western Front, August 1941.

многополковые дивизии и авиационные полки оказались трудноуправляемыми и громоздкими. Авиационный полк, состоящий из 60 самолетов, трудно было рассредоточить на аэродромах, что облегчало противнику уничтожению самолетов на земле. Опыт боевых действий первого месяца войны показал, что полки в 30 самолетов и дивизии из двух полков без корпусных соединений являются наилучшей формой организации как в отношении управления, так и маневренности. Поэтому Ставкой ВГК было принято решение постепенно перейти к организации авиационных полков в составе 32 самолетов и авиационных дивизий двухполкового состава. 10 августа 1941 года был издан приказ командующего ВВС Красной армии, в соответствии с которым ближнебомбардировочные полки стали формироваться трехэскадрильными, в 32 самолета (две бомбардировочные эскадрильи и одна истребительная авиационная эскадрилья по 10 самолетов в каждой и 2 бомбардировщика в управлении полка). Такую же организацию стали иметь штурмовые авиационные полки, только число самолетов в каждом полку было 33. Создание смешанных авиационных полков вызывалось обстановкой первых месяцев войны, но в дальнейшем они себя не оправдали и были созданы однотипные полки. Приказом НКО СССР от 20 августа 1941 г все авиационные полки, на вооружении которых поступали однотипные новые самолеты - Ил-2, Пе-2, Як-1 формировались как



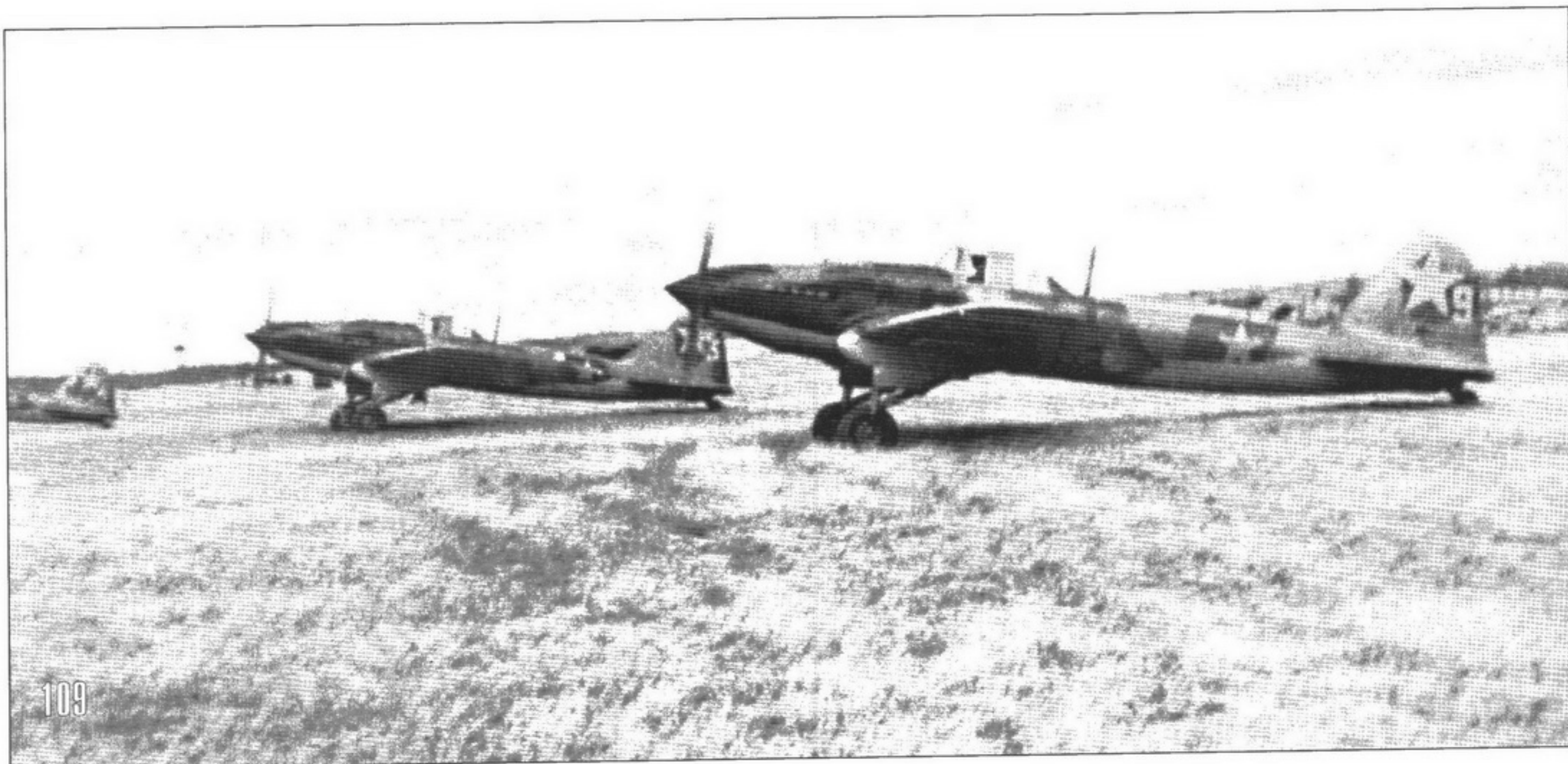
однотипные. Они состояли из двух эскадрилий, по 9 самолетов каждая, и два самолета в управлении полка, всего 20 самолетов в полку.

Опыт первых месяцев войны показал, что для наращивания сил авиации на глав-

108. Остатки тяжелого бомбардировщика ТБ-3 14-го тяжелобомбардировочного авиаполка. Юго-западный фронт, июль 1941 года.  
Remains of the TB-3 heavy bomber of the 14th heavy bomber air regiment, South-Western Front, July 1941.







ных направлениях, для отражения ударов люфтваффе и создания новых авиационных группировок на вновь образуемых фронтах и направлениях Верховное командование должно располагать крупными авиационными резервами. В начале войны такими резервами была авиация внутренних военных округов. Например, в июне из ВВС Московского военного округа на Западный и Юго-Западный фронты были перебазированы две смешанные авиационные дивизии, а из Забайкалья и с Дальнего Востока - одна истребительная и одна смешанная

авиационные дивизии. Приказом НКО СССР от 21 июля 1941 было начато создание 6 штатных резервных авиационных групп (РАГ), которые находились в подчинении Ставки ВГК и использовались для решения самостоятельных задач или для помощи ВВС фронтов. Всего до конца 1941 было сформировано шесть штатных РАГ, численностью по 60-100 боевых самолетов. РАГ были применены на фронтах: 1-я и 6-я - на Брянском и Юго-Западном, 2-я и 3-я - на Ленинградском и Волховском, 4-я - на Юго-Западном и 5-я - на Южном.

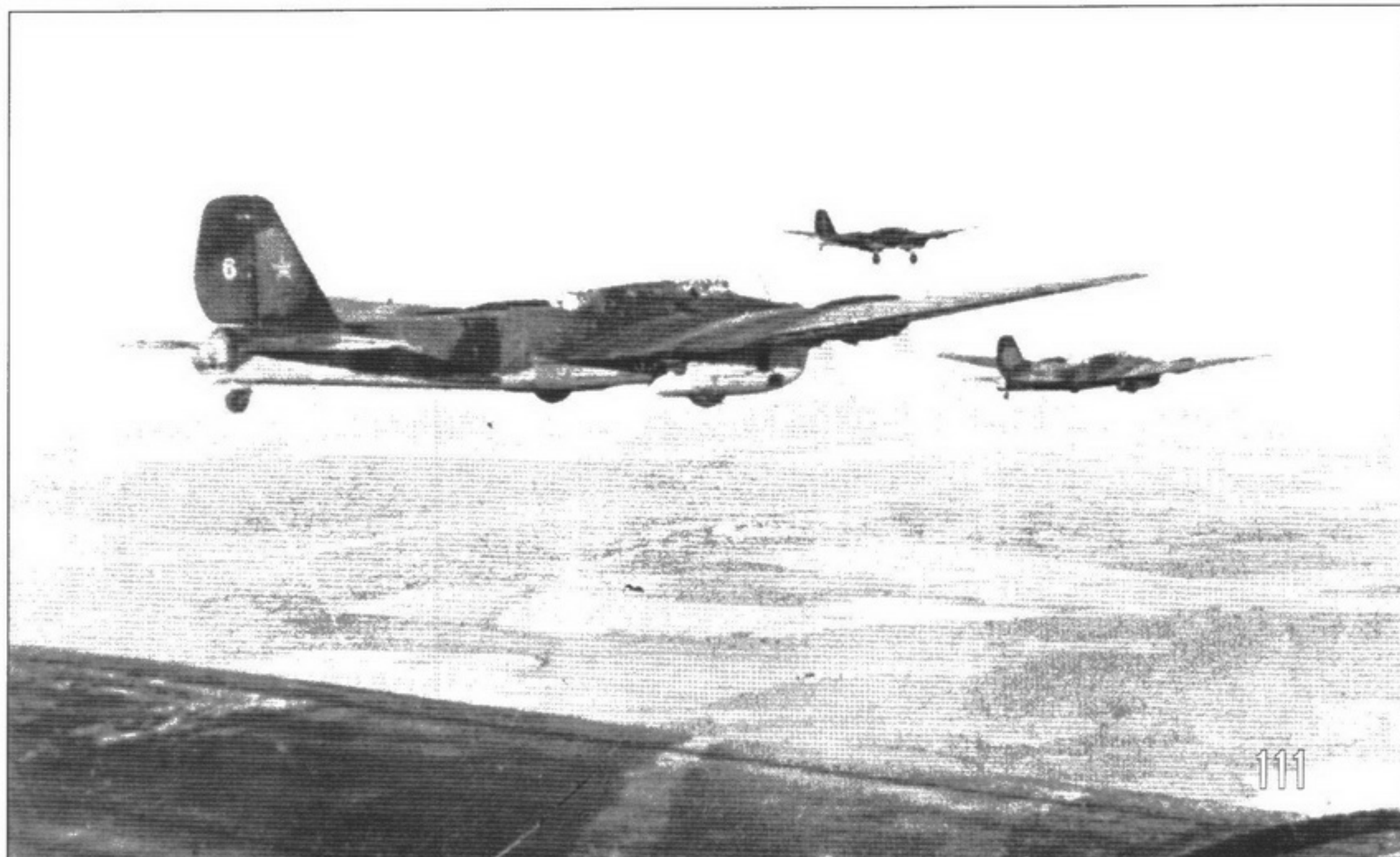
**109-110. Штурмовики Ил-2 из состава 1-й резервной авиационной группы (РАГ) особого назначения готовятся нанести удар по 24-му немецкому танковому корпусу. Брянский фронт, август 1941 года. (АСКМ)**  
The Il-2 attack aircraft organic to the 1st special purpose reserve air team are getting ready to deliver a strike against the 24th German armored corpse, Bryansk Front, August 1941.





111. В полете тяжелые четырехмоторные бомбардировщики ТБ-7 (Пе-8) из состава 412-го тяжелобомбардировочного авиаполка. 81-я авиадивизия дальнего действия, 1941-1942 (?) год. (АСКМ)

The heavy four-engine TB-7(Pe-8) bombers of the 412th heavy bomber air regiment are in the air, 81st long range air division, 1941-1942(?).



## КОНТРУДАРЫ СОВЕТСКОЙ АВИАЦИИ В ТЕЧЕНИИ ИЮЛЯ-СЕНТЯБРЯ 1941 ГОДА

В июле острая борьба с вермахтом проходила на левом фланге Западного фронта в междуречье Днепра и Березины. 24 июля решением Ставки ВГК на данном направлении был образован Центральный фронт в

составе 13-й и 21-й армий и ВВС фронта (командующий авиацией фронта генерал Г.А.Ворожейкин). Для создания глубокой обороны на западном направлении по приказу Ставки 30 июля был сформирован Ре-



112. Герой Советского Союза, таранивший самолет противника, старший лейтенант Г.С. Жуков у своей боевой машины И-16. Ленинградский фронт, сентябрь 1941 года.

Senior Lieutenant G.S. Zhukov, Hero of the Soviet Union, who rammed the hostile aircraft, at his I-16 fighter, Leningrad Front, September 1941.





113. Летчики-истребители 7-го истребительно-авиационного корпуса ПВО 158-го ИАП эскадрильи капитана Радченко (среди них - Герой Советского Союза Г.С. Жуков). На заднем плане истребитель И-16 - имеет окрашенную красным цветом верхнюю часть хвостового оперения и красный номер "8" с белой окантовкой. Ленинградский фронт, сентябрь 1941 года. (РГАКФД)

Fighter pilots of Captain Radchenko's squadron organic to the 158th fighter air regiment of the 7th fighter AD air corps (Hero of the Soviet Union G.S. Zhukov among them), the I-16 fighter backwards has a red colored tail fin and a red tail number 8, Leningrad Front, September 1941.

зервный фронт в составе шести армий и ВВС фронта (командующий авиацией фронта генерал Б.А.Погребов, с 1.08 - генерал Е.М.Николаенко). Для прикрытия Брянского направления 14 августа был создан Брянский фронт (командующий ВВС генерал Ф.П.Полынин). Перед войсками Брянского фронта была поставлена задача нанести два контрудара: один во фланг 2-й танковой группе (Panzergruppe 2) в районе Стародуба и второй - во взаимодействии с войсками Резервного фронта в районе Рославля. Главной задачей всех усилий Ставки было задержать наступление противника любыми средствами. Центральный фронт решением Ставки 25 августа был упразднен и его войска передавались Брянскому фронту.

Для содействия войскам Брянского фронта Ставка ВГК приказала командующему ВВС Красной армии подготовить и провести с 29 августа по 4 сентября 1941 года воздушную операцию с целью разгрома танковой группы генерал-полковника Гудериана (Panzergruppe Generaloberst Guderian) объединенными усилиями авиации трех смежных фронтов в районе Почеп, Стародуб, Шостка. Для этого приказано было объединить авиацию фронтов, 1-й резервной авиационной группы (РАГ) и части сил дальнебомбардировочной авиации (ДБА). От ВВС Брянского фронта выделялось 95, от ВВС бывшего Центрального фронта - 54, от 1-й РАГ - 95, от ВВС фронта Резервных армий - 120 и от ДБА - 100 самолетов. Всего для операции было привлечено 464 боевых самолета, в том числе 230 бомбардировщиков, 55 штурмовиков и 179 истребителей. При утверждении плана

воздушной операции Верховный Главнокомандующий И.В.Сталин 27 августа дал указание: "Чтобы не дать противнику передышки и вообще опомниться, надо бить колонны противника непрерывно, волна за волной, весь день с утра до темноты." Воздушную операцию, которая длилась 6 суток, возглавил генерал И.Ф.Петров. Бомбардировщики и штурмовики начиная с 29 августа непрерывно наносили удары по тан-



114. Летчик-истребитель лейтенант А.А. Липилин около истребителя МиГ-3 (сбил 5 самолетов противника). Советско-германский фронт, июль 1941 года. На верхней части хвостового оперения надпись "5в" (о пяти воздушных победах), внизу номер - "0", иногда таким номером обозначали командирские машины. (АСКМ)

Pilot Lieutenant A.A. Lipilin near the MiG-3 fighter (shot down five hostile aircraft), Soviet-German Front, July 1941. At the top of the tail there is a sign "5v" (signifying the 5 air victories), in the bottom-number "0". sometimes command aircraft were designated like this.





115. Герой Советского Союза старший лейтенант Г.С. Жуков. Северо-западный фронт, август 1941 года. (РГАКФД)  
Hero of the Soviet Union Senior Lieutenant G.S. Zhukov, North-Western Front, August 1941.

ковым колоннам противника. 30 и 31 августа летчики на тяжелых бомбардировщиках ТБ-3 совершали по два вылета за ночь, на самолетах СБ, Пе-2 и Ил-2 - по 3-4 вылета и на истребителях по 6-7 вылетов в день. Согласно советским неподтвержденным данным, за эти два дня было совершено 1500 самолето-вылетов, сброшено 4500 бомб разного калибра, уничтожено более 100 танков, более 800 автомашин, 20 броневиков, склад горючего, замечено 40 пожаров в колоннах противника, сбито и повреждено 55 самолетов. Всего за время операции было произведено более 4 тысяч самолето-вылетов.

Командир 2-й танковой группы Гудериан (Гудериан Х. Воспоминания солдата. Перевод с немецкого Москва, 1954.) вспоминал: 29 августа крупные силы противника

при поддержке авиации предприняли с юга и запада наступление против 24-го танкового корпуса. Корпус вынужден был приостановить наступление..." В результате контрударов советских войск и активных действий авиации танковая группировка понесла потери и темп наступления ее был снижен. Однако танковым войскам удалось прорваться на левом фланге Брянского фронта за реку Десну и к 10 сентября выйти на рубеж Конотоп-Чернигов. В то же время шли напряженные бои восточнее Смоленска, где войска Западного и Резервного фронтов при поддержке авиации сдерживали натиск вражеских войск. Хотя Смоленск немцы заняли еще 16 июля, восточнее его оборонительные бои продолжались еще месяц. Для нанесения ударов по наступающему противнику в районе Смоленск-Ярцево привлекались авиационные корпуса дальнебомбардировочной авиации. Так, 26-28 июля для этой цели выделялось от 1-го бомбардировочного корпуса (БАК) - 100 самолетов, от 2-го и 3-го БАК - 120 самолетов и от авиации Резервного фронта - 100 бомбардировщиков и 150 истребителей. За время смоленской операции, которая продолжалась два месяца ВВС Красной Армии совершили около 20 тысяч самолето-вылетов. В воздушных боях и на аэродромах было уничтожено 700 самолетов противника. В сводке вермахта от 19 сентября были подведены итоги потерь люфтваффе с 22 июня по 31 августа. Они приведены в таблице 5, составленной по данным историка Heinz J. Nowarra.

С началом налетов люфтваффе на Москву в июле 1941 года 81-я авиационная дивизия дальнебомбардировочной авиации (командир комбриг М.В. Водопьянов, до войны известный полярный летчик) стала наносить удары возмездия по Берлину. Для ответственного налета была отобрана 12 наиболее надежных четырехмоторных бомбардировщика ТБ-7 из 412-го тяжелобомбардировочного авиаполка (ТБАП) и 28 двухмоторных Ер-2 из 420 ТБАП. Первый вылет на Берлин состоялся в ночь на 11 августа с аэродрома Пушкино под Ленинградом. В ночной полет готовились 10 ТБ-7 и 16 Ер-2. На взлете потерпели аварию один Ер-2 и один ТБ-7, на цель ушло 7 ТБ-7 и 3 Ер-2.

До Берлина долетели и сбросили бомбы только 4 ТБ-7 и 2 Ер-2. В Пушкино вернулись только один ТБ-7 и один Ер-2. При возвращении один ТБ-7 был сбит своей зенитной артиллерией, один - своими истребителями, один Ер-2 пропал без вести и самолет командира дивизии Водопьянова после попадания зенитного снаряда над целью на обратном пути сел на вынужденную посадку в Эстонии за линией фронта. Такой обескураживающий результат операции был признан неудовлетворительным и Во-





допьянова по возвращении сняли с должности командира дивизии. Полеты на Берлин не отменили, они стали более редкими. Всего до 4 сентября летчики 81-й авиадивизии совершили 10 полетов на Берлин,

сбросив по военным объектам несколько сот крупнокалиберных бомб.

С приближением немецких войск аэродром в Пушкино пришлось оставить и перебазироваться в город Ковров Владимирской области. Летать до Берлина стало дальше и сложнее и полеты на Берлин прекратились. Конечно, эту операцию не сравнить по масштабам с массовыми налетами английских и американских "летающих крепостей", но это был первый вклад ВВС РККА в общую победу.

В период с 10 июля по 30 сентября 1941 года дальнебомбардировочная авиация и бомбардировщики Балтийского и Черноморского флотов совершали налеты на промышленные объекты противника в Восточной Пруссии (Кёнигсберг, Данциг), Финляндии (Хельсинки), Польше (Варшава), Румынии (Плоешти, Констанца и Бухарест). С 10 по 30 июля летчики 4-го бомбардировочного корпуса подвергли ударам предприятия нефтяной промышленности в Румынии. В результате налетов советской авиации производственная мощность этих предприятий Румынии снизилась на 30%.

Активные действия бомбардировочной авиации, самопожертвование и героизм советских летчиков летом 1941 года в некоторой степени исправили последствия тяжелого поражения авиации Красной армии, которое она потерпела в первые дни войны. Это нашло отражение в изменении настроений руководства страны, когда Сталин пе-

**116. Летчик-орденоносец старший политрук А.В. Маслий у своей боевой машины - истребителя ЛаГГ-3 (номер "42"). 6-й истребительно-авиационный корпус ПВО города Москвы, август 1941 года. (АСКМ)**  
Pilot (senior political officer) A.V. Masly at his LaGG-3 fighter, tail number 42, 6th fighter air corps (Moscow AD force), August 1941.

**Таблица 5**

**Потери немецких ВВС на советско-германском фронте с 22 июня по 31 августа 1941 г.**

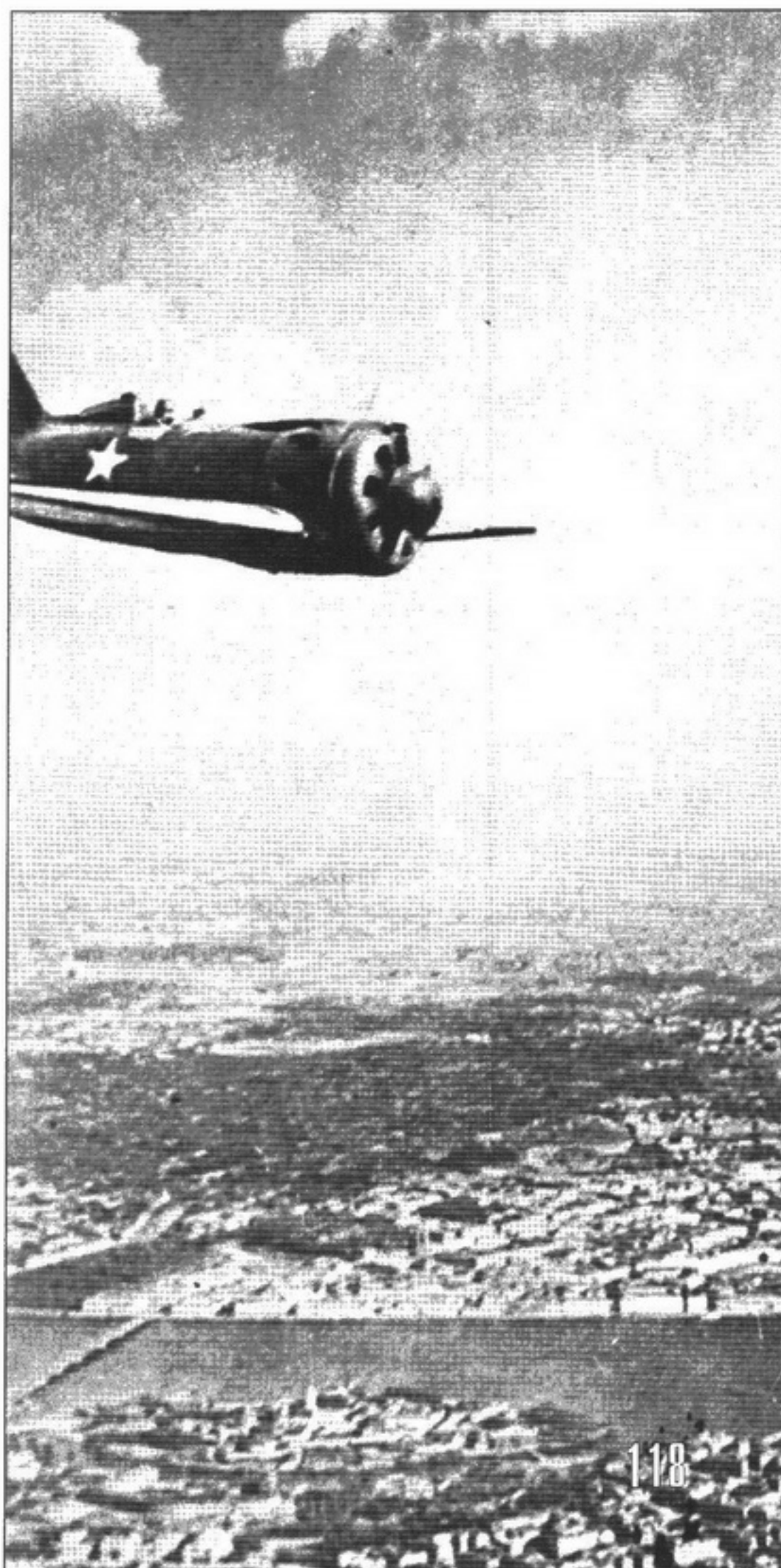
Тип самолета	Состояло на вооружении к 22.06.1941 г.	Количество на 31.08.1941 г.	
		общие потери	повреждено
Бомбардировщики	510	536	337
Пикирующие бомбардировщики	290	146	49
Истребители	440	466	333
Истребители-бомбардировщики	40	62	29
Дальние разведчики	120	110	72
Ближние разведчики	400	170	124
Другие (транспортные, связные и др.)	125	113	84
Всего	1925	1603	1028





117. И-16 тип 5 выпуска 1938 года, захваченный немецкими войсками. На заднем плане истребитель И-152 (И-15 бис). Западный фронт, июль 1941 года. (АСКМ)

I-16 type 5 1938-series fighter captured by German troops. Background - I-152 (I-15bis) fighter, Western Front, July 1941.



118. Истребители И-16 противовоздушной обороны Ленинграда в небе над городом. 7-й истребительно-авиационный корпус, сентябрь 1941 года. (АСКМ)

The I-16 fighters of the air defense of Leningrad in the air over the city, 7th fighter air corps, September 1941.

решил от расстрелов виновных в поражении к награждению отличившихся в боях. 13 августа 1941 года Указом Президиума Верховного Совета СССР десять летчиков и штурманов были удостоены звания Героя Советского Союза. Из них 5 морских летчиков (полковник Е.Н.Преображенский, капитаны В.А.Гречишников, А.Я.Ефремов, М.Н.Плоткин, П.И.Хохлов) и 5 авиаторов дальнебомбардировочной авиации (майоры В.И.Щелкунов и В.И.Малыгин, капитаны В.Г.Тихонов и Н.В.Крюков, лейтенант В.И.Лахонин).

Совсем иной была судьба летчиков-истребителей, которым приходилось сражаться с превосходящим противником на устаревших самолетах. Тем не менее за первые месяцы войны несколько советских летчиков-истребителей стали асами, сбив более 5 самолетов противника. Это были капитан 13-го ИАП А.К.Антоненко (11 побед), лейтенант 13-го ИАП П.А.Бринько (15 побед), комэск 145-го ИАП капитан Л.А.Гальченко (7 побед), замкомандира 131-го ИАП капитан В.И.Давидков (8 побед), комэск капитан В.А.Зайцев (6 побед), комэск 5-го ИАП ВВС КБФ Г.Д.Костылев (7 побед), летчик 402-го ИАП Н.Ф.Краснов (5 побед), комэск 129-го ИАП капитан Г.Д.Онуфриенко (9 побед), командир 78-го ИАП ВВС Северного флота Б.Ф.Сафонов (10 побед) и др. Из них Антоненко, Бринько и Сафонов были удостоены звания Героя Советского Союза в 1941 г, остальные получили эту награду лишь через год после начала войны и позже.





119

## ИСТРЕБИТЕЛЬНАЯ АВИАЦИЯ ПВО ЛЕТОМ 1941 ГОДА

Истребительная авиация, выделенная для противовоздушной обороны страны, организационно не входила в состав зон ПВО. Она входила в состав ВВС РККА и подчинялась командующим ВВС округов, а с началом войны - соответственно командующим фронтами. В результате управление боевыми действиями истребительной авиации не было единым. Оно находилось в ведении двух начальников - командующего ВВС фронта и командующего зоной ПВО. Предполагалось, что по мере необходимости некоторые истребительные полки будут приданы командующему зоной ПВО. Однако большие потери, понесенные ВВС РККА в первые дни войны, не позволили использовать истребительную авиацию в полной мере для выполнения задач ПВО. Самолетов катастрофически не хватало для выполнения первоочередных задач армейского и фронтового командования.

С первых дней войны войска Западной зоны ПВО отражали налеты люфтваффе силами только зенитной артиллерии, которая в тяжелой ситуации привлекалась для отражения танковых атак прорвавшегося противника и несла большие потери. Со стороны командования ПВО были попытки использовать истребительную авиацию для отражения налетов люфтваффе. Так, 23 июня 1941 года отражении налета 48 немецких бомбардировщиков на Львов участвова-

ли истребители 28-го ИАП. Этот истребительный полк из состава 15-й смешанной авиадивизии был придан 4-й зенитной дивизии ПВО. Полк имел на вооружении 36 самолетов МиГ-3 и 7 самолетов И-16. Летчики этого полка заявили о сбитии 14 самолетов противника в первые дни войны.

3-я зенитная дивизия и 36-я истребительная дивизия составляли основную группировку противовоздушной обороны Киева. За первые пять дней войны части ПВО сообщили об уничтожении 93 немецких самолетов, из них 58 было сбито истребительной авиацией. С продвижением на восток частей вермахта деятельность люфтваффе усилилась и время её полёта к киевскому району ПВО уменьшилось. В этих условиях немногочисленная истребительная авиация перешла к непрерывному патрулированию над объектами обороны одним-двумя звеньями, а при напряженной обстановке - эскадрильями. Для эффективной работы авиации ПВО были организованы посты наведения, работой которых руководили работники штаба 36-й ИАД. Эти посты располагались как в центре Киева, так и на его окраинах и имели телефонную связь с командным пунктом дивизии, они вели работу по наведению истребителей на воздушные цели.

Летчики истребительной авиации Киевского района ПВО вели напряженную боевую работу - за первые два месяца войны

119. Истребитель И-16 вылетает на боевое задание. Южный фронт, август 1941 года. (АСКМ)  
I-16 starting off for combat, Southern Front, August 1941.



они совершили 6856 самолетов-вылетов, из них 5888 - для отражения налетов авиации противника на Киев. За этот период они провели 180 воздушных боев и заявили о сбитии 92 самолетов. 4 июля командир звена 2-го ИАП младший лейтенант Д.А.Зайцев таранил бомбардировщик Ju 88 после того, как у советского летчика кончились боеприпасы. После тарана Зайцев благополучно совершил посадку на свой аэродром. За этот подвиг Зайцев одним из первых летчиков ПВО был удостоен 2 августа 1941 года звания Героя Советского Союза.

Из-за тяжелого положения на фронте летчиков 36-й ИАД ПВО часто отвлекали от выполнения их прямых задач. Они неоднократно вели разведку наземного противника, штурмовали скопления его войск, летали на бомбардировку объектов, прикрывали высадку десантов и сопровождали самолеты на боевые задания. С 22 июня по 20 сентября 1941 года летчики 36-й ИАД сбили в воздушных боях 14 немецких самолета и 8 аэростатов, уничтожили более 170 машин, 31 цистерну с горючим, потопили 20 понтонных и пароход противника. О потерях, которые несла эта дивизия, советские источники, как обычно, скромно умалчивают.

Интенсивные налеты на Одессу начались в первых числах июля 1941 года. Немногочисленная истребительная авиация ПВО приняла участие в отражении налетов люфтваффе. Она прикрывала дальние подступы к Одессе на рубеже Выгода, Беляевка, Маяки, Френцфельд и в сторону моря до 25 км. В состав истребительной авиации Южной зоны ПВО, куда входила Одесса, были 69-й ИАП из состава 21-й смешанной дивизии ВВС РККА и три истребительных авиаэскадрильи авиации Черноморского флота. Точное число уничтоженных советскими

истребителями самолетов противника установить не удалось. Известно только, что истребителями совместно с 15-й зенитной бригадой за время обороны Одессы было уничтожено 80 самолетов противника.

6-й истребительный авиакорпус ПВО Москвы был сформирован непосредственно перед войной - 20 июня и имел в своем составе одиннадцать истребительных полков 11, 16, 24, 27, 34, 120, 176, 177, 178, 233 и 309-й ИАП. Корпус имел на вооружении 175 современных истребителей Як-1, МиГ-3 и ЛаГГ-3 и 212 самолетов устаревшего типа И-16 и И-153. Из 387 летчиков 6-го ИАК 150 были подготовлены к дневным полетам на средних и больших высотах, 68 - к ночным полетам и остальные - к боевым действиям на средних и малых высотах. Истребительная авиация была одной из составляющих мощного комплекса ПВО Москвы. Истребительные авиаполки 6-го ИАК располагались на аэродромах вокруг Москвы в радиусе 100-120 км. Основная их часть находилась на аэродромах в северо-западном, западном и юго-западном направлениях от города. Впоследствии часть авиаполков была перебазирована на более удаленные аэродромы, за 180-360 км, что обеспечивало перехват авиации противника на дальних подступах к Москве. С приближением линии фронта к столице полки, аэродромам которых угрожали части вермахта, были перебазированы на аэродромы северо-восточнее и восточнее Москвы. Последние были не лучшим вариантом, так как из-за удаленности ограничивали время пребывания истребителей в западных зонах патрулирования.

К 22 июля 1941 года, началу налетов люфтваффе на Москву, количество полков 6-го ИАК увеличилось до 29. К этому времени корпус насчитывал 585 самолетов (170

120-121-122. Сбитый самолетами 6-го истребительно-авиационного корпуса немецкий бомбардировщик Ju 88 выставлен для обозрения на улицах Москвы. Август 1941 года. (АСКМ)

German Ju-88 shot down by the fighters of the 6th fighter air corps, exhibited in the streets of Moscow, August 1941.





МиГ-3, 75 ЛаГГ-3, 95 Як-1, 200 И-16 и 45 И-153). Первый налет люфтваффе совершили в ночь на 22 июля. В этом налете участвовало до 220 немецких бомбардировщиков, которые шли четырьмя эшелонами с интервалами 30-40 минут по маршруту Минск, Орша, Смоленск, Вязьма, Москва. При отражении этого налета истребительная авиация ПВО совершила до 170 самолето-вылетов и сбила 12 самолетов противника.

С 22 июля начались почти ежедневные ночные люфтваффе налеты на Москву. Крупные массированные налеты 100-120 самолетов чередовались с налетами групп в 50-80 бомбардировщиков. Последний крупный налет был совершен в ночь с 10 на 11 августа, в нем участвовало до 100 немецких самолетов. К городу прорвались 12 самолетов, из них 5 - к центру. Из-за сложных метеоусловий основная работа по отражению налета была выполнена зенитчиками. Всего за июль-август истребителями 6-го ИАК ПВО согласно официальным данным было сбито 37 самолетов. Трое летчиков - младший лейтенант В.В.Талалихин (177-й ИАП), лейтенант В.А.Киселев (34-й ИАП) и лейтенант А.Н.Катрич (27-й ИАП) таранили немецкие самолеты в под Москвой в августе 1941 года. Причем первые два из них совершили свой таран ночью, а Катрич совершил первый высотный таран, сбив немецкий "Дорнье" на высоте 8000 м.

С началом войны непосредственное прикрытие Ленинграда осуществлял 2-й корпус ПВО, которому из состава ВВС Северного (позже Ленинградского) фронта были выделены две истребительные авиационные дивизии. В их состав входили десять истребительных полков - 19-й, 26-й, 44-й, 157-й, 191-й, 192-й, 193-й, 194-й и 195-й

ИАП. 7 июля 1941 года приказом Народного комиссара обороны СССР на базе этих дивизий был сформирован 7-й истребительный авиационный корпус, командиром которого был назначен Герой Советского Союза полковник С.П.Данилов. 7-й ИАК был передан в оперативное подчинение командира 2-го корпуса ПВО. Истребительная авиация ПВО базировалась на 10 аэродромах, расположенных вокруг Ленинграда на удалении 20-60 км. Первые месяцы войны, до осаждения Ленинграда, в распоряжении летчиков было еще 15 аэродромов. Большая часть из них располагалась на юге и юго-западе от города.

С первых дней войны истребительная авиация ПВО установила круглосуточное патрулирование в воздухе на подступах к Ленинграду и над самим городом. Позже пришлось отказаться от этой изматывающей и малоэффективной системы и перейти к дежурным группам истребителей, вылетающих по указаниям постов наведения. С приближением противника к Ленинграду с юга и юго-запада южные аэродромы истребительной авиации ПВО стали подвергаться регулярным штурмовым и бомбардировочным ударам люфтваффе. Для их прикрытия пришлось снять зенитные батареи с северного и восточного секторов ПВО.

Первые месяцы войны люфтваффе сосредоточили свои усилия на ведении воздушной разведки. Немецкие разведчики действовали на больших высотах: 6000-7000 м и попутно производили бомбардировку объектов Ленинграда. Летчики 7-го ИАК активно противодействовали рейдам противника. 6 июля летчик 19-го ИАП старший лейтенант Д.С.Титаренко сбил два вражеских самолета. 12 июля летчик того же полка лейтенант М.Г.Антонов после из-







расходования боеприпасов таранил фашистский самолет. 28 июня летчик 158-го ИАП младший лейтенант С.И.Здоровцев в бою с тремя бомбардировщиками на подступах к Ленинграду в районе Пскова израсходовал боезапас и таранным ударом уничтожил самолет противника. Сам благополучно вернулся на свой аэродром. Летчик того же полка младший лейтенант М.П.Жуков 29 июня, израсходовав боезапас, над озером Псковское таранил немецкий бомбардировщик. После тарана Жуков совершил посадку на своем аэродроме. В конце июня над Ленинградом летчик 158-го ИАП младший лейтенант П.Т.Харитонов искусной атакой обрубил винтом своего самолета руль глубины вражеского бомбардировщика. Три летчика этого полка М.П.Жуков, И.С.Здоровцев и П.Т.Харитонов были удостоены звания Героя Советского Союза 8 июля 1941 г.

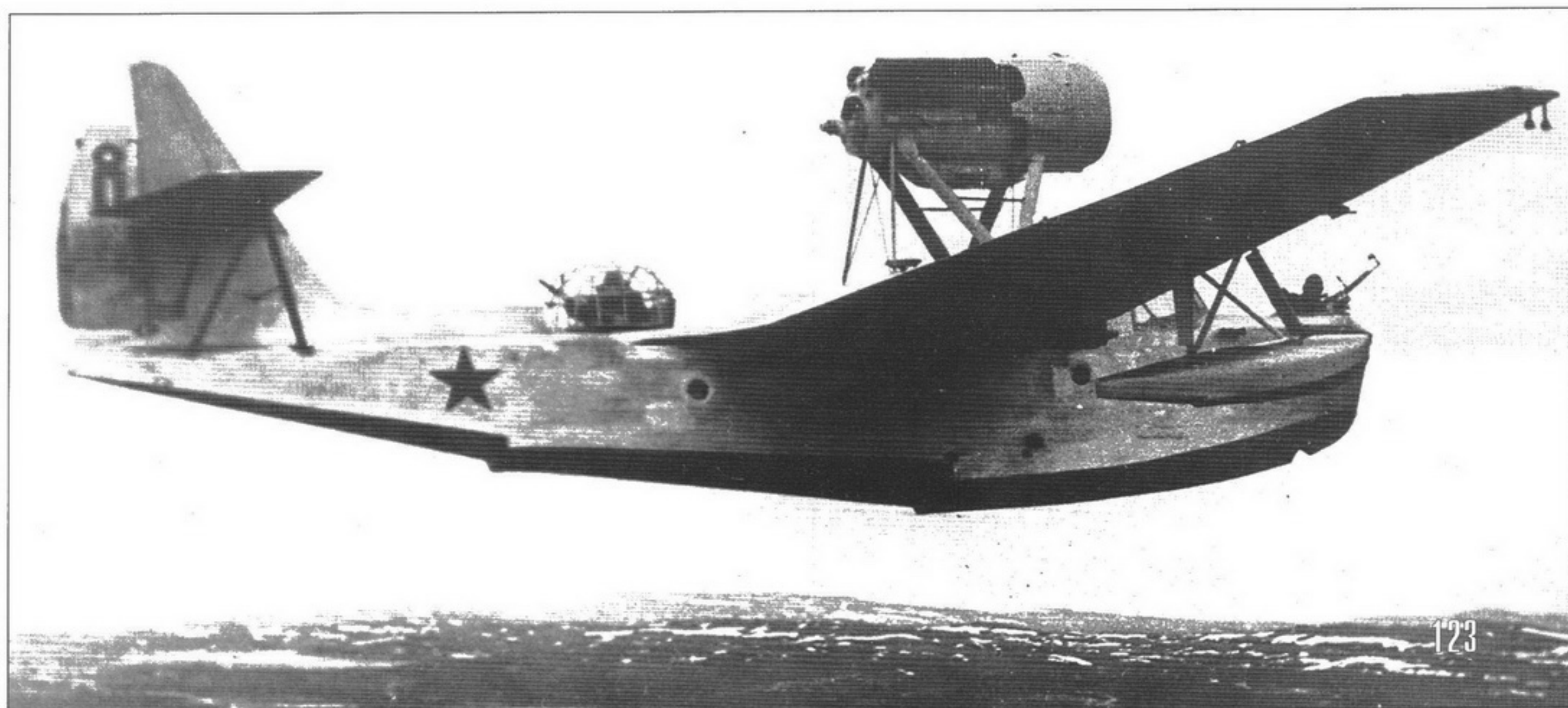
В первой половине июля 1941 г. группа немецких армий "Север" вышла на дальние подступы к Ленинграду. Это позволило люфтваффе подтянуть авиацию на ближние к городу аэродромы и со второй половины июля усилить бомбардировочные налеты на город. 20 июля группа в количестве 9 бомбардировщиков Ju 88 под прикрытием 11 истребителей Bf 110 на высоте 3000 м пыталась прорваться на Ленинград с южного направления. В районе Красногвардейска она была перехвачена 25 истребителями 7-го ИАК. В воздушном бою было сбито 8 самолетов противника, остальные повернули обратно. 22 июля налет повторился и в нем участвовало пять групп самолетов общей численностью до 70 самолетов. Их пе-

рехватили 75 истребителей ПВО, которые в завязавшихся воздушных боях сбили 13 самолетов противника.

Встретив активное противодействие истребителей ПВО Ленинграда, люфтваффе сосредоточили свои удары на аэродромах истребительной авиации, продолжая налеты на Ленинград. Всего за июль-август 1941 г. немецкие самолеты совершили 17 групповых налетов на Ленинград, из них 8 днем и 9 ночью. Истребительная авиация ПВО заявила об уничтожении 192 самолетов, однако эти данные не подтверждаются другими источниками.

Тяжелый опыт первых месяцев войны, высокая активность люфтваффе и напряженная работа войск ПВО заставили командование изменить организацию и управление ими. Решением Госкомитета Обороны СССР от 9 ноября 1941 г. была проведена коренная реорганизация войск ПВО страны. Среди прочего была создано управление истребительной авиации ПВО, которой стал командовать генерал-майор авиации И.Д.Климов. При этом истребительные авиационные корпуса и дивизии, выделенные для выполнения задач ПВО, были оперативно подчинены командующему войсками ПВО страны, а на местах - командующим корпусными и дивизионными районами ПВО. Однако эти меры следует признать запоздалыми и принять их следовало накануне войны, чтобы избежать тяжелых жертв и потерь в первые трудные месяцы 1941 года.





## ДЕЙСТВИЯ МОРСКОЙ АВИАЦИИ ЛЕТОМ 1941 ГОДА

Авиация ВМФ СССР на западных границах на 22 июня 1941 года включала в себя морскую авиацию Северного, Балтийского и Черноморского флотов следующего состава:

### Северный флот

В начальный период войны на Крайнем Севере для советской авиации сложилась благоприятная обстановка. Если на западных границах люфтваффе нанесли внезапный и сокрушительный удар по ВВС РККА, то в Заполярье в первую неделю войны немецкая авиация не проявляла особой активности. Лишь отдельные самолеты и небольшие группы бомбардировщиков появлялись над Кольским полуостровом. Причиной этому была малочисленность северной группировки 5-го воздушного флота люфтваффе, которые насчитывали следующие подразделения: 13/JG 77 (10 Bf 109), 2/ZG 76 (5 Bf 110 D), IV/LG 36 Ju 87D), 6/KG 30 (10 Ju 88 A-5), 1(F)/120 (3 Ju 88 D-2). В июле 1941 года авиационная группировка, поддерживающая немецкую армию "Норвегия", была усилена одной истребительной эскадрилей 14/JG 77 (10 Bf 109 E) и двумя бомбардировочными эскадрилями 3 и 5/KG 30 (Ju 88 A-5 и A-6). Немецкие авиачасти дислоцировались на аэродроме Хебутген под Киркенессом на большом удалении от линии фронта. По этой причине из-за нехватки горючего истребители могли находиться над советской территории не более 15 минут.

Советская авиация количественно пре-

обладала над люфтваффе, по истребителям это было десятикратное превосходство. После получения в июле 1941 года 15 ЛаГГ-3 и 30 МиГ-3 советская авиация на Крайнем Севере стала превосходить люфтваффе и в качественном отношении. ВВС 14-й армии и Северного флота насчитывали к концу июня 1941 года 281 самолет. В авиации Северного флота были следующие части: 72-й САП (16 И-16, 17 И-153, 28 И-15бис, 11 СБ), 118-й РАП (37 МБР-2 и 7 ГСТ), 49-я ОАЭ и 24-е звено связи. Три полка армейской авиации включали 137-й БАП (56 СБ), 145-й (56 И-16) и 147-й (34 И-153 и 19 И-15бис) ИАП.

28 июня 1941 года началось немецкое наступление в Заполярье. 20-я горно-егерская армия генерал-полковника Дитля совместно с пятнадцатью финскими дивизиями начала стремительное продвижение вглубь советской территории. Его активно поддерживали люфтваффе. Из-за плохой системы оповещения командованию пришлось расплывать значительные силы истребительной авиации и фактор преимущества был утерян. Защищать Мурманск и прикрывать наземные войска в такой обстановке было нелегко. Немецкие самолеты, которых посты ВНОС не могли своевременно обнаружить, сбрасывали бомбы и безнаказанно возвращались на свой аэродром. Советские летчики несли патрулирование с раннего утра до позднего вечера, пытаясь перехватить противника. Наиболее успешно действовали истребители 72-й САП, лет-

123. Летающая лодка (гидросамолет) МБР-2 в небе над морем. Советско-германский фронт, июль 1941 года. (АСКМ)  
The flying boat (hydroplane) MBR-2 over the sea, Soviet-German Front, July 1941.



**Количественный и качественный состав москов авиации у западных границ СССР  
(составлена по данным ГЦА ВМФ СССР, Гатчина)**

<b>Северный флот</b>		
Число полков -2 (разведывательный-1, смешанный-1) Число авиаэскадрилей -1 (разведывательная)		
Количество:	самолетов (исправных/неисправных)	экипажей (боеготовых/небоеготовых)
бомбардировщики	11/2	12/
истребители	49/10	69/
разведчики	54/7	39/
всего	114/19	120
<b>Балтийский флот</b>		
Число дивизий - 3 (бомбардировочная - 1, истребительная -1, смешанная -1) Число полков - 7 (минно-торпедных - 1, бомбардировочных - 2, истребительных - 3, разведывательных - 1) Число авиаэскадрилий - 14 (бомбардировочных - 2, истребительных - 2, разведывательных - 10)		
Количество:	самолетов (исправных/неисправных)	экипажей (боеготовых/небоеготовых)
торпедоносцев	57/	59/
бомбардировщиков	131/	140/
истребителей	368/	370/
разведчиков	151/	158/
всего	707/	727/
<b>Черноморский флот</b>		
Число дивизий - 2 (бомбардировочная-1, истребительная - 1) Число полков - 6 (минноторпедных, бомбардировочных - 1, истребительных - 3, разведывательных - 1) Число авиаэскадрилий - 15 (бомбардировочных - 2, истребительных - 4, разведывательных - 8, корректировочных - 1)		
Количество:	самолетов (исправных/неисправных)	экипажей (боеготовых/небоеготовых)
торпедоносцев	63/	57/17
бомбардировщиков	75/	48/26
истребителей	346/	285/118
разведчиков	140/	162/61
всего	624/	552/222
<b>Общие показатели ВВС трех флотов у западных границ</b>		
Число дивизий - 5 (бомбардировочных - 2, истребительных - 2, смешанных - 1) Число полков - 15 (минноторпедных - 2, бомбардировочных - 3, истребительных - 6, разведывательных - 3, смешанных - 1) Число авиаэскадрилий 30 (бомбардировочных - 4, истребительных - 6, разведывательных - 19, корректировочных - 1)		
Количество:	самолетов (исправных/неисправных)	экипажей (боеготовых/небоеготовых)
торпедоносцев	120/	116/17
бомбардировщиков	217/2	200/26
истребителей	763/10	724/118
разведчиков	345/7	359/61
всего	1445/19	1399/222





124-125. Истребители И-16 72-го смешанного авиационного полка морской авиации Северного флота. Сентябрь 1941 года. (АСКМ)  
I-16 fighters of the Northern Fleet naval aviation 72nd composite air regiment, September 1941.

чик которого капитан Борис Сафонов к началу сентября 1941 года совершил 130 боевых вылетов и сбил 11 немецких самолетов. Он был удостоен звания Героя Советского Союза 16 сентября 1941 года (погиб в воздушном бою 30.5.42, награжден второй медалью "Золотая Звезда" 14.6.42 г. посмертно).

Немецкие наземные войска добились незначительно успеха во время первого наступления, провалом закончилось и второе наступление, начавшееся 7 сентября 1941 года. Линия фронта стабилизировалась и основные воздушные операции переместились в район Мурманска и Кольского залива. Основной задачей советских истребителей была защита порта Мурманск и прикрытие морских конвоев союзников от налетов 5-го немецкого воздушного флота. Бомбардировщики ВВС РККА наносили удары по кораблям противника и норвежским портам.

#### Авиация Краснознаменного Балтийского флота

Морская авиация Балтийского флота на 22 июня 1941 года насчитывала 707 самолетов разных типов, состоящих на вооружении 1-го МТАП, 57-го БАП, 61-й ИАБ (5 и 13-й ИАП), 10-й СФБ (73-й БАП и 71-й ИАП), 15-й ОМРАП. Гидросамолетами (МБР-2, ГСТ, Че-2 и др.) были вооружены 7 отдельных авиаэскадрилий (15, 41, 43, 58, 71 и 81-я ОАЭ). В состав морской авиации входили также 1 и 2-й запасные учебные полки.

С началом вторжения немецких войск в Прибалтике авиация Краснознаменного Балтийского флота (КБФ) наносила удары по наступающим танковым и механизированным колоннам вермахта. 22 июня первый удар по противнику нанесли летающие лодки МБР-2 41 и 43-й отдельных эскадрилий, базирующихся в районе Либавы

и Риги. Чаще МБР-2 старались использовать для сопровождения конвоев, самолеты охраняли их от атак подводных лодок и катеров. 24 июня состоялся крупный налет бомбардировщиков 1-го МТАП (36 ДБ-3ф) и 57-го БАП (34 СБ-2), которые атаковали запасную цель - порт Клайпеда. Летчикам повезло и они вернулись без потерь.

На полуострове Ханко вел бои советский гарнизон, которого поддерживали несколько И-16 и И-153 из состава 13-го ИАП. Здесь одержали победы два первых советских аса - Петр Бринько и Алексей Антоненко, первыми среди балтийских летчиков удостоенные звания Героя Советского Союза (оба 14.07.41 г.). лейтенант Бринько за два с половиной месяца сбил один аэростат и 15 самолетов противника, причем два из них таранил. Он погиб 14 сентября 1941 года, когда получив ранение осколком зенитного снаряда, не справился с управлением и врезался в высоковольтную линию. Капитан Антоненко за 34 дня сбил 11 немецких самолетов, погиб в воздушном бою 25 июля





126. Лучший советский ас первого периода войны капитан морской авиации Борис Сафонов. В период, когда сделан снимок (сентябрь 1941 года), Сафонов сбил 11 самолетов противника. Всего до своей гибели за год он уничтожил более 40 немецких самолетов. (АСКМ)

The best Soviet ace of the first period of war - naval aviation Captain Boris Safonov. By the time the photo was taken (September 1941), Safonov had shot down 11 hostile aircraft. Before he died in a year, he scored 40 German planes in total.



1941 года. Летчики-истребители, оборонявшие Ханко, заявили о 57 сбитых финских и немецких самолетах.

Прорыв частей 4-й танковой группы в Литве, захвативших с ходу мосты в Даугавпилсе и Якабпилсе и начавших наступление на Псков и Таллин, всерьез обеспокоило командование Северо-Западного фронта. Для ликвидации прорыва была мобилизована вся бомбардировочная авиация. От авиации КБФ в налете приняли участие 32 ДБ-3 и ДБ-3Ф из 1-го МТАП и 57-го БАП, а также 14 СБ из 73-го БАП. Самолеты вылетали группами по 6-10 самолетов, на цель шли без истребительного прикрытия и метеосводки. Немцы своевременно обнаружили советские бомбардировщики и приступили к их методичному уничтожению. Хотя удач-

ным попаданием удалось разрушить переправу через реку, цена этой победы оказалась слишком велика. Под огнем зенитной артиллерии и "мессершмитов" было сбит 31 советский самолет, остальные вернулись на аэродромы с повреждениями. 73 и 57-й бомбардировочные полки, потерявшие боеспособность, были отведены в тыл на переформирование.

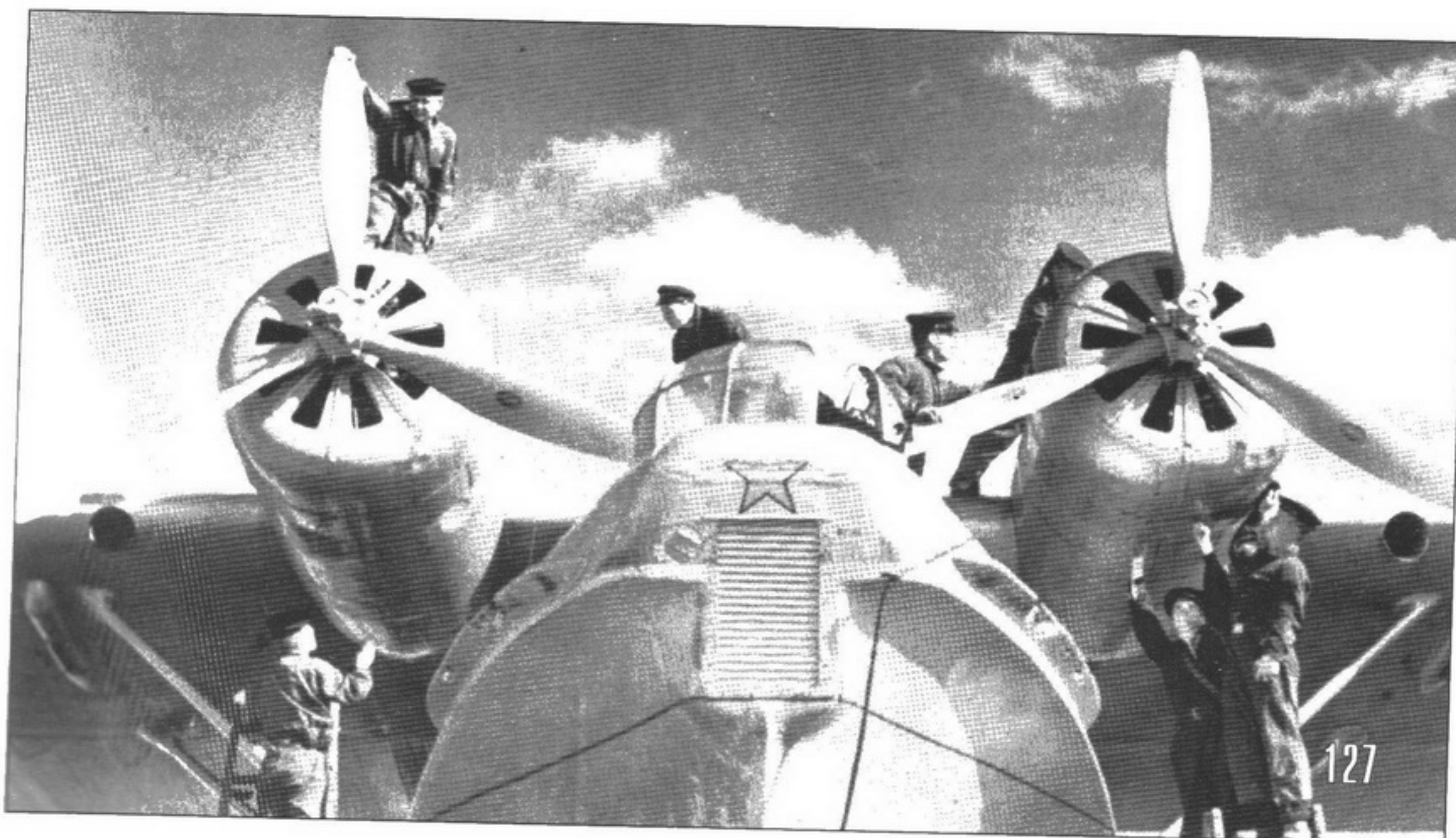
Использование летающих лодок МБР-2 для борьбы с наземными частями вермахта, особенно в дневное время, когда потери были большими, было вынужденной мерой. С 30 июля 1941 года МБР-2 стали использоваться как ночные бомбардировщики. Летчики брали на борт до 600 кг бомб (за счет горючего) и совершали по 3-4 боевых вылетов за ночь.

С продвижением вермахта вглубь страны для люфтваффе стали достижимы Ленинград и Москва. Первый налет на Москву был совершен 22 июля 1941 года, в нем участвовало 250 немецких самолетов. Налет продолжался 5 часов, советское командование заявило о сбитии 12 самолетов истребителями и 10 - зенитной артиллерией. Затем налеты немецкой авиации стали регулярными, с 22 июля по 15 августа было совершено 18 ночных налетов. Налеты совершались группами по 80-120 бомбардировщиков. В связи с систематическими налетами люфтваффе на Москву и Ленинград Верховное Главное командование Красной армии приняло решение нанести ответные удары по столице фашистской Германии - Берлину. Для этой цели была выделена авиационная группа 1-го минно-торпедного полка (МТАП) КБФ (командир - полковник Е.Н.Преображенский).

В ночь на 8 августа эта группа с аэродрома Кагул на острове Саарема (Эзель) совершила первый налет на Берлин. В группе было 15 самолетов ДБ-3, до цели предстояло

127. Подготовка дальнего морского разведчика ГСТ (гидросамолет транспортный) к боевому вылету. 7-я отдельная эскадрилья авиации Черноморского флота, сентябрь 1941 года. (АСКМ)

Preparation of the GST long-range sea reconnaissance plane (transport hydroplane) for combat employment, 7th separate squadron of the Black Sea fleet aviation, September 1941.







лететь почти 900 км на высоте 7000 м, в основном, над морем. Из-за плохой погоды на Берлин вышло только 5 экипажей, остальные вынуждены были бомбить запасные цели - города Штеттин, Данцинг, Кенигсберг. Потери группы Преображенского составили один самолет, который разбился при посадке на неосвещенный запасной аэродром. Налеты на Берлин повторялись в последующие дни, летчики сбрасывали на цель зажигательные авиабомбы ЗАБ-100. Нагрузка на каждый самолет составляла всего 500 кг, так как машины и моторы были сильно изношены.

16 августа 1941 года группе Преображенского было передано личное указание Сталина применить по германской столице тяжелые фугасные авиабомбы весом 500 и 1000 кг (ФАБ-500 и ФАБ-1000). Народный комиссар Военного морского флота Н.Г.Кузнецов пытался возражать, ссылаясь на изношенность самолетов и моторов, но Сталин был непреклонен. Из конструкторского бюро С.В.Ильюшина на Кагул прибыл шеф-пилот Владимир Коккинаки, чтобы проверить

возможность взлета с внешней подвеской тяжелых бомб и лично провести предполетный инструктаж. Перед боевым вылетом решили провести эксперимент. На самолет экипажа В.А.Гречишникова подвесили одну бомбу ФАБ-1000, на самолет Павлова - две бомбы ФАБ-250. Самолет Павлова так и не оторвался от земли и, протаранив забор, врезался в препятствие и взорвался. Гречишников с трудом поднял свой самолет на несколько метров, едва перетянул через забор и плюхнулся в болото сразу за аэродромом. Бомба, которую штурман успел сбросить, как только самолет начал падать, не взорвалась, а упавший ДБ-3 сгорел.

После этого эксперимента командованию стало ясно, что с такими моторами бомбы крупного калибра на ДБ-3 не поднять. Полеты на Берлин продолжались с прежней нагрузкой, но почти каждый вылет сопровождался потерями. Кольцо окружения вокруг Эзеля сжималось, но летчики продолжали боевую работу. Последний дальний вылет остатки группы Преображенского совершили в ночь на 3 сентября. Подводя итоги налетов на Берлин, было подсчитано, что экипажи двух эскадрилий группы Преображенского совершили 86 вылетов, в 33 вылетах они достигли Берлина и сбросили 311 бомб общим весом 36050 кг. Еще 21500 кг сбросили на Берлин летчики из группы майора Щелкунова. Эта группа из 15 ДБ-3Ф (Ил-4) прибыла на Эзель 16 августа в помощь группе Преображенского. Из 30 самолетов обеих групп, участвовавших в налете на Берлин, двадцать по разным причинам было уничтожено и потеряно. Погибло также 9 экипажей.

18 июля летчик 71-го ИАП лейтенант В.А.Михалёв, отражая налет на мост через Нарву, таранил на И-153 немецкий бомбардировщик He 111 и посадил поврежденный самолет на своем аэродроме. Это был первый таран среди летчиков КБФ. За этот подвиг Михалёву 13 августа 1941 года было присвоено звание героя Советского Союза.

Тяжелые бои на фронте продолжались, стремительное продвижение немецких

**128. Герой Советского Союза М.Н. Плоткин у своего самолета ДБ-3 после полетов на бомбардировку Берлина. По серебристой поверхности машина окрашена зелеными извилистыми полосами. Краснознаменный Балтийский флот, 1-й минно-торпедный авиационный полк, август 1941 года. (РГАКФД)**

Hero of the Soviet Union M.N. Plotkin at his DB-3 bomber after the sortie to Berlin. The plane is painted with green curves over silver. Red Banner-holding Baltic Fleet, 1st mine-torpedo air regiment, August 1941.

**129. Истребители МиГ-3 71-го истребительного авиаполка Краснознаменного Балтийского флота перед вылетом на боевое задание. Август 1941 года.**

The MiG-3 fighters of the 71st fighter regiment of the Red Banner-holding Baltic Fleet before the mission, August 1941





130. ДБ-3 1-го минно-торпедного авиаполка Краснознаменного Балтийского флота. Июль 1941 года. (АСКМ)

DB-3 of the 1st mine-torpedo air regiment of the Red Banner-holding Baltic Fleet, July 1941.



войск вынуждало командование использовать морскую авиацию для борьбы с сухопутными войсками. 16 августа 1941 года шесть ДБ-3Ф 1-го МТАП вылетели на бомбардировки железнодорожной станции Киршин. Они сбросили бомбы с высоты 3000 м, но были перехвачены "мессершмитами" и все уничтожены. Спасся на парашютах только экипаж командира группы И.И.Борзова. Много самолетов люфтваффе уничтожали на аэродромах. Так, в тот же день во время налета немецких бомбардировщиков на аэродром 5-го ИАП в Низино 17 самолетов было уничтожено на земле.

Из-за тяжелых потерь ВВС Красной армии летом 1941 года морская авиация КБФ была использована командованием для выполнения типичных задач армейской авиации - поддержки наземных войск, сопровождения штурмовиков и борьбы с воздушным противником над сушей. Боевая работа была интенсивной - летчики совершали по 6-7 вылетов в день.

#### ВВС Черноморского флота

На 22 июня 1941 года авиация Черноморского флота (ВВС ЧФ) имела в своем составе следующие подразделения: 63-я бомбардировочная авиационная бригада (2-й МТАП, 40-й и 63-й СБАП), 62-я истребительная авиационная бригада (7-й, 8-й и 32-й ИАП, 119-й МРАП), а также 10 отдельных истребительных авиаэскадрилий (ОИАЭ).

ВВС Черноморского флота (командующий генерал-майор А.В.Русаков) оказались готовыми отразить удар противника. В 1 час 03 мин 22 июня был получен приказ

Народного Комиссара Военно-морского флота адмирала Н.Г.Кузнецова, благодаря которой все силы флота были приведены в боевую готовность в 3 часа ночи. Вскоре были замечены самолеты, идущие курсом на Севастополь. По ним был открыт огонь зенитной артиллерией и стоящими на рейде кораблями. Налет немецких бомбардировщиков He 111 был сорван, но они без потерь вернулись на свой аэродром. Истребители ВВС Черноморского флота успешно боролись с румынскими бомбардировщиками. Так, во второй половине 22 июня 16 истребителей И-16 и И-153 96-й отдельной эскадрильи атаковали 12 румынских бомбардировщиков Blenheim и сбили 5 из них, не потеряв ни одного своего самолета. Таким образом, действия советской авиации на южном фланге Юго-западного фронта были наиболее успешными. Отразив первые налеты, черноморские летчики уже вечером первого дня войны стали готовить ответный удар по главной базе румынского флота Констанце (Constanza).

Военно-морскую базу и порт Констанца охраняли значительные силы ПВО: немецкие истребители Bf 109F из III./JG 52, 53-я румынская эскадрилья истребителей Hurricane, румынские и немецкие зенитные батареи. Для рейдов на Констанцу ВВС ЧФ привлекло два полка 63-й авиабригады - 2-й МТАП (ДБ-3Ф) и 40-й СБАП (СБ), а также эскадрилью Пе-2. Первый налет в составе 49 ДБ-3Ф и 24 СБ был совершен на второй день войны. Хотя советские экипажи сбросили 53,3 т авиабомб, ущерб был причинен незначительный. Огнем истребителей и зенитных батарей было сбито 16 со-



ветских самолетов. На следующий день налеты повторились и принесли некоторый результат - на аэродроме Мамайя бомбами было уничтожено 3 "мессершмитта", убит один и ранено 2 немецких летчика. Наши потери составили 10 самолетов.

С начала августа 1941 года значительные силы ВВС ЧФ были привлечены к обороне Одессы. В этом районе действовала боевая группа, в состав которой входили 8-й ИАП (24 И-16), эскадрилья 32-го ИАП (7 Як-1), 94-я отдельная истребительная авиаэскадрилья (4 И-15бис), штурмовая эскадрилья (6 Ил-2) и четыре отдельные эскадрильи (7, 70, 80 и 82-я), вооруженные гидросамолетами МБР-2, ГСТ и МТБ-2).

Истребительная авиация ЧФ участвовала в отражении налетов немецких и румынских ВВС с первых дней войны. 22 июня летчиками 96-й ОИАЭ перехватили 9 немецких бомбардировщиков, шедших на Измаил и сбили 5 из них. 27 июня командир звена 32-го ИАП капитан Е.М. Рыжов винтом МиГ-3 таранил над Севастополем немецкий бомбардировщик He 111. Оба самолета рухнули в воду, причем Рыжова подобрал и спас наш катер. Это был первый таран в ВВС ЧФ. К июлю 1942 года Рыжов в 45 воздушных боях сбил 11 самолетов и был удостоен звания Героя Советского Союза 23 октября того же года.

9 августа 1941 года три группы истребителей 9-го ИАП ВВС ЧФ общей численностью 14 самолетов перехватили группу бомбардировщиков Ju 88 в сопровождении истребителей Bf 109. После боя советские летчики заявили о сбитии трех бомбардировщиков и трех истребителей, собственные потери составили три самолета.

В ночь с 29 на 30 августа 1941 года командир 7-го ИАП 62-й истребительной авиабригады К.Д.Денисов при свете луны сбил Ju 88, обломки которого на следующий день обнаружили на берегу. На следующую



ночь им же на И-16 был сбит He 111. К октябрю 1942 года подполковник Денисов сбил лично 7 и в группе 6 неприятельских самолетов и был удостоен звания Героя Советского Союза.

#### Боевое применение системы "самолет - звено"

Летчики ВВС ЧФ впервые применили на практике систему "Звено" инженера В.С.Вахмистрова летом 1941 года. Утром 26-го июля (по другим данным 1 августа) два самолета ТБ-3 из 18-го транспортного авиаотряда, пилотируемые экипажами Гаврилова и Огнева, поднялись с аэродрома в Евпатории с двумя парами самолетов под крыльями (летчики второй эскадрильи 32-го ИАП Шубиков, Филимонов, Литвинчук и Самарцев). Так впервые в ходе войны началось применение системы "Звено-6" В.С.Вахмистрова: один ТБ-3 + два И-16 СПБ (скоростной пикирующий бомбардировщик - модификация И-16). Каждый истребитель нес по две бомбы ФАБ-250 и подвес-

**131. Капитан П.А. Бринько рассказывает однополчанам о боевом вылете. Авиация КБФ 13-й ИАП, август 1941 года. (АСКМ)**

The pilots of one of the Baltic sea fleet aviation fighter squadrons discussing the results of the flight. August 1941.



**132. Командир авиаэскадрильи 40-го полка скоростных бомбардировщиков Черноморского флота (второй слева) капитан С.А. Щербаков ставит задачу своему лучшему экипажу: Герою Советского Союза капитану В.М. Харламову, старшему лейтенанту Г.П. Щербине и стрелку-радиостаршему сержанту А.Д. Кирильчуку. Советско-германский фронт, июль 1941 года. На хвостовом оперении СБ виден номер "4". (АСКМ)**

Captain S.A. Scherbakov, squadron leader of the Black Sea fleet's 40th fast bomber regiment (second from the left), is tasking his best crew: Hero of the Soviet Union Captain V.M. Kharlamov, Senior Lieutenant G.P. Scherbina and gunner-radio operator Senior Sergeant A.D. Kirichuk, Soviet-German Front, July 1941. The SB tail number is 4.

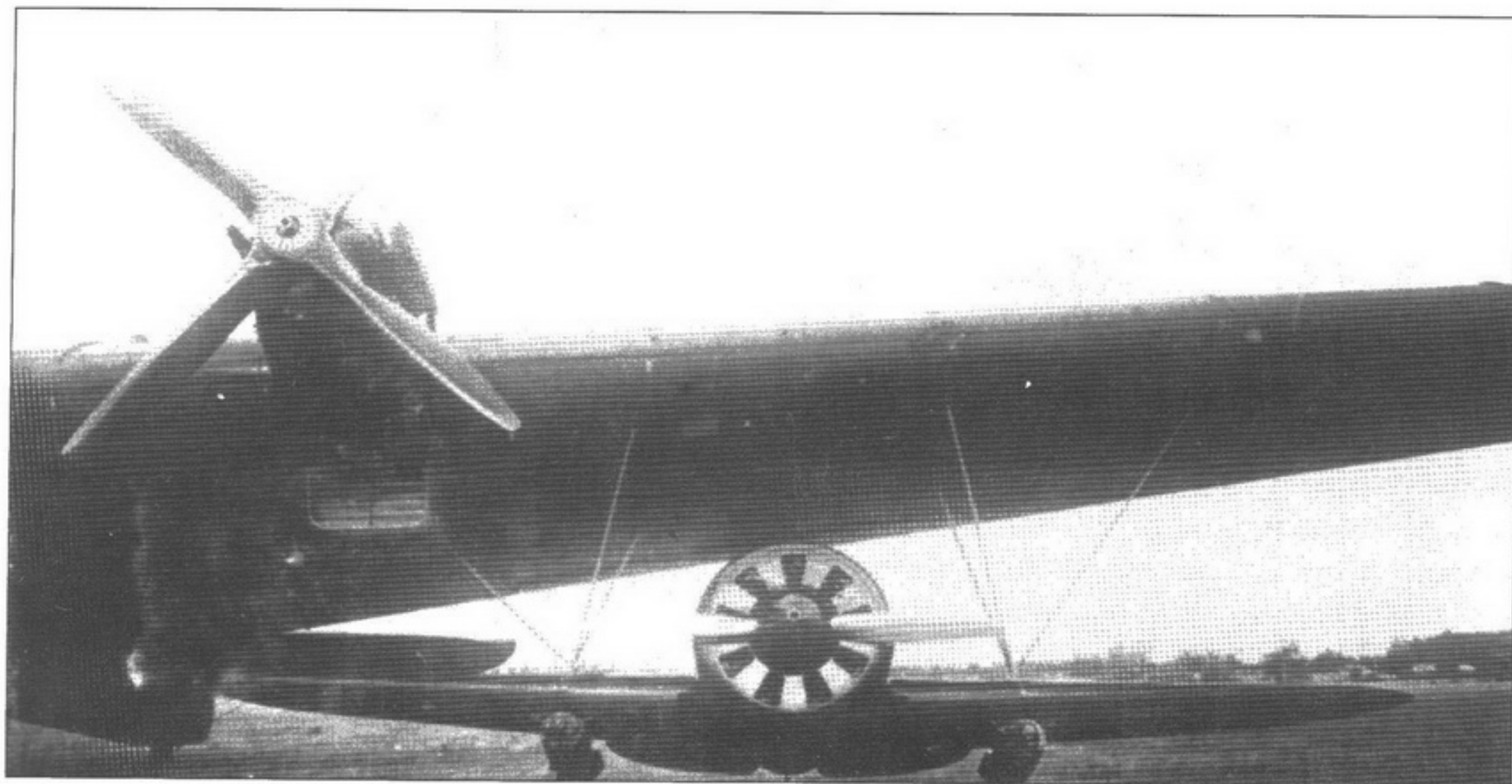


Истребители-бомбардировщики отцепились от авиаматки на высоте 4000 м в 35 км от побережья Румынии и стали приближаться к Констанце. Зенитчики не придали значения появлению маленьких самолетов и они беспрепятственно совершили круг над городом. Пары "мессершмитов" мирно летали над городом и не приближались к нашим самолетам. Как и предсказывал Вахмистров, противник не ожидал увидеть советские истребители в тылу на удалении 350 км от линии фронта и принял их за свои. Советские летчики искали нефтехранилища, которые были закрыты маскировочными сетями. Обнаружив цель, Шубиков перевёл самолет почти отвесное пикирование с высоты 2000 м. Остальные лётчики последовали за ним один за другим. Сбросив бомбы с высоты 800 м, они стали выходить из пикирования. Мощные взрывы наконец "разбужили" румынскую ПВО, которая открыла интенсивный огонь, но было поздно. Клубы черного дыма, поднимающегося к небу над Констанцей, были замечены издали экипажем А.Комарова, совершавшем на МБР-2 разведывательный полет над морем.

10 августа эти же два ТБ-3 доставили к

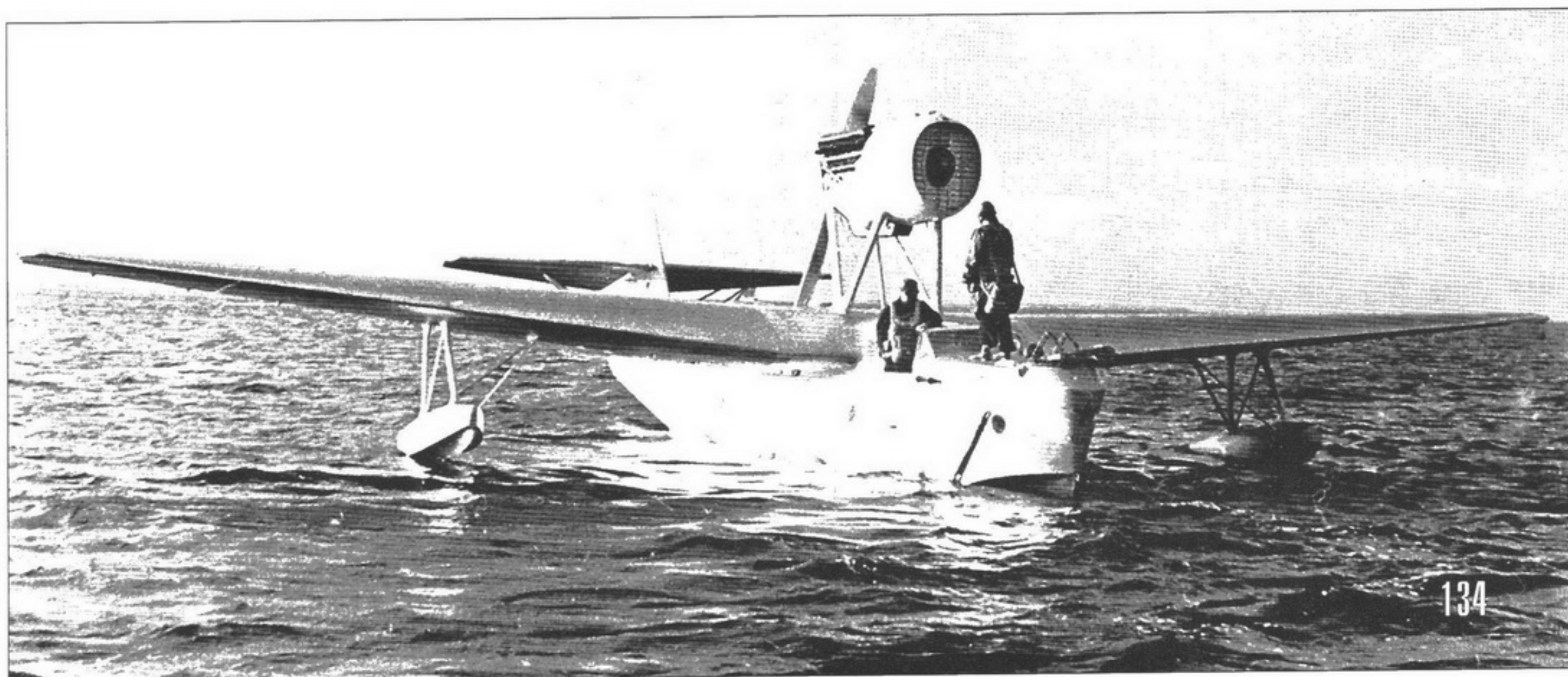
Отцепление произошло в 15 км от побережья Румынии над Георгиевским устьем Дуная. Эскадрилья Шубикова стала полого снижаться с 4000 до 2000 м и благополучно преодолела воздушную оборону порта Сулин. В 5 час 30 мин утра впереди показалась лента Дуная и дальше виднелась тонкая полоска моста - выход прямо на цель удался. Сбросив подвесной бак и покачав эскадрилье крыльями, Шубиков начал атаку, переведя истребитель в пикирование. На высоте 600 м бомбы были сброшены и, выйдя из пикирования, эскадрилья повернула домой. Атака увенчалась успехом - прямым попаданием был поврежден один из пролетов моста и труба нефтепровода. Это подтвердили экипажи Пе-2, участвовавшие в налёте. О результатах успешной бомбардировки Нарком ВМФ адмирал Н.Г. Кузнецов доложил в тот же день Сталину.

В ночь на 13 августа налёт был повторен. Три ТБ-3, взлетев с аэродрома в Евпатории благополучно долетели до Чернаводы. На высоте 1800 м в 5 час 40 мин, отцепившиеся шесть И-16СПБ устремились на цель, сбросив бомбы с высоты 300 м. Было отмечено прямое попадание в мост десяти бомб, две упали в 30-40 м у моста. Поднявшиеся черные клубы дыма и языки пламени свидетельствовали об удачном попадании в цель. От Черновод наши летчики ушли с на-



The I-16SPB fighter-bomber under the wing of the TB-3 bomber of V.S. Vakhmistrov "plane-section" system, summer 1941.





бором высоты до 1500 м. В 9 час утра все самолеты благополучно приземлились на аэродроме в Евпатории. Сильный зенитный огонь, который начался в момент оцепления и продолжался, пока самолеты не удалились от цели, не причинил особого вреда. Последующая фотосъемка показала полностью разрушенную ферму моста и разрушенные 650 м нефтепровода. Шесть отважных пилотов И-16 СПБ (Шубиков, Каспаров, Филиминов, Данилов, Скрыпник и Кузьменко) были представлены к награде.

17 августа попытались ещё раз использовать систему "Звено-СПБ" при налете на Констанцу. Их целью был плавучий док. Две авиаматки ТБ-3 доставили к цели четыре И-16 СПБ. После атаки прямых попаданий замечено не было, но док стал погружаться и наполняться водой, видимо поврежденный. Сильный зенитный огонь над Констанцей мешал бомбометанию. Четыре наших истребителя были перехвачены "мессершмиттами" на обратном пути и только два вернулись в Одессу. Из боевого задания не вернулись Серафим Кузьменко и Дмитрий Скрыпник.

Дальнейшие налеты "звена" и других самолетов на Констанцу были признаны нецелесообразными командованием ВВС ЧФ из-за постоянных потерь, острой необходимости в самолетах на сухопутном фронте и невозможности заблокировать румынскую военно-морскую базу с воздуха. Тем временем у командования появилась новая головная боль - 18 августа немецкие войска прорвались к Днепру у Запорожья и захватили неповрежденным небольшой мост к острову Хортица. Совесткие сапёры успели взорвать только второй большой мост, уничтожение малого моста было поручено авиации. Однако немцы подтянули к этому мосту зенитную артиллерию и организовали патрулирование истребителей. Потеряв

два экипажа и несколько подбитых бомбардировщиков, ВВС Южного фронта попросило помочь командование ВМФ и прислать истребители-бомбардировщики капитана Шубикова.

20 августа 1941 года две авиаматки ТБ-3 поднялись с аэродрома в Евпатории, взяв курс на восток, пересекли Крым и Азовское море и, повернув на север, направились к Запорожью. Самолеты-носители прикрывали 24 истребителя И-16, которые присоединились к ТБ-3 над Мелитополем. Это было своевременно, так как некоторым из них на дальних подступах им пришлось вступать в собаки схватки с "мессершмиттами". Остальные истребители группы сопровождения, не ввязываясь в бой, продолжали сопровождать ТБ-3. Шубиков и Литвинчук, Филимонов и Каспаров один за

**134. МБР-2 Краснознаменного Балтийского флота. Август 1941 года. (АСКМ)**  
MBR-2 of the Red Banner-holding Baltic Fleet, August 1941.



**135. Летчик-истребитель 71-го истребительного авиаполка Балтийского флота. Август 1941 года. (АСКМ)**  
A fighter-pilot of the 71st fighter air regiment of the Baltic fleet, August 1941.



другим спикировали на цель. Последние пять бомб из восьми, сброшенных на цель, попали в мост, но только повредили его, а не разрушили. Мосты у Запорожья были двухуровневой конструкции - сверху шел железнодорожный путь, ниже - автомобильный. Бомбы ФАБ-250 разрушили верхний уровень моста, нижний оставался неразрушенным. Для таких целей нужны были бронированные бомбы БрАБ-500, которых не было в эскадрилье Шубикова. Этот полет стал последним в серии дальних боевых вылетов.

Немецкие войска подошли близко и до цели истребители-бомбардировщики добивались теперь без авиаматки. Два вылета звено совершило позже под Одессой на батареи немецкой дальнбойной артиллерии и на подземные бензохранилища. После сбрасывания бомб, самолеты действовали как обычные истребители. Ситуация на фронте ухудшалась с каждым днем, немецкие войска форсировали Днепр в районе Каховки. Истребители И-

16 СПБ, как специалисты по мостам, дважды вылетали бомбить понтонные переправы. Однако немцы быстро восстанавливали их. Из одного такого вылета не вернулся Исаак Каспаров. В боях на Крымском перешейке у Перекопа и Чонгара позиции неприятельской дальнбойной артиллерии стали важной целью эскадрильи Шубикова. Однако летчики эскадрильи, совершая по 5-6 боевых вылетов днем как обычные истребители, несли ещё дополнительную нагрузку, выполняя полеты в составе звена СПБ.

22 октября стал последним днем боевого звена СПБ. Из-за отсутствия истребителей прикрытия, Шубиков решил лететь в этой роли сам, чтобы охранять своих боевых товарищей. Пока Литвинчук и Данилин бомбили противника, их прикрывал Шубиков. В тот день он не вернулся из боя. Другой пилот звена СПБ Борис Филимонов в тот же день погиб в воздушном бою...

136. Самолет ТБ-3 с двигателями М-34 с двумя истребителями-бомбардировщиками И-16 СПБ, подвешенными под крыльями ("Звено-6"), на испытаниях. 1941 год. (АСКМ)

Testing of the M-34-engined TB-3 with two I-16SPB suspended under its wings ("Section-6"), 1941.



136

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Тяжелое поражение понесенное советской авиацией в начале войны было одной из причин успешного продвижения вермахта на восток. В условиях полного господства в воздухе люфтваффе у советских людей возникал невольный вопрос, где же хваленные "сталинские соколы", самолеты которых в предвоенные годы затмевали небо на авиационных парадах? Их горящие и разбитые самолеты усеяли брошенные аэродромы и поля сражений. Но советские авиаторы не были виновными в этом. Они, проявляя героизм и не щадя жизни, таранили немецкие самолеты и направляли свои горящие самолеты на скопления противника.

Фашистская пропаганда, объявив на весь мир об уничтожении советской авиации, несколько поторопилась. Феникс еще восстанет из пепла. Через год советская авиапромышленность, эвакуированная на Урал и в Сибирь, начала выпуск самолетов в возрастающем темпе. Еще через год, весной и летом 1943, в воздушных сражениях на Кубани советские ВВС захватили стратегическое господство в воздухе на всем протяжении советско-германского фронта и удерживали его до конца войны. Первые шаги к победе были сделаны советскими ВВС в тяжелых боях летом 1941 г.



УЖЕ В ПРОДАЖЕ:

ГОТОВИТСЯ К ПЕЧАТИ:



Уважаемые читатели! Для получения по почте различных выпусков "Фронтовой иллюстрации" сделайте денежный перевод в сумме 170 рублей за один выпуск на расчетный счет: р/с 40702810538130102266, БИК 044525342, к/с 30101810600000000342

МБ АК СБ РФ г. Москва, Тимирязевское ОСБ 6924

Копию квитанции о переводе с указанием точного адреса доставки и названием издания направьте по адресу: а/я 373 Коломийцу М.В.

## ФРОНТОВАЯ ИЛЛЮСТРАЦИЯ FRONTLINE ILLUSTRATION

Периодическое иллюстрированное издание

Учредитель и издатель: ООО "Стратегия КМ"

Генеральный директор: Максим Коломиец  
Адрес: 105275, г. Москва, пр-кт Буденного, 53

Главный редактор: Илья Мошанский

Главный художник: Андрей Аксенов

Дизайн и верстка: Сергей Игнатьев, Наталия Шумова, Антон Усачев

Оригинальная концепция, авторский текст, иллюстрации: ООО "Стратегия КМ"

Телефон: (095) 285-89-70 Факс: (095) 285-20-18

Отпечатано в Воскресенской типографии с готовых форм. Заказ № 2710  
г. Воскресенск, ул. Центральная, д.30

Подписано в печать 8.07.2000 г. Формат 215x290. Бумага мелованная. Печать офсетная. Тираж 1500.

Все права защищены. Издание не может быть воспроизведено полностью или частично без письменного разрешения издателя. При цитировании ссылка обязательна.

All rights reserved. This publication may not be reproduced in part or in without prior written permission of the publishers.

Издание зарегистрировано в МПТР России.

Регистрационное свидетельство: ПИ № 771256, выдано 29 ноября 1999 года.

На 1-й странице обложки: тяжелый бомбардировщик ТБ-3 (двигатели М-17) 3-го тяжелобомбардировочного авиаполка, подбитый во время выполнения боевой операции. Западный фронт, район Бобруйска. Июль 1941 года.

The cover: features the picture of the M-17-engined TB-3 heavy bomber of the 3rd heavy bomber air regiment. The plane was damaged in action, Western Front, Bobruisk region, July 1941.

На 4-й странице обложки: истребитель И-16 из состава одной из отдельных эскадрилий Черноморского флота вылетает на боевое задание. Южный фронт, район Севастополя, сентябрь 1941 года.

The back of the cover: features the I-16 fighter organic to one of the separate squadrons of the Black sea fleet starting off on a mission, Southern Front, Sevastopol region, September 1941.

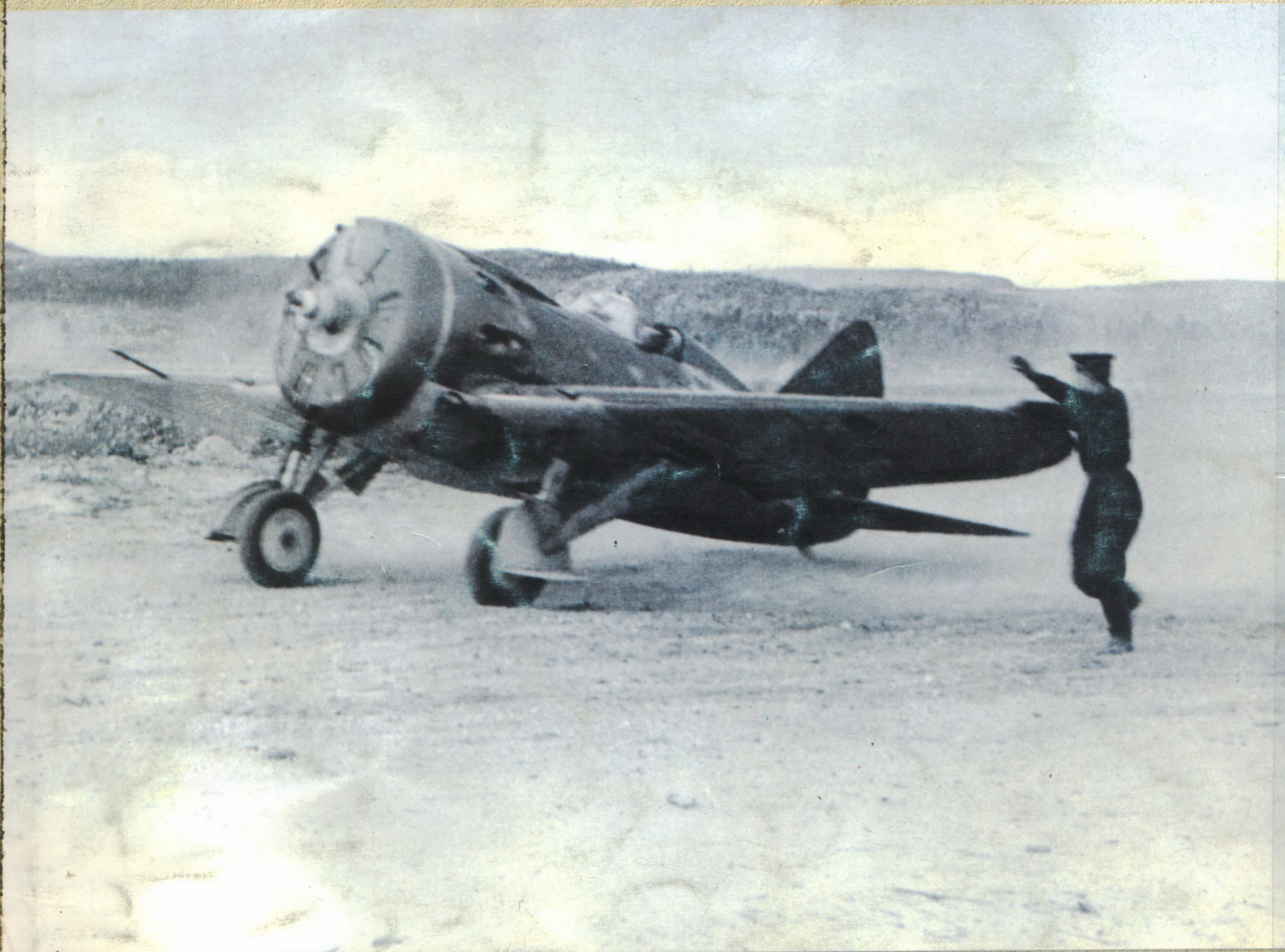
Отпечатано в Российской Федерации

Printed in Russia

ISBN 5-901266-01-3



# *Frontline* **ILLUSTRATION**



## **SUMMARY**

The present book narrates about the strength and general condition of the Red Army and Navy before the Great Patriotic War. It also recounts the activities of the Air Force military command and personnel in June-September 1941. In addition to the original text, featuring new facts of the Red Army aviation activities in the first period of the war, the book includes several tables, concerning the organization and strength of the Air Force groupings on various theaters of operations of the Soviet-German Front. The book also features 137 photos of various Soviet aircraft of the first period of the war.

**Upcoming issues are to feature:**

№5 – Operation Barbarossa part 1 (1941)

№6 – Tank T-35

№7 – Operation Barbarossa part 2 (1941)