

ПРОЕКТ „ФРЕНТІК” – НАДСЕКРЕТНА ОПЕРАЦІЯ АМЕРИКАНСЬКИХ ВПС В УКРАЇНІ У 1944 – 1945 рр.

До початку 1944 р. бомбардувальні удари по об'єктах Німеччини завдавали стратегічна авіація Великої Британії, а також 8-а і 15-а повітряні армії США. Аеродроми базування літаків містилися на території Англії й Італії. Англійська авіація об'єктами своїх нищівних нічних нальотів вибирала великі міста й військово-морські бази. Американські стратегічні бомбардувальники, супроводжувані винищувачами, літали вдень, піддаючи бомбардуванню окремі військово-промислові об'єкти й аеродроми ворога.

Обмежений радіус дії винищувачів позбавляв американські стратегічні бомбардувальники можливості уражати об'єкти в східній частині Німеччини і в країнах Східної Європи. Щоб змінити цю ситуацію, в жовтні 1943 р. на нараді міністрів закордонних справ СРСР, США і Великої Британії в Москві представники американської делегації звернулися до радянської сторони з пропозицією щодо здійснення бомбардування військово-промислових об'єктів Німеччини з використанням авіабаз на території Радянського Союзу. У разі згоди американське командування мало організувати бойові польоти американської авіації з Англії й Італії до СРСР з попутним завданням потужних бомбардувальних ударів по

військово-промислових об'єктах як у самій Німеччині, так і в окупованих нею країнах. На радянських авіабазах літаки США могли б робити терміновий ремонт, поповнювати боєприпаси й заправлятися паливом, а екіпажі – відпочивати. Завдяки скороченню загальної довжини маршруту при наскрізному прольоті й відповідно зменшенню кількості потрібного пального можна було б збільшити бомбове навантаження бомбардувальників. Крім того, менший загальний час перебування над територією супротивника й спільна з радянськими ВПС організація прикриття винищувачами на маршруті до лінії фронту зменшили б бойові втрати американських ВПС¹. Цілковитим таємним протоколом з порушеного питання підписали в Москві 1 листопада 1943 р. В'ячеслав Молотов, Корделл Гелл і Антоні Іден.

Принагідно нагадаємо, що з пропозиціями надати бази на території СРСР американський уряд уже звертався до радянського керівництва в попередні роки. Так, 17 червня 1942 р. президент США Ф.Рузвельт надіслав Й.Сталіну листа, у якому йшлося про готовість Сполучених Штатів допомагати СРСР у разі нападу Японії на радянське Примор'я, однак за умови, що Радянський Союз надасть на своїй території аеродроми для базування амери-

канських військово-повітряних сил². А в листі від 23 червня 1942 р. президент Ф.Рузвельт конкретизував і розширив свої пропозиції. Він зокрема пропонував уже зараз, не чекаючи нападу Японії, створити на сході СРСР мережу аеродромів, через які американські екіпажі, поставляючи літаки за ленд-лізом зі США, переганяли б їх орієнтовно до Байкалу, а при потребі цим самим маршрутом могли б бути спрямовані бойові літаки ВПС США³.

1 липня 1942 р. Й.Сталін відповів на листа Ф.Рузвельта, а 2 липня зустрівся з послом США в СРСР Стендлі й мав з ним розмову. На свої пропозиції американці тоді не отримали від Й.Сталіна ствердної відповіді⁴. Навіть у критичні дні осені 1942 р., коли німці рвалися на Кавказ і до Волги, Й.Сталін далеко не одразу відповів на послання президента Ф.Рузвельта від 9 і 12 жовтня 1942 р., у яких США пропонували надати СРСР безпосередню допомогу⁵. 16 грудня 1942 р. американський президент знову пише Й.Сталіну, нагадуючи про готовність США послати на Кавказ американські авіаційні з'єднання. Але Й.Сталін у своїй відповіді 18 грудня 1942 р. тільки висловив подяку президентові Ф.Рузвельту, зазначивши водночас, що в даний момент відпала потреба в направленні на Закавказзя англо-американських ескадрилей з особовим складом⁶.

Американська сторона вела також переговори про надання на радянському Далекому Сході авіаційних баз для організації „човникових” бомбардувальних операцій, спрямованих проти Японії. При цьо-

му американці планували свої рейди з участю до 1000 бомбардувальників⁷. Ці перемови не дали результатів. На кілька своїх пропозицій дістали відмовлення й англійці.

Пізніше, на Тегеранській конференції (28 листопада – 1 грудня 1943 р.) Ф.Рузвельт знову порушив питання про виділення аеродромів на території СРСР для здійснення „човникових” операцій⁸.

Врешті Й.Сталін, очевидно, дійшов висновку про військову доцільність надання авіаційних баз американським ВПС і поставив завдання командувачеві ВПС Червоної армії маршалові авіації О.Новикову продумати справу організації базування, а також інженерно-авіаційного й матеріально-технічного забезпечення авіаційної групи США на території СРСР. 2 лютого 1944 р. під час бесіди Й.Сталіна й посла США в СРСР А.Гаррімана було з'ясовано деякі деталі стосовно можливого складу авіаційної групи, типів залучуваних літаків тощо⁹. Державний комітет оборони СРСР 4 лютого 1944 р. видав розпорядження щодо підготовки до реалізації ідеї „човникових” операцій.

Уже ввечері 4 лютого 1944 р. до Й.Сталіна викликали командувача ВПС Червоної армії О.Новикова і його заступника А.Нікітіна. Верховний головнокомандувач повідомив їх, що Державний комітет оборони ухвалив рішення виділити аеродроми на території СРСР для базування американської авіації, і дав принципові вказівки про порядок розміщення й організації харчування американських військовиків, а також про забезпечення авіабаз

паливно-мастильними матеріалами, бомбами й іншими матеріальними запасами¹⁰.

У Москві розпочалися переговори з американською стороною. 5 лютого 1944 р. маршал авіації О.Новиков і генерал А.Нікітін зустрілися з головою американської військової місії в СРСР генералом Дж. Діном, який поінформував їх, що „човникові” операції дістали кодове найменування „Френтік” (Frantic – страшний, шалений). В операціях буде задіяно до 360 бомбардувальників Б-17 („Летюча фортеця”)¹¹ і Б-24 („Ліберейтор”), а також близько 150 – 200 винищувачів супроводу Р-51. Протягом місяця передбачалося здійснювати до шести „човникових” операцій. Ці дані стали основою для планування всіх видів авіаційного й технічного забезпечення американських ВПС¹².

Ще в період попереднього опрацювання проекту відбувалися взаємні консультації щодо пошуку місць розташування майбутніх баз. Американці просили виділити 6 авіабаз для бомбардувальників і 2 аеродроми для літаків-розвідувачів. Спочатку американська сторона вважала, що доцільно мати дві групи аеродромів: одну на півночі, другу – на півдні. Для цього вивчали різні райони, однак швидко з’ясувалося: потрібні не просто летовища – потрібен великий аеродромний комплекс з розвинутою інфраструктурою, що включає, почавши з під’їзних колій, сотні взаємопов’язаних елементів: стоянок, складів авіабомб, бензосховищ, усіляких споруд для технічного обслуговування й ремонту, їдалень, відпочинкових приміщень для екіпажів, медичних

установ, вузлів зв’язку, казарм, штабів тощо. Та й технічні вимоги до злітно-посадкової смуги (ЗПС) були непрості: вона мала бути завдовжки понад 1 км, конче з твердим покриттям, здатним забезпечувати зліт і посадку майже тридцятитонних „Летючих фортець”.

Виходячи з наведених вимог, для базування американської авіації найпридатнішим виявився Полтавський аероуззол: аеродроми Полтава, Миргород і Пирятин. Сюди „човникові” лети могли виконувати як з’єднання 8-ї повітряної армії США з баз у Великій Британії, так і з’єднання 15-ї повітряної армії США, розташовані в Північній Африці й Південній Італії. Щоб звести до мінімуму ризик ударів німецької авіації, американцям пропонували кілька аеродромів, розміщених на віддалі не менше як 500 км від лінії фронту. Але тільки три з них – Полтава, Миргород і Пирятин можна було за порівняно короткий час підготувати до приймання важких літаків.

Полтавський аеродром перед війною був однією з баз бомбардувальної авіації СРСР. Тут базувалися важкі літаки 1-ї авіаційної армії особливого призначення, містилися Вищі штурманські курси ВПС, а трохи раніше – Всеукраїнська школа льотчиків. У роки війни СРСР мав лише 79 важких бомбардувальників Пе-8. Радянські пілоти на цих літаках активно діяли проти тилових військових об’єктів німецьких військ, відомий успішний наліт їх на Берлін улітку 1941 р. Проте Пе-8 не були основою авіації далекої дії, передусім з огляду на незначну кількість наявних машин¹³. Через це й аеро-

дромів для важких бомбардувальників у СРСР спеціально не будували. Тим часом звичайні польові аеродроми не підходили для базування важких „Летючих фортець”.

Окреслилися й інші проблеми. Американські літаки використовували тільки високооктановий бензин, для експлуатації їх потрібно було спеціальне устаткування, відмінні від радянських боеприпаси, запасні частини й інструменти.

У лютому – березні 1944 р. розгорнулося детальне планування операції „Френтік”. 6 березня до Москви прибув представник американських ВПС полковник Альфред Кесслер, 24 березня – інші представники ВПС армії США. Були погоджені вимоги до аеродромів, зокрема Полтавського аероузла, до організації зв'язку, форм і методів взаємодії між штабами тощо. Радянська сторона передала американцям розвідувальні дані щодо ймовірних цілей на території супротивника, а також відомості про радянську авіацію і протиповітряну оборону радянських військ на прилеглих до маршрутів польотів ділянках фронту¹⁴. Пізніше, уже під час здійснення операції, американські ВПС регулярно забезпечувалися метеорологічними даними й розвідувальними відомостями.

Для організації й проведення всіх підготовчих робіт, а потім обслуговування й взаємодії з американським контингентом у березні 1944 р. радянські ВПС сформували 169-у авіаційну базу особливого призначення (АБОП). Командиром бази було призначено генерал-майора авіації О.Пермінова, його заступ-

ником з політчастини – підполковника І.Колесникова, начальником штабу – генерал-майора С.Ковальова, начальником оперативного відділу – майора М.Щепанкова, начальником аеродромного вузла – майора К.Строганова¹⁵. Було створено три батальйони аеродромного обслуговування (БАО) – у Полтаві, Миргороді й Пирятині, якими командували майори Компанієць, Тавдеєв і Ковзель¹⁶.

З повітря аеродромний вузол прикривали 310-а винищувальна авіаційна дивізія ППО і зенітна артилерія 6-го корпусу ППО. Над лінією фронту прикриття американських літаків здійснювали пілоти 329-ї авіадивізії під командуванням підполковника Осипова. Вантажні перевезення виконувала 2-а транспортна авіадивізія генерал-майора Грачова¹⁷.

У березні 1944 р. командир 169-ї АБОП генерал-майор О.Пермінов з групою офіцерів прилетів до Полтави. Туди вже почали прибувати технічні й адміністративні кадри, надходили з півдня (через Іран), а також з півночі (через порти Мурманська й Архангельська) різноманітні вантажі. Для керівництва своїм військовим персоналом американська сторона сформувала Східне авіаційне командування на чолі з полковником А.Кесслером, що прибув до Полтави зі штабними офіцерами. Потім командування над американським персоналом Полтавського аеродромного вузла перейняв на себе генерал-майор Роберт Велш, а начальником штабу став підвищений у званні до бригадного генерала А.Кесслер¹⁸.

Головну базу й штаб планувалося розмістити в Полтаві, а найближчий до фронту аеродром – під Пирятином – вирішили віддати під базування винищувачів супроводу. Первісно передбачалося, що американські винищувачі забезпечуватимуть прикриття „Летючих фортець” до визначеної умовної точки маршруту, де їх змінюватимуть радянські винищувачі. Але поки операцію розробляли й готували, американські повітряні сили освоїли досконаліші винищувачі Р-51В „Мустанг”, з підчіпними баками для пального, завдяки чому ці літаки могли покривати весь маршрут разом зі стратегічними бомбардувальниками Б-17.

У зв'язку з цим радянську винищувальну авіацію було зорієнтовано зустрічати американські літаки на рубежі вздовж річища Дніпра. Виклик радянських винищувачів у район зустрічі здійснювався через командний пункт по радіо. Завдання радянських винищувачів полягало в тому, щоб зв'язати боєм, відігнати й знищити німецьку авіацію, яка могла переслідувати стратегічне угруповання американців, а також забезпечити прикриття аеродромів посадки американських літаків.

З кожним рейсом очікувалося прибуття до 2500 чоловік особового складу ВПС Сполучених Штатів. Для розміщення їх будували збірні казарми, встановлювали намети. Перша група з 46 американських офіцерів прибула 14 квітня 1944 р.¹⁹. Американські офіцери активно включилися в роботи, які вже розпочав особовий склад 169-ї АБОП: на злітно-посадковій смузі уклали металеве покриття, встановлювали

аеродромне устаткування, готували склади, приміщення для житла, їдальні, шпиталі. Матеріальне забезпечення взяла на себе американська сторона, а будівництво провадила радянська. Військовослужбовці обох країн працювали й жили в однакових умовах.

У квітні до Мурманська прийшли транспортні судна з вантажами для Полтавського аероузла, а в перших числах травня прибули через Іран два залізничні ешелони з бензином і 390 чоловік американського обслуговувального персоналу²⁰. Для операції „Френтік” американці везли практично все: паливно-мастильні матеріали, запчастини до літаків (двигуни, гвинти, колеса, шасі, навігаційні й радіоприлади і т.ін.), боєприпаси до авіаційних кулеметів, авіабомби різного призначення й типу, будівельні матеріали, медичне устаткування, продовольство, речове майно та безліч інших матеріальних цінностей. Усе це негайно відправляли до місць призначення залізницею або транспортною авіацією.

Найдовша ЗПС у Полтаві мала покриття з щебеню, решта були ґрунтові, замалої довжини. Тож системі злітно-посадкових смуг на аеродромах аероузла доводилося будувати наново. Дж. Дін пізніше згадував: „... на літньому полі була величезна кількість жінок, що уклали залізні плити на злітні смуги... робота йшла безупинно... сталевий килим... виростав на очах...”²¹ Особовий склад 169-ї АБОП трудився вдень і вночі без вихідних.

Одночасно вдосконалювалася протиповітряна оборона аеродромів і Полтавського аероузла в цілому.

Сюди перебазували 310-у винищувальну авіаційну дивізію ППО і зенітно-артилерійську частину 6-го корпусу ППО. Для особового складу влаштували укриття, обладнували бойові позиції зенітних і прожекторних підрозділів, налагоджували й удосконалювали зв'язок.

Американці були задоволені високим темпом підготовчих і ремонтно-відбудовчих робіт. Голова військової місії США в Москві Дж. Дін двічі відвідав Полтаву у квітні й у середині травня 1944 р.²² 15 травня туди прибув для перевірки ходу підготовчих робіт і генерал-майор Фред Андерсон, заступник командувача авіації США в Європі генерал-майора Карла Спаатса. У його супроводі був капітан Еліот Рузвельт – син президента США Ф.Рузвельта. Генерал Андерсон переконався, що за кілька днів авіабаза досягне стану цілковитої готовості й зможе приймати американські літаки²³.

Основні підготовчі роботи на Полтавському аеродромному вузлі закінчилися 15 травня 1944 р. Усі підрозділи й частини було вкомплектовано особовим складом, створено запаси пального, боєприпасів, продовольства та інших матеріальних засобів. Обсяг зробленого персоналом бази в такий стислий термін просто вражає: покладено близько 250 тис. кв. м металевих плит на ЗПС і ще 104 тис. кв. м – на кермових доріжках, виконано 29 тис. куб. м земляних робіт; побудовано й капітально відремонтовано: 96-квартирний будинок, 3 казарми на 1300 чол., 20 корпусів для медичних установ на 720 чол., 7 їдалень на 2 200 чол., 6 лазно-пральних споруд, 3 літ-

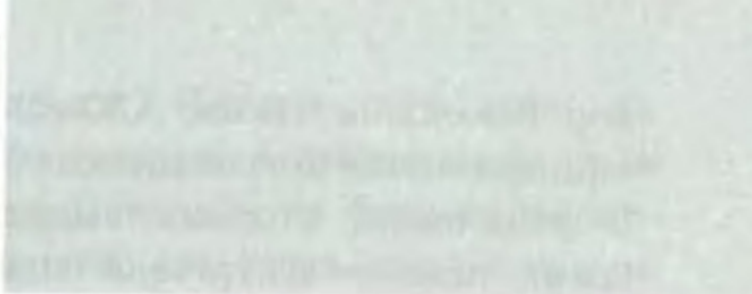
ні табори, 3 помпові станції з артезіанськими свердловинами, 3 командні пункти, 150 бомбосховищ для особового складу тощо²⁴. Об'єкти приймала спеціальна група, яку очолював генерал-майор Андерсон.

На кінець травня підготовка бази до прийняття літаків авіації США і їхнього особового складу завершилася. Було продумано й організацію відпочинку: в американському клубі в Полтаві демонструвалися американські кінофільми, діяла бібліотека, укомплектована американською літературою. На Полтавському аероузлі розмістилося більш як 1200 американських військовослужбовців*, у готовості були вузли зв'язку, засоби ППО. Підтримувалося повітряне сполучення з Іраном – з Тегерана до Полтави регулярно літали американські транспортні літаки²⁵. Врешті 24 травня в Полтаві приземлилися перші американські літаки з Англії, які виконали „човниковий” розвідувальний політ²⁶.

На той час Червона армія просунулася на Захід так далеко, що район її дій виявився в межах досягу стратегічних ВПС Сполучених Штатів. Було встановлено безпосередній зв'язок між штабами повітряних сил Червоної армії і англо-американськими повітряними силами²⁷.

Честь зробити перший „човниковий” рейс випала 15-й американській повітряній армії генерала К.Екера. Американське командування призначило перший рейд операції „Френтік” на 2 червня 1944 р. Генерал Дж. Дін за дорученням командувача стратегічної авіації союзників у Європі генерала К.Спаатса повідомив, що об'єктами удару в





першій „човниковій” операції американська сторона обрала авіазаводи в Ризі й на території Польщі, а також аеродроми в Угорщині та Румунії²⁸.

Однак у зв'язку з тим, що тоді саме готувалася Білоруська стратегічна операція й активні дії стратегічної авіації США на центральній ділянці радянсько-німецького фронту могли насторожити німецькі війська, радянське командування порекомендувало американському авіаційному командуванню за цілі бомбових ударів узяти військові об'єкти в Південно-Східній Європі.

Радянська сторона воліла, щоб спланований бомбовий удар мав на меті безпосередню допомогу Червоній армії, яка розвивала наступ на Балканах. Для з'ясування обстановки було проведено повітряну розвідку американським літаком-розвідувачем Р-38 „Лайтнінг”²⁹. Після вивчення здобутих даних про цілі й систему ППО супротивника, а також аналізу фотоматеріалів генерал К.Екер погодився з підходом радянської сторони до вибору цілей, і 2 червня вранці почалася перша стратегічна операція американських ВПС „Френтік”.

З аеродромів Італії піднялися в повітря 750 літаків 15-ї повітряної армії³⁰. У суворий бойовий порядок вишикувалися бомбардувальники Б-17 2-ї і 97-ї ВГ (Bombardment Group. – б.ч.) з Амендоли, 99-ї ВГ з Торторелли і 483-ї ВГ зі Стерпароне, а також винищувачі Р-51В „Мустанг” 325-ї ВГ (Fighter Group – винищувальна група. – б.ч.) з авіабази в Лесіне й о 6.55 ранку лягли на курс через Адріатичне море³¹. Кожен Б-17 ніс

десять 227-кілограмових бомб. У головній „Летючій фортеці” з написом на фюзеляжі „Yankee Doodle II” летів командувач 15-ї повітряної армії генерал-лейтенант К.Екер³². Бомбардувальники завдали бомбових ударів по військових об'єктах Дебрецена, Дежа й Клужа³³. На великий залізничний вузол у Дебрецені (Угорщина)³⁴ окрему групу з 130 „Летючих фортець” і 70 „Мустангів” повів сам генерал К.Екер³⁵.

Зі складу групи був втрачений один літак Б-17, що вибухнув у повітрі в районі бомбардування. П'ять винищувачів „Мустанг” повернулися в Італію, доля одного винищувача лишилася невідомою³⁶.

Погода погіршилася, коли бомбардувальники підходили до лінії фронту. У районі Вінниці була злива і „Летючі фортеці” за командою К.Екера знизилися до висоти 200 м. Летячи в режимі радіомовчання, „Мустанги”, які були попереду групи, за Дніпром заблудилися й утратили своїх підопічних. Командир 325-ї ВГ полковник Сладер лише випадково в розриві хмар помітив замаскований радянський аеродром і вирішив негайно сідати. Великий подив у Сладера після посадки викликало те, що це був кінцевий пункт їхнього маршруту – аеродром Пирятин³⁷. Група бомбардувальників на чолі з генералом К.Екером на той час тільки підходила до Полтави й Миргорода. Для зустрічі їх на полтавський аеродром прибули посол США в СРСР А.Гарріман з дочкою, генерал Дж. Дін, новий командувач Східної групи американських стратегічних ВПС у Європі, що базувалася в СРСР, генерал-ма-

йор Р.Волш, а також А.Кесслер і офіцери штабу американських ВПС. З радянської сторони американських пілотів зустрічали відповідальні працівники наркомату оборони: начальник розвідки ВПС Червоної армії генерал-лейтенант Д.Грендаль, генерал-майори Н.Славін і С.Левандович, які прилетіли з Москви, а також командир 169-ї АБОП генерал-майор О.Пермінов і офіцери авіабази. На аеродромі була й численна група радянських, американських і англійських журналістів³⁸.

64 винищувачі сіли в Пирятині, у Полтаві приземлилися 64, а в Миргороді – 65 важких бомбардувальників Б-17³⁹. На трьох аеродромах відбулася тепла зустріч радянських і американських авіаторів. Генерал К.Екер розповів про перебіг першої „човникової” операції. Генерал О.Пермінов від імені уряду вітав К.Екера й прибулих з ним американських пілотів на радянській землі. Своєю чергою генерал К.Екер вручив генералові О.Пермінову особистий лист президента Ф.Рузвельта й орден „За заслуги”⁴⁰ (за іншими відомостями – медаль „Легіону заслужених”)⁴¹ за зразкову підготовку бази для приймання літаків і на знак особливого визнання його внеску в організацію „човникових” операцій.

5 червня посол А.Гарріман вручив американську відзнаку „Командора ордена за заслуги” генерал-полковникові авіації А.Нікітіну, нагородженому за вмилу організацію заходів, пов’язаних з проектом „човникових” бомбардувань⁴².

З 2 по 6 червня літаки союзників лишалися на аеродромах Полтав-

ського аероузла. Пілоти відпочивали, знайомилися з військовим місцем, допомагали обслуговувати техніку й озброєння технічному складу 169-ї АБОП. За дві доби літаки пройшли технічне обслуговування й були повністю підготовані до вильоту, призначеного на 6 червня. Так почалося регулярне виконання бойових польотів за планом операції „Френтік”⁴³.

6 червня 112 американських бомбардувальників і 47 винищувачів прикриття у взаємодії з радянськими ВПС завдали бомбового удару по аеродрому й порту Галац (Румунія)⁴⁴. З технічних причин мушили повернутися назад, не долетівши до цілі, 7 бомбардувальників, однак решта 105 виконали бойове завдання⁴⁵. У районі цілей їх зустріли німецькі винищувачі⁴⁶, але зазнали втрат⁴⁷. У бою „Мустанги” збили шість німецьких винищувачів, при цьому втратили дві свої машини⁴⁸. За іншими даними, тоді було знищено вісім і, ймовірно, ще три літаки супротивника, на базу не повернулися два Р-51⁴⁹. Після нальоту частина американських машин знову сіла в Полтаві⁵⁰, інша частина перелетіла до Італії⁵¹.

11 червня американські важкі бомбардувальники з баз на радянській території взяли участь у нальоті 15-ї повітряної армії США на військові об’єкти супротивника в містах Констанца й Джурджу (Румунія) та Смередово (Югославія) – разом понад тисячу літаків, включно з тими, що вилетіли з радянських аеродромів⁵². З Полтавського аероузла піднялися 129 „Фортець” у супроводі 61 „Мустанга”. Через технічні

проблеми кілька машин повернулися назад, над ціллю з'явилися 121 B-17 і 52 P-51B⁵³. Ця операція цікава тим, що вона була розрахована на одночасне ураження комбінованим ударом більш як 1000 літаків важливих об'єктів, розташованих у двох країнах. Комбінований удар виконувався методом „зоряного нальоту”: великі групи літаків одночасно заходили на ворожу територію з різних напрямків і на різній висоті, що не давало змоги німецьким винищувачам сконцентруватися для ефективної протидії⁵⁴.

У районі бомбардування американське з'єднання атакували німецькі літаки. У повітряному бою було знищено три „Месершміти”. Американці втратили над ціллю B-17, причому ця втрата стала для операції „Френтік” фатальною. Річ у тім, що на літаки, які після бомбардування йшли на Італію, інколи брали механіків, військових кореспондентів. Цього разу на борту збитого бомбардувальника був фотограф Маккей, який віз фотозвіт про перебування американських ВПС у Полтаві. Таким чином у руки німецької розвідки потрапили понад 500 фотографій, з яких неважко було встановити, де міститься база американців⁵⁵.

Тим часом Полтавський аеровулзол активно діяв далі. Підіймалися й летіли на захід „Фортеці” й „Мустанги”. Здавалося, страхіття війни десь далеко. Стояло літо 1944 р. „...Усі ми були молоді, а це час любові, – згадує начальник оперативного відділу 169-ї АБОП М.Щепанков. – Одну нашу дівчину з інженерного батальйону ледь не вивезли до

Америку. Потягнулися одне до одного серця, і американець узяв дівчину до себе на борт бомбардувальника. Але хтось доповів про це контррозвідникам, і дівчину ні американський пілот, ні ми більше не бачили. А життя тривало...”⁵⁶

Настала черга 8-ї повітряної армії США взяти участь в операції. Ранком 21 червня 1944 р. почалася операція „Френтік II”, яка з багатьох поглядів одразу ж стала історичною. Зі своїх баз у Великій Британії вилетіли бомбардувальники 95-ї, 96-ї, 100-ї, 388-ї, 390-ї, 452-ї ВG. Ця група з 163 важких бомбардувальників і 70 винищувачів прикриття P-51B „Мустанг” зі складу 4-ї і 352-ї FG була тільки десятою часткою гігантської оперативної авіагрупи, що налічувала 2500 американських літаків, призначених для наймасштабнішого в історії нальоту на столицю Німеччини. Згадане з'єднання під командуванням Арчі Олда, який пілотував провідний бомбардувальник 388-ї ВG, після бомбового удару мало сісти на аеродромах України⁵⁷.

На висоті 28000 футів (8500 м) бомбардувальники взяли курс на Німеччину. Це був важкий рейд. Через технічні неполадки 18 „Летючих фортець” і 5 „Мустангів” повернулися на свої аеродроми в Англії незабаром після злету⁵⁸. Долетівши до Берліна в загальному ладі з головними силами 8-ї повітряної армії, група Олда продовжувала політ самостійно. Головні сили після бомбардування промислових об'єктів, втративши 44 літаки, повернулися в Англію. А група Олда, теж не раз атакована літаками Люфтваффе, в

повітряних боях знищила 8 і підбила 2 „Мессершмітти”, втратила один бомбардувальник Б-17 і один винищувач Р-51, важко посувалася після виконання бойового завдання до лінії фронту. У складі її йшли, ледве тримаючись у повітрі, 53 ушкоджені в повітряних боях і від вогню зенітної артилерії „Фортеці” й 6 винищувачів Р-51⁵⁹.

У зв'язку з подоланням атмосферного грозового фронту перелітати лінію фронту довелося на малій висоті, що призвело до перевитрати пального. При підході до Дніпра в деяких літаків почали зупинятися двигуни. Внаслідок бойових ушкоджень і несправностей, а також через нестачу пального три „Летючі фортеці” зробили вимушену посадку в Жулянах, дві – в Борисполі, одна – у Бишеві й одна в Дейманівці (за 8 км на схід від Пирятина). Один винищувач Р-51 приземлився в Києві⁶⁰. Подолавши всі труднощі, 137 „Фортець” і 63 „Мустанги” між 15.45 і 17.47 приземлилися на аеродромах Полтавського аероузла⁶¹.

Коли бомбардувальники заходили на посадку, над Полтавою помітили німецький літак-розвідувач He-111, який супроводив „Летючі фортеці” до радянських аеродромів. Коли „Мустанги” спробували були перехопити й атакувати його, він зник у густих хмарах. О 19.00 ще один німецький розвідник з'явився на великій висоті над Миргородом. І теж щасливо уник атак винищувачів.

Це був сигнал про загрозу повітряного нападу, тож за розпорядженням О.Пермінова засоби ППО

було приведено в повну бойову готовність. Генерал звернувся до американського командування з пропозицією перебазувати свої бомбардувальники на запасні аеродроми⁶². Але американське командування, розуміючи, який важкий виконано рейд і як стомлені екіпажі, пішло лише на часткове розосередження літаків у межах аеродромів. Особливий склад американських ВПС в основному було вивезено за межі Полтавського гарнізону⁶³.

Тоді, 21 червня, в небі над Полтавою німецький льотчик лейтенант Ганс Мюллер, що пілотував літак-розвідувач He-111 (за іншими даними – Ju-188), сфотографував стоянку американських бомбардувальників у Полтаві. Через кілька годин оброблені знімки аерофоторозвідки були вже в командирів KG Люфтваффе⁶⁴.

Розпочалася термінова підготовка до завдання цієї ж ночі бомбового удару по аеродромах Полтави й Миргорода. Люфтваффе мало єдине з'єднання бомбардувальників далекої дії „Флігеркорпс IV” із штабом у Бересті. Воно призначалося для дій тільки вночі без винищувального прикриття. Складалося з трьох бомбардувальних ескадр – KG-27 „Boelke”, KG-53 „Legion Kondor”, KG-55 „Greif”, а також спеціальної ескадри KG-4 „General Wever” (літаки для позначення й підсвічування бомбами об'єктів бомбардування). Командир корпусу генерал Рудольф Майстер о 16 годині берлінського часу підписав наказ: „... бомбонавантаження – легкі фугасні бомби SD-50, дрібні уламкові бомби SD-2, 10% запаль-

них бомб. Атака – колоною бомбардувальників. Для KG-27 і KG-53 ціль удару – Полтава, для KG-55 – Миргород. Вести на Полтаву призначений командир KG-53 підполковник Поркрандт, на Миргород – командир KG-55 підполковник Віллі Антруп⁶⁵.

Початок атаки на Полтаву німці визначили на 00.00 за берлінським часом. До вечора низька хмарність закрила один з аеродромів, на який уже перелетіла KG-27 „Boelke”, і ескадрі скасували бойовий виліт. О 20.30 почався зліт ескадри KG-4 з Барановичів, з інших аеродромів за нею пішла KG-53 і останньою злетіла KG-55⁶⁶.

Того вечора на Полтавському аеровузлі було влаштовано урочисту вечерю на честь прильоту союзників – пілотів 8-ї повітряної армії США. О 23 годині надійшло повідомлення, що на північ від Києва на великій висоті пролетіли ворожі бомбардувальники. На 169-й АБОП негайно було оголошено бойову тривогу⁶⁷. Приблизно о 23.35 ад'ютант О.Пермінова ввійшов до зали й доповів генералові про наближення німецьких літаків⁶⁸. Пермінов якийсь час ще вичікував, а потім запросив присутніх перейти до бомбосховища. Велш, Олд та інші американські офіцери поспішили за Перміновим і спустилися в укриття саме в той момент, коли зенітні засоби ППО відкрили вогонь. У небі спалахнула освітлювальна бомба, за нею ланцюгом пішли інші. Ніч відступила, стало видно наче вдень. У 00.45 над Полтавою з'явилися німецькі бомбардувальники⁶⁹.

Зенітна артилерія вела інтенсивний вогонь, з полтавського аеро-

дрому піднялися кілька нічних винищувачів 802-го винищувального полку ППО⁷⁰. Розриви бомб на злітно-посадковій смузі й на стоянках літаків унеможливили зліт інших винищувачів ППО⁷¹. Одна з бомб влучила в командний пункт зенітників, що дезорганізувало протиповітряну оборону 169-ї АБОП⁷².

На аеродромі Карлівка піднялися в повітря радянські винищувачі. Не маючи зв'язку з землею, вони кружляли над центром охопленого полум'ям аеродрому і лише мигали бортовими вогнями, подаючи умовний сигнал прожекторникам: „Ми тут, освітіть ціль”. Але зенітні прожекторні установки були знищені в перші хвилини нальоту. Коли у винищувачів почало закінчуватися паливе, вони повернулися на свій аеродром, заправилися і знову пішли на Полтаву. Командування 310-ї дивізії надіслало на допомогу ще шість винищувачів з Харкова і шість з Кременчука. Але пілоти і цих літаків не могли самостійно виявити супротивника, а з землі їх ніхто не наводив на ціль, тож вони даремно баражували в нічному небі, перехрещеному смугами трас, тримаючись віддалік і вище від них.

Майже дві години тривало бомбардування аеродрому в Полтаві. Німецькі літаки вели його з горизонтального лету фугасними, запалювальними й уламковими бомбами. Весь час у небі висіли освітлювальні бомби. Спалахнули один за одним десятки літаків, над летовищем здійнялася заграва. Усюди рвалися бомби, бензобаки й боезапас літаків. Зайнявся склад авіаційного бензину. Радянські солдати й офіцери про-

бували рятувати техніку⁷³, деякі з них загинули. Відходячи від цілі, екіпажі „Гейнкелів” знижувалися й вели вогонь з бортової зброї⁷⁴.

Миргород тієї ночі врятувала густа хмарність, у якій ескадра KG-55 втратила орієнтування. Зробивши кілька маневрів, на які було змарновано близько години, літаки KG-55 з'явилися над палаючим полтавським аеродромом тоді, коли вже останні бомбардувальники KG-53 ішли на захід. І знову посипалися бомби. У ту ніч тут діяли 180 бомбардувальників He-111, які скинули понад сто тонн бомб⁷⁵. Німці не втратили жодного літака (за іншими даними – зенітники збили два німецькі літаки, винищувачі – жодного⁷⁶). Вранці, коли літаки Люфтваффе повернулися на свої аеродроми, по деяких з них радянська авіація завдала бомбардувально-штурмових ударів⁷⁷.

У доповідній записці Й.Сталіну 22 червня маршал авіації Г.Ворожейкін і генерал-полковник А.Нікітін зазначали, що в нальоті німецької авіації на авіабазу ВПС США в Полтаві брало участь 50 бомбардувальників Ju-88 і He-111, які діяли групами по 6 – 8 літаків з висоти 3000 м і застосовували фугасні, дрібноуламкові й запалювальні бомби, а також міни, гранати та пальну суміш. Наліт тривав 1 годину 40 хвилин. У результаті втрачено 44 літаки, 500 – 600 бочок авіапального й два капоніри з боєприпасами. Людські втрати становили: з особового складу авіабази вбитими 17 і пораненими – 52 чоловіки, загинули також 2 американці, а 12 поранено⁷⁸.

Пізніше у своїх спогадах генерал-полковник авіації А. Нікітін навів трохи інші відомості: вбито 30 радянських військовослужбовців і близько 80 поранено. Серед загиблих були кореспонденти радянських газет П.Лідов, П.Кузнецов, С.Струнников. Американці зазнали значно менших втрат: троє вбитих і 13 поранених. На полтавському аеродромі ворог знищив 44 американські бомбардувальники й 15 радянських літаків, дістали ушкодження 25 „Летючих фортець”. На складах згоріло близько 1,5 тис. тонн пального⁷⁹.

У доповідній записці начальника Головного управління контррозвідки „Смерш”, комісару держбезпеки 2-го рангу Абакумову наведено ще більші загальні втрати на полтавському аеродромі: знищено 44 „Летючі фортеці”, 2 літаки „С-47”, 15 винищувачів „Як-9”, 6 „Як-7” і 1 „Гаррікейн”, 3 літаки „У-2” („По-2”). Згоріло 300 тонн бензину, знищено до 2000 авіабомб. Втрати особового складу: американська сторона – один убитий і 15 поранених, радянська сторона – 31 убитий і 88 поранених⁸⁰.

Увесь наступний день, 22 червня, командування радянських ВПС і контррозвідки розбиралося в ситуації і з'ясовувало масштаби трагедії, а німецькі розвідувачі кружляли над Миргородом на великій висоті. Американці наполегливо просили перемістити їх на інші аеродроми. Було вирішено з настанням сутінків американські літаки перегнати з Полтави, Миргорода й Пирятина на інші аеродроми Харківського військового округу –

Запоріжжя, Основа й Чугуїв⁸¹. Коли стало смеркати, „Фортеці” й „Мустанги” перелетіли на інші аеродроми. Зрештою на летовищі Миргорода лишилася тільки одна „Летюча фортеця”, що, розвертаючись на металевому покритті злітно-посадкової смуги, пошкодила колесо, а також радянські „Аерокобри”, які й далі стояли на своїх місцях, у лінієчку. Ніхто не подумав, що наліт може повторитися. І він таки повторився⁸².

Опівночі через засоби сповіщення надійшло повідомлення, що німецькі літаки перетнули лінію фронту. Цього разу вони вийшли на Миргород і утворили над аеродромом на висоті близько 3 500 м розтягнуте коло. Групами по 4 – 5 машин вони скидали бомби й розверталися для наступного заходу на ціль⁸³.

Внаслідок повітряної атаки вночі проти 23 червня втрат зазнала тільки радянська сторона. На миргородському аеродромі згорів один винищувач „Аерокобра” і два навчальні літаки („УТІ-4” і „УТ-1”), дістали ушкодження дванадцять „Аерокобр”, загинули шість чоловік і 27 було поранено. Згоріло 370 т пального, аеродром був засипаний дрібними уламковими й запалювальними бомбами⁸⁴.

Наступної ночі німці за ціль обрали Пирятин, однак летовище там виявилось порожнім і німецькі бомбардувальники пішли на запасну ціль – залізничний вузол і станцію Гребінка. Там у нічній темряві зметнулися вгору величезні омахи полум'я. Горіла бойова техніка, цистерни з паливом, розривалися боє-

припаси, гинули люди⁸⁵. За іншими джерелами, в Пирятині тоді згоріло 30 т бензину, поранення дістали шість чоловік. Серед американців втрат особового складу не було⁸⁶.

Отже, три ночі поспіль німецька авіація безкарно бомбардувала аеродроми Полтавського аеровузла, а також станцію Гребінка. Виникає питання: що ж робила ППО? Адже вона мала радіолокаційні станції, прожекторні підрозділи, зенітну артилерію, нічні винищувачі, мережу постів військ повітряного стеження, сповіщення та зв'язку, а також прекрасно обладнані підземні командні пункти. Справді, усе це було. Бракувало лише одного – умілого, чіткого й злагодженого керування всіма цими силами в складних бойових обставинах.

23 червня генерал-майор К.Спатац надіслав офіційне співчуття родинам загиблих під час нальоту. Водночас він заборонив друк в американській пресі будь-яких матеріалів про цю трагедію⁸⁷. Тільки в березні 1945 р. в газеті „Філадельфія Інквайер” („The Philadelphia Inquirer”) з'явилася публікація її московського кореспондента, у якій згадувалося про загибель цілої ескадрильї з 47 літаків „Летюча фортеця” і про замовчування цього факту.

Попри втрати черговий виліт американських ВПС мав відбутися 25 червня, але через погану погоду його скасували. Бойове завдання американські пілоти виконали пізніше й щасливо дісталися англійських баз. В Англію відправили й екіпажі, що втратили свої машини 22 червня під час нальоту. Вони не-

забаром отримали нові літаки і знову взяли участь у бойових діях⁸⁸.

Однак план усієї операції „Френтік” опинився під загрозою зриву. І американське військово-політичне керівництво відповідно зреагувало. Було складено новий докладний план операції, що його посол США А.Гарріман представив наркомунікордонних справ СРСР В.Молотову в спеціальному листі від 10 липня. У ньому висловлювалося прохання американського уряду про надання згоди радянським урядом на запропонований план операції, який передбачав збільшення чисельності американського військового персоналу і створення ще однієї бази⁸⁹.

Після складних переговорів з американською стороною на пропозицію про збільшення кількості й розширення баз і додаткове розміщення на них 5000 військовослужбовців США Й. Сталін дав заперечну відповідь, а заходи для зміцнення ППО Полтавського аероузла звелися до заміни 57-го гвардійського ВАП на краще укомплектований 66-й гвардійський ВАП на тих самих винищувачах Р-39, а також до поповнення літаками 310-ї авіадивізії⁹⁰.

Американці, розуміючи, що їхній план може не дістати схвалення, і не маючи наміру конфронтувати з радянським керівництвом, зокрема з Й.Сталіним, який обіцяв надати американським ВПС бази на радянському Далекому Сході для ударів по Японії, запропонували компромісне рішення – виконання операції за планом „Френтік” продовжувати, але для участі в ній залучати поки що самі лише літаки-винищувачі далекої дії.

Усю першу половину липня 1944 р. питання дальшого проведення операції „Френтік” лишалося відкритим. Потім американське керівництво прийняло пропозицію генерала К. Спаатса продовжувати „човникові” нальоти на німецькі об'єкти силами тільки винищувачів, без стратегічних бомбардувальників, аж до часу, коли буде посилено ППО 169-ї АБОП. Вирішили використовувати змішану групу винищувачів Р-38 і Р-51. Для рейду призначили 14-у, 31-у і 81-у FG 15-ї повітряної армії. Командувати групою було доручено бригадному генералові Д.Строзеру.

Операція „Френтік III” розпочалася 22 липня. Група Д.Строзера блокувала німецькі винищувачі на румунському аеродромному вузлі Бузау – Зілестія. В операції було задіяно 73 винищувачі Р-38 „Лайтнінг” і 41 винищувач Р-51В „Мустанг”. Американці втратили 5 винищувачів Р-38, а один пошкоджений у бою винищувач здійснив вимушену посадку за лінію фронту на радянській території. Після трьох днів перебування в Пирятині 38 (за іншими даними – 33) винищувачів-бомбардувальників Р-38 і 34 винищувачі Р-51В „Мустанг” завдали удару по авіабазі Мелец у Польщі, а повертаючись назад у Пирятин, пілоти 307-ї ескадрильї 31-ї FG помітили групу до 40 німецьких пікірувальників Ju-87, що штурмували бомбовим ударом радянські позиції. За 20 хвилин бою 12 „Мустангів” збили 15 „Юнкерсів”⁹¹.

26 липня група винищувачів Р-38 і Р-51 завдала бомбового удару по нафтопромислах у районі Бухарест





– Плоєшті (Румунія) і потім приземлилась в Італії. 29 липня в Італію прибула група з 14 винищувачів, що затрималась у Пирятині з технічних причин⁹².

Операція „Френтік IV” проводилась з 31 липня. Винищувачі 82-ї і 52-ї FG, що вилетіли з авіабаз Італії в Україну, потрапили на маршруті в сильну грозу і це позначилось на технічному стані авіатехніки. Тому план їхніх дій довелося скоротити. Було виконано, безпосередньо в інтересах Червоної армії, тільки два рейди. 4 серпня 1944 р. по німецькому аеродрому поблизу міста Фокшани в Румунії завдали удару 42 „Лайтнінги” й 35 „Мустангів”, які знищили й пошкодили 13 літаків супротивника, а також потяг з військами і технікою. У цьому вильоті американці втратили п'ять машин, а ще сім зробили вимушену посадку на вже визволеній Червоною армією території. 6 серпня, повертаючись в Італію, усі справні літаки групи „Френтік IV”, а це 26 P-38 і 27 P-51, штурмували аеродром Зілестія⁹³.

До того часу на Полтавському аеровузлі перебували 1324 військово-службовці американських ВПС – 1235 чоловік постійного і 89 змінного складу (поранені й хворі, що вже одужували, а також екіпажі, які чекали закінчення ремонту їхніх літаків). Перерва, що настала в бойовій діяльності, призвела до зниження дисципліни серед американських військовиків і це завдало чимало клопоту радянському й американському командуванню.

Проаналізувавши результати операції „Френтік III” і „Френтік IV”, східне авіаційне командування США

дійшло висновку, що дії самих тільки винищувачів обходяться занадто дорого, а головне – не вирішують найважливішого завдання проекту „Френтік” – продемонструвати силу, міць і роль американських стратегічних бомбардувальників у дезорганізації військової, економічної і промислової системи Німеччини. Отже, „човникові” рейди без залучення „Летючих фортець” не мали перспективи, а посилати в Полтаву стратегічні бомбардувальники B-17 авіаційне командування США в Європі не зважувалося, вважаючи, як і раніше, ППО авіабаз слабкою. Однак генерал К.Спаатс кінець кінцем пішов на ризик.

6 серпня (за іншими даними – 5 серпня⁹⁴) з аеродромів Англії стартувала група з 78 „Летючих фортець” і 64 „Мустангів” під командуванням полковника Д.Грегема з 8-ї повітряної армії США, поклавши початок новій операції – „Френтік V”. З технічних причин дві „Фортеці” повернулися до Англії, решта завдала бомбового удару по авіазаводу в Рамелі (Польща) і приземлились на аеродромах 169-ї АБОП. Цілу ніч літаки готувалися до нового бойового вильоту. Вранці 7 серпня з Полтавського аеровузла піднялися в повітря 57 „Фортець” і 39 винищувачів супроводу P-51. Технічні неполадки на двох B-17 і десяти P-51 не дали їм змоги летіти далі і вони повернулися в Полтаву й Пирятин. Позостали 55 B-17 і 29 винищувачів завдали бомбового удару по нафтопереробному заводу в Тржебіні (Польща), відтак узяли курс на Полтаву. І знову всю ніч особовий

склад 169-ї АБОП готував „Фортеці” й „Мустанги” до наступного бойового вильоту. 8 серпня вранці американське з’єднання взяло курс на Румунію, щоб знову вдарити по аеродромах Бузау – Зілестія. Прикриття „Летючих фортець” забезпечували 55 „Мустангів”. У повітряному бою, що зав’язався з 35 німецькими літаками, вдалося збити один „Мессершміт”⁹⁵.

Тим часом у результаті наступу на Правобережній Україні радянські війська просунулися на 250 – 400 км. У цьому наступі брали одночасно участь шість радянських танкових армій. Успіхи радянських військ, що вступили на територію кількох європейських держав, а також відкриття другого фронту й наступ англо-американських військ у Західній Європі зумовили значне скорочення території, утримуваної супротивником. Стратегічний авіаційний наступ союзників дуже підірвав виробничий потенціал Німеччини. Незаперечними були й досягнення радянської авіації, яка знищила в повітряних боях і на аеродромах понад 1400 літаків Люфтваффе⁹⁶. За цих умов „човникові” рейди стали економічно недоцільними. Більший наголос почали робити на політичному значенні операцій, демонстрації світові непорушної єдності союзних армій.

На початку серпня в радянсько-американських відносинах виникла проблема, пов’язана з поданням допомоги Армії Крайовій, яка підпорядковувалась польському емігрантському урядові в Лондоні. 1 серпня 1944 р. АК підняла збройне повстання у Варшаві, маючи на меті визво-

лити місто самостійно, ще до підходу Червоної армії і Війська Польського.

Англійський уряд звернувся по допомогу до американців і ті пообіцяли скидати вантажі варшав’янам, які вели тяжку збройну боротьбу проти німецьких військ. Виконати свою обіцянку американці могли, тільки організувавши спеціальні „човникові” польоти. Оскільки Й.Сталін і радянське керівництво, звичайно, робили все для того, щоб запобігти переходові влади в Польщі до лондонського еміграційного уряду, вони негативно поставились до активності американців. Американського посла А.Гаррімана було запрошено до Народного комісаріату закордонних справ, де йому прямо заявили про незгоду СРСР з використанням операції „Френтік VI” для постачання вантажів варшавським повстанцям. Як результат – рейд на Варшаву відклали. Американці опинилися в незручному становищі. А їхні дипломатичні демарші не мали вислідів – тут зіткнулись два принципово різні погляди на повоєнний устрій у Європі.

Штаб К.Спаатса терміново опрацював два альтернативні плани „Френтік VI”, але їх радянська сторона не прийняла. Позиція СРСР лишалася незмінною до початку вересня 1944 р., коли стало ясно, що повстання приречене на поразку. А втім і тоді Й.Сталін, даючи санкцію на черговий план за програмою „Френтік VI”, попередив А.Гаррімана, що на скидання вантажів повстанцям він не згоден⁹⁷.

Початок операції „Френтік VI” припав на 11 вересня. З англійських





Світлини з фондів Центрального музею Збройних сил України, надані П.Лимаренком (США)



*Commanding Officer
in Command, USSLAF
announces the marriage of
Hilde M. Sovoni, ANC
to
William R. Kaluta, C.E.
20 April 1945*



баз піднялися 75 B-17 і 64 P-51 зі складу 96-ї і 52-ї BG та 20-ї FG. Ціллю бомбардування були збройові заводи в місті Хемніці (Східна Німеччина). Одна „Фортеця” й два „Мустанги” дістали ушкодження, однак щасливо сіли на радянській території. Решта зробили посадку на аеродромах Полтавського аероузла. Дві доби перебували американські пілоти – учасники операції „Френтік VI” – на аеродромах 169-ї АБОП. За цей час було проведено технічне обслуговування, поточний ремонт і підготовку літаків до наступного бойового вильоту. 13 вересня 73 B-17 і 55 P-51 вилетіли в Італію, але попередньо завдали бойового удару по сталеплавильних і збройових заводах у Діосжорі (Угорщина)⁹⁸.

У середині вересня, коли Червона армія вже стояла під стінами Варшави, Й.Сталін дав згоду на повітряне постачання варшавських повстанців. 15 вересня з Англії вилетіли літаки 8-ї повітряної армії групи „Френтік VII”, але, втративши два „Мустанги” в сильному грозовому фронті, група повернулася на англійські бази.

Колесо нової операції набирало обертів. 18 вересня 110 „Летючих фортець” з 95-ї, 100-ї і 390-ї BG та 73 „Мустанги” з 354-ї, 355-ї, 357-ї і 358-ї FG пішли на Варшаву. Через технічні збої повернулися назад три B-17 і дев’ять винищувачів P-51. У районі Варшави з висоти 4250 м „Фортеці” скинули вантаж, проте на той час повстанці утримували малий площею район, тож значна частина вантажу потрапила в розташування німецьких військ.

До вечора група „Френтік VII” досягла Полтавського аероузла. Самовіддано працювали фахівці й особовий склад 169-ї АБОП. Протягом ночі всі літаки були обслужені й підготовані до вильоту. Відпочилі американські екіпажі наступного дня пішли на останнє бойове завдання з Полтавського аероузла. У небо піднялися всі здатні летіти машини – 93 бомбардувальники B-17 і 62 винищувачі супроводу „Мустанг”. Над Угорщиною група „Френтік VII” лягла на бойовий курс і завдала потужного бомбового удару по об’єктах у районі вузлової станції Жолнок, а потім взяла курс на Італію. Це був останній бойовий рейд стратегічної авіації США з українських аеродромів за проектом „Френтік”⁹⁹.

Виходячи з оперативної ситуації осені 1944 р., дальша експлуатація Полтавської авіабази, від якої фронт відсунувся на 800 км, з військового погляду втрачала сенс. Тепер американська авіація, діючи з території Італії і Франції, могла досягти будь-якого ворожого об’єкта й повернутися на свої аеродроми.

Натомість ретельно вивчалось питання організації зимових операцій з радянських аеродромів. Проте було визнано, що американські збройні сили зможуть незабаром створити бази бомбардувальної авіації ближче до потенційних військових об’єктів-цілей у Німеччині, ніж бази на території СРСР.

На продовження проекту „Френтік” американці запропонували після 1 листопада 1944 р. використовувати тільки одну базу (у Полтаві) як запасну, на якій належало організу-

вати догляд і ремонт американського устаткування, обслуговування літаків для здійснення невеликих наскрізних операцій протягом зими, а навесні можна було б у разі потреби відновити більші масштабом операції. Американський персонал авіабази мав бути скорочений приблизно до 300 чоловік¹⁰⁰.

5 жовтня почалася евакуація з Полтави американських військово-службовців. Першу групу відправили через Ростов і Баку на Каїр, а звідти в Ліверпуль. У жовтні покинув Полтаву керівник Східної групи стратегічних ВПС у Європі генерал Р. Велш. З Тегерана він надіслав генералові О.Пермінову послання, у якому високо оцінював спільну діяльність, роботу особового складу 169-ї АБОП та її керівництва. У посланні, зокрема, відзначалося: „...завдяки почуттю взаєморозуміння і симпатії одне до одного в нас зав'язалися й існували якнайтепліші взаємини. Я сподіваюся, що особовий склад американських ВПС, який відбуває, виконав своє завдання й залишає про себе гарні враження...”¹⁰¹.

До осені 1944 р. Полтавський аеродромний вузол перетворився на своєрідну американську „перевантажну” базу. Через аеродроми вузла до СРСР прибували дипломатичні представники США, привозили вантажі. Там був і „збірний пункт” американських громадян, які поверталися на батьківщину. Гадають, що в лютому 1945 р. по дорозі до Ялти на полтавському аеродромі побували президент США Франклін Рузвельт і прем'єр-міністр Великої Британії В.Черчилль¹⁰².

Взимку 1944 – 1945 рр. через Полтаву здійснювались польоти окремих

літаків – „чартерні” рейси, більшість з яких були спеціального призначення. Проте тогочасне функціонування аеровузла годі було й порівнювати з масштабами його діяльності попереднього періоду.

З 2 червня по 19 вересня 1944 р. на авіабазах Полтавського аеровузла побувало 1300 бойових літаків ВПС США, що брали участь у „човникових” операціях. Серед них – 529 „Летючих фортець”, 106 „Лайтнінгів” і 395 „Мустангів”. У ході 18 бомбардувальних рейдів американські пілоти зробили 2207 літако-вильотів і скинули на ворога близько 2000 тонн бомб. У повітряних боях вони знищили до ста німецьких літаків і понад 60 на землі. Американські літаки-розвідувачі, що, крім Полтавського аеровузла, використовували й інші аеродроми, виконали 117 бойових вильотів і сфотографували 174 цілі. Тільки за період з травня по листопад 1944 р. на аеродромах аеровузла побували 8916 американців. Після виведення основної частини американського контингенту в Полтаві лишилося 200 військово-службовців США, проте роботи їм протягом зими майже не було. На той час генерала О.Пермінова на посаді командира 169-ї АБОП змінив генерал-майор Ковальов¹⁰³.

7 лютого 1945 р. Ф.Рузвельт надіслав меморандум Й.Сталіну, в якому просив дати згоду на використання ВПС США двох аеродромів, цього разу вже в районі Будапешта. Радянський уряд відповів згодою¹⁰⁴. Ситуація на фронтах складалася надалі на користь союзників і стало зрозумілим, що „човникових” операцій з Полтавського аеровузла біль-

ше не буде. Навесні відновився вивід американських військовиків з Полтави, разом з ними вивозили й найцінніше устаткування. Американські літаки прямували маршрутом через Анкару й Каїр. Засоби радіонавігації і більша частина обладнання залишилася на базах і були офіційно передані радянській стороні¹⁰⁵.

На початку літа евакуація особового складу й майна США, якою керував бригадний генерал Вільям Річчі, завершилася. Дата офіційного завершення операції „Френтік” – 22 червня 1945 р. Того дня генерал В.Річчі останнім покинув Полтаву.

Радянські військовослужбовці, що брали участь у „човникових” операціях, були нагороджені орденами й медалями США¹⁰⁶. Своєю чергою радянський уряд відзначив орденами й медалями багатьох американських військовиків¹⁰⁷. Надсекретна операція „Френтік” стала зразком бойового співробітництва й взаєморозуміння в боротьбі проти спільного ворога в роки Другої світової війни. Прем’єр-міністр Великої Британії Вінстон Черчілль, відзначаючи внесок пілотів бомбардувальної авіації союзників у перемогу над фашизмом, писав: „Ці герої ні разу не здригнулися й не занепали на душі. Їхня відданість неабияк прислужилася перемозі. Честь їм і слава”¹⁰⁸.

ПРИМІТКИ

¹ Слід зазначити, що американські пілоти раніше вже літали таким способом. „Човникові” операції започатковано 17 серпня 1943 р. бомбардуванням 146 літаками Б-17 (8-ї повітряної армії США) об’єктів міста

Регенсбург (Німеччина). Літаки тоді піднялися з аеродромів Англії і сіли в Північній Африці.

² Переписка председателя Совета министров СССР с президентами США и премьер-министрами Великобритании во время Великой Отечественной войны 1941 – 1945 гг. – Москва, 1976. – Т. 2. – С. 21.

³ Там само. – С. 22.

⁴ Там само. – С. 25 – 26.

⁵ Там само. – С. 32 – 33.

⁶ Там само. – С. 41 – 42.

⁷ Там само. – С. 113 – 114.

⁸ Там само. – С. 113.

⁹ Никитин А. „Челночные” операции // Военно-исторический журнал. – 1975. – № 11. – С. 42.

¹⁰ Там само.

¹¹ „Летюча фортеця” – бомбардувальник Б-17, випускався фірмою „Бойнг” з 1935 р. Двигуни – „Райт-Циклон” GR-1820-97 – 4 шт., потужність 1200 к.с. кожний; довжина планера (фюзеляжа) – 22,6 м; розмах крил – 31,64 м, площа крила – 132,1 кв.м; злітна вага – 29,7 т; максимальна швидкість – 481 км/год; далькість лету – 2736 км; практична стеля – 10 850 м; бомбове навантаження – 2 742 кг; оборонне озброєння – 12,7 мм великокаліберні кулемети „Браунінг” – 13 од.; екіпаж – 10 чол.

¹² Никитин А. Зазнач. праця. – С. 42.

¹³ Виноградов Р., Мишаев А. Самолеты СССР. – Москва, 1961. – С. 221 – 222.

¹⁴ Котельников В., Лейко О. Челночные операции бомбардировщиков США с советских аэродромов // Вопросы истории. – 1993. – № 2. – С. 165.

¹⁵ Никитин А. Зазнач. праця. – С. 42.

¹⁶ Кальной Д., Сovenko А. Полтавская история: Ч.1 // Авиация и время. – 1996. – № 6. – С. 34.

¹⁷ Там само.

¹⁸ Там само.

¹⁹ Там само.

- 20 Там само.
- 21 Там само.
- 22 Там само.
- 23 Никитин А. Зазнач. праця. – С. 42.
- 24 Щепанков Н. Операция „Фрэнтик” // Красная звезда. – 1994. – № 76.
- * Вони носили на рукаві виготовлену в Москві емблему у формі трикутника й написом російською мовою „Америка”, вишитим над орлом з розправленими крилами.
- 25 Кожевников М. Командование и штаб советской армии в Великой Отечественной войне 1941 – 1945. – Москва, 1985. – С. 187.
- 26 Котельников В., Лейко О. Зазнач. праця. – С. 166.
- 27 О взаимосвязи и координации между воздушными силами Красной Армии и англо-американскими воздушными силами // Красная звезда. – 1944. – № 131.
- 28 Никитин А. Зазнач. праця. – С. 42.
- 29 Кальной Д., Сovenko А. Полтавская история: Ч.І. – С. 35.
- 30 Никитин А. Зазнач. праця. – С. 43.
- 31 Infield Glenn V. The Poltava Affair. – New York, 1973. – P. 67–70.
- 32 Ibid. – P. 69–71.
- 33 Высокоостровский Л. Американские „Летающие крепости” на советском аэродроме // Красная звезда. – 1944. – № 132.
- 34 Котельников В., Лейко О. Зазнач. праця. – С. 166.
- 35 Infield Glenn V. Op. cit. – P. 72.
- 36 Щепанков Н. Зазнач. праця; О взаимосвязи и координации между воздушными силами Красной Армии и англо-американскими воздушными силами // Красная звезда. – 1944. – № 131.
- 37 Infield Glenn V. Op. cit. – P. 72 – 73.
- 38 Никитин А. Зазнач. праця. – С. 42; Щепанков Н. Зазнач. праця; Высокоостровский Л. Зазнач. праця.
- 39 Кальной Д., Сovenko А. Полтавская история: Ч.ІІ // Авиация и время. – 1997. – № 1. – С.40.
- 40 Никитин А. Зазнач. праця. – С. 42; Высокоостровский Л. Зазнач. праця.
- 41 Кальной Д., Сovenko А. Полтавская история: Ч.ІІ. – С. 40.
- 42 Вручение американского ордена заместителю командующего Военно-воздушными силами Красной Армии генерал-полковнику авиации А.В.Никитину // Красная звезда. – 1944. – № 137.
- 43 Никитин А. Зазнач. праця. – С. 44.
- 44 Там само; Кальной Д., Сovenko А. Полтавская история: Ч.ІІ – С. 42.
- 45 Там само.
- 46 Котельников В., Лейко О. Зазнач. праця. – С. 166.
- 47 Денисов Н. Американские летчики // Красная звезда. – 1944. – № 138.
- 48 Кальной Д., Сovenko А. Полтавская история: Ч.ІІ – С. 42.
- 49 ЦАМО РФ. – Ф. 169 АБОП. – Оп.20685. – Спр. 1. – Арк. 21 (надав В.Романенко).
- 50 Кальной Д., Сovenko А. Полтавская история: Ч.ІІ. – С. 42; ЦАМО РФ. – Ф. 169 АБОП. – Оп. 20271. – Спр.29. – Арк.120.
- 51 Никитин А. Зазнач. праця. – С. 44.
- 52 Налет американской авиации на военные объекты противника в Румынии и Югославии // Красная звезда. – 1944. – № 139.
- 53 Infield Glenn V. Op. cit. – Додатки; Кальной Д., Сovenko А. Полтавская история: Ч.ІІ. – С. 42 – 43.
- 54 Денисов Н. Комбинирующий удар „Летающих крепостей” // Красная звезда. – 1944. – № 139.
- 55 Кальной Д., Сovenko А. Полтавская история: Ч.ІІ. – С. 42.
- 56 Щепанков Н. Зазнач. праця.
- 57 Infield Glenn V. Op. cit. – P.127–139. – Додатки; Кальной Д., Сovenko А. Полтавская история: Ч.ІІ. – С. 42 – 43.
- 58 ЦАМО РФ. – Ф. 169 АБОП. – Оп. 20685. – Спр. 1. – Арк. 41 (надав В.Романенко).
- 59 Там само.
- 60 Там само.
- 61 Там само.

- 62 Щепанков Н. Зазнач. праця.
- 63 Никитин А. Зазнач. праця. – С. 43.
- 64 KG – Kampfgeschwader – бомбардувальна ескадра, що приблизно дорівнювала радянській бомбардувальній дивізії. Усього близько 94 літаків.
- 65 Кальной Д., Сovenко А., Романенко В. Полтавская история: Ч. III // Авиация и время. – 1997. – № 2. – С. 39 – 40.
- 66 Там само. – С. 40.
- 67 Никитин А. Зазнач. праця. – С. 44.
- 68 Кальной Д., Сovenко А., Романенко В. Полтавская история: Ч. III. – С. 40.
- 69 Никитин А. Зазнач. праця. – С. 44.
- 70 Щепанков Н. Зазнач. праця.
- 71 Котельников В., Лейко О. Зазнач. праця. – С. 166.
- 72 Никитин А. Зазнач. праця. – С. 45.
- 73 Там само.
- 74 Кальной Д., Сovenко А., Романенко В. Полтавская история: Ч. III. – С. 41.
- 75 Там само.
- 76 Котельников В., Лейко О. Зазнач. праця. – С. 166.
- 77 Кальной Д., Сovenко А., Романенко В. Полтавская история: Ч. III. – С. 41.
- 78 Щепанков Н. Зазнач. праця.
- 79 Никитин А. Зазнач. праця. – С. 42.
- 80 ЦАМО РФ. – Ф. 169. – Оп. 1. – Спр. 9. – Арк. 16.
- 81 Щепанков Н. Зазнач. праця.
- 82 Иванов А. Три бессонные ночи на Полтавщине // Правда Украины. – 1995. – № 43.
- 83 Кальной Д., Сovenко А., Романенко В. Полтавская история: Ч. III. – С. 41.
- 84 ЦАМО РФ. – Ф. 169 АБОП. – Оп. 1. – Спр. 38. – Арк. 36.
- 85 Иванов А. Зазнач. праця.
- 86 ЦАМО РФ. – Ф. 169. – Оп. 1. – Спр. 38. – Арк. 36.
- 87 Никитин А. Зазнач. праця. – С. 45.
- 88 Там само. – С. 46.
- 89 Советско-американские отношения во время Великой Отечественной войны 1941 – 1945: Документы и материалы. – Москва, 1984. – Т. 2. – С. 161 – 163.
- 90 Котельников В., Лейко О., Никитин А. Зазнач. праця. – С. 166.
- 91 Там само; Кальной Д., Сovenко А., Романенко В. Полтавская история: Ч. IV // Авиация и время. – 1997. – № 3. – С. 34; Infield Glenn V. Op. cit. – P. 176.
- 92 Кальной Д., Сovenко А., Романенко В. Полтавская история: Ч. IV. – С. 34; Infield Glenn V. Op. cit. – P. 177 – 179.
- 93 Там само.
- 94 Котельников В., Лейко О. Зазнач. праця. – С. 167.
- 95 Кальной Д., Сovenко А., Романенко В. Полтавская история: Ч. IV. – С. 35; Infield Glenn V. Op. cit. – P. 180, додаток.
- 96 Советская военная энциклопедия. – Москва, 1978. – Т. 6. – С. 490 – 492.
- 97 Кальной Д., Сovenко А., Романенко В. Полтавская история: Ч. IV. – С. 36; Infield Glenn V. Op. cit. – P. 180, 188–190, 225, додаток.
- 98 Там само.
- 99 Там само.
- 100 Советско-американские отношения во время Великой Отечественной войны 1941 – 1945. – С. 191 – 192.
- 101 Никитин А. Зазнач. праця. – С. 46.
- 102 Переписка председателя Совета министров СССР с президентами США и премьер-министрами Великобритании во время Великой Отечественной войны 1941 – 1945 гг. – Москва, 1976. – Т. 2. – С. 196.
- 103 Кальной Д., Сovenко А., Романенко В. Полтавская история: Ч. IV. – С. 37; ЦАМО РФ. – Ф. 169. – Оп. 1. – Спр. 64. – Арк. 24.
- 104 Переписка председателя Совета министров СССР с президентами США и премьер-министрами Великобритании во время Великой Отечественной войны 1941 – 1954 гг. – С. 201.
- 105 Там само. – С. 196 – 197.
- 106 Котельников В., Лейко О. Зазнач. праця. – С. 167.
- 107 Никитин А. Зазнач. праця. – С. 46.
- 108 Черчилль У. Вторая мировая война. – Москва, 1991. – Кн. 3. – Т. 5 – 6. – С. 291 – 292.