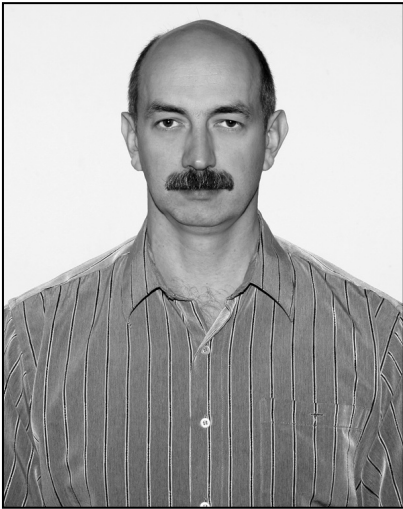


БОЙОВІ ДІЇ АВІАЦІЇ У БЕРЕЗНЕГОВАТО- СНІГІРІВСЬКІЙ НАСТУПАЛЬНІЙ ОПЕРАЦІЇ 1944 РОКУ



Вадим КОЛЕЧКІН,
*старший викладач кафедри соціально-гуманітарних
наук Кіровоградської льотної академії
Національного авіаційного університету*



Андрій ГРИЩУК,
*старший викладач гуманітарних і правових дисциплін
Кіровоградського інституту регіонального
управління та економіки*

Колечкін В., Грищук А. *Бойові дії авіації у Березнеговато-Снігірівській наступальній операції 1944 року.*

У статті розглянуто застосування авіації у Березнеговато-Снігірівській наступальній операції радянських військ у березні 1944 року, показано склад та співвідношення радянської та німецької і румунської авіації, бойові дії та втрати сторін.

Ключові слова: *Березнеговато-Снігірівська операція, повітряна армія, бомбардувальники, винищувальна авіація.*

Колечкин В., Грищук А. Боевые действия авиации в Березнеговато-Снегиревской наступательной операции 1944 года.

В статье рассматривается применение авиации в Березнеговато-Снегиревской наступательной операции советских войск в марте 1944 года, показано состав и соотношение советской и немецко-румынской авиации, боевые действия и потери сторон.

Ключевые слова: Березнеговато-Снегиревская операция, воздушная армия, бомбардировщики, истребительная авиация.

Kolyechkin V., Grischuk A. Fighting aircraft in Bereznehovato-Snihirivskiy offensive in 1944.

The article considers the use of aircraft in Bereznehovato-Snihirivskiy offensive Soviet troops in March 1944, shows the composition and value of Soviet and German and Romanian aviation, fighting and losing of the sides.

Keywords: Bereznehovato-Snihirivska operation, Air Army, bombers, fighter aircraft.

У період з 6 березня по 16 березня 1944 року 3-й Український фронт провів Березнеговато-Снігіривську наступальну фронтову операцію. Вона полягала у наступі у Миколаївсько-Одеському напрямку з метою розгрому противника між річками Інгулець та Південний Буг.

17-а повітряна армія (ПА), що підтримувала фронт, на 1 березня 1944 року налічувала 613 бойових літаків [12, 23]. Проте лише 500 з них були боездатними, решта вимагали ремонту. Частина літаків входила до складу 1-го гвардійського змішаного авіакорпусу, що перебував у тилу з метою відпочинку та поповнення [12, 4]. В цілому середньодобова кількість літаків, що були залучені до бойових дій, протягом місяця дорівнювала 459. У складі армії налічувалося також 113 транспортних і зв'язкових літаків [12, 5].

Радянській авіації протистояли німецькі та румунські авіаційні частини, які базувалися на південь від паралелі Первомайська, і мали, згідно з радянськими даними, до 785 бойових і транспортних літаків. 17-й ПА протистояв I-й авіакорпус Люфтваффе, яким командував генерал Пауль Дейхманн. Реально під командою Дейхманна були зосереджені близько 450 бойових та 180 транспортних літаків [1]. Крім того, у його підпорядкуванні перебували 59 літаків 1-го авіакорпусу королівських румунських вій-

ськово-повітряних сил генерала Емануїла Іонеску [7, 229]. Таким чином, загальна кількість бойових літаків, яка могла бути використана німцями та румунами, навряд чи перевищувала 550. Якщо враховувати, що німецькі і румунські авіакорпуси також мали значну частину літаків, котрі перебували в стані ремонту, то сили сторін можна було б вважати приблизно рівними, якби зазначені німецькі і румунські авіаційні частини одночасно не повинні були діяти і проти 5-ої ПА генерала С. К. Горюнова. Окрім того, з боку радянських військ до бойових дій періодично були залучені пілоти 8-ї ПА, що налічувала наприкінці лютого близько 600 бойових літаків, а також Скадовської групи військово-повітряних сил Чорноморського флоту (70-90 боездатних літаків). Отже більш ніж подвійна перевага в силах була на боці радянської авіації.

Умови базування радянської авіації були важкими. Аеродроми на лівому березі Дніпра вже були занадто далеко від району бойових дій. На правому ж березі в розпорядженні командування 17-ої ПА була лише недобудована стаціонарна льотна смуга в Кривому Розі. Наприкінці лютого 1944 року місцеві партійні органи мобілізували населення міста, щоб привести аеродром до ладу. Але і після того аеродром забезпечував бойову роботу лише двох полків одночасно. Не були побудовані рульові доріжки і

стюанки, літаки стояли на краях злітної смуги, що провокувало аварії. Весь захист аеродрому складався з кількох зенітних кулеметів та гармат дрібного калібру, пунктів повітряного спостереження та двох пар винищувачів. На щастя, командування німецької авіації не скористалося вигідним моментом [10, 257-258].

Більшість ґрунтових аеродромів стали непридатними для використання. Бездоріжжя ускладнило підвіз пального, боєприпасів та інших необхідних матеріалів. Місцеве населення разом з солдатами іноді на руках підносило до літаків боєприпаси, трембувало у пісок та багнюку солону й очерет, намагаючись хоч якось зміцнити ґрунт на аеродромах.

Згідно з планом наступу, головний удар по німецьких військах повинні були завдати 46-а та 8-а гвардійська армії. Командування фронту вимагало від 17-ї ПА активного знищення вогневих пунктів та вузлів опору супротивника, зриву перегрупування його військ та дезорганізації управління ними. Після прориву оборони німців в бій повинна була бути введена кінно-механізована група генерала І. А. Плієва. Авіація 17-ої ПА на цьому етапі повинна була зосередити свої головні зусилля на підтримці наступу кінно-механізованої групи.

Погодні умови були несприятливими для підготовки та проведення наступу. Діям авіації заважали мряка, що час від часу переходила в хуртовину, постійні тумани, низькі хмари. Проте бойові вильоти не припинялися. Велася розвідка переднього краю ворожої оборони, залізничних та автомобільних шляхів в тилу німців, місць концентрації військ та техніки.

Характерною особливістю дій радянської авіації напередодні і під час наступу було широке застосування «вільного польовання», причому не тільки винищувачами, але й бомбардувальниками та штурмовиками. У складних погодних умовах одиначні екіпажі самостійно відшукували й атакували наземні цілі. Іноді «вільне по-

лювання» поєднувалося з розвідкою. Командуванням були відзначені екіпажі бомбардувальників капітана Лебедева, старшого лейтенанта Федорця, лейтенантів Журавльова та Золотарьова [2, 107].

Наступ розпочався 6 березня 1944 року. Вночі бомбардувальники А-20 244-ої бомбардувальної авіадивізії (БАД) завдали масованих ударів по ближніх тилах 6-ої польової армії німців. У результаті удару були порушені система управління військами і прифронтіві залізничні перевезення. Одночасно німецькі фронтовики були атаковані нічними бомбардувальниками По-2 з 262-ї дивізії [2, 108-109]. Вранці 6 березня розпочалася артпідготовка, і наземні війська атакували німецьку оборону, але злива завадила 17-й ПА активно підтримати наземні війська. Незважаючи на це, перша лінія оборони ворога була прорвана.

7 березня погода трохи покращилася. У повітря піднялися винищувачі та штурмовики, які піддали ударам німецьку оборону та колони німецьких військ, що відступали. Прикриття штурмовиків здійснювали комбіновані групи «яків» та Ла-5Ф чисельністю у 2-4 винищувачі. При цьому Яки здійснювали безпосереднє прикриття штурмовиків, а Ла-5 виконували роль групи повітряного бою. Якщо штурмовики летіли на висоті 20–50 м, то позаду за ними ішли Яки на дистанції 500–700 м і з перевищенням 400 м. Над «яками», на 700–900 м вище, йшла група Ла-5Ф [12, 14]. Дві великі групи Іл-2 з 672-го та 951-го штурмових авіаполків (ведучі груп – лейтенант М. Д'яконов і старший лейтенант А. Кобелєв) атакували колону німецьких військ в районі Троїцько-Сафонове. У результаті удару було знищено 30 автомашин і до 100 вояків. Відзначилися також пілоти 93-го гвардійського штурмового авіаполку (ШАП) лейтенант М. Коїн, молодші лейтенанти Є. Жебровський, А. Мазуров, П. Єршов. Радянські війська за два дні наступу просунулись вперед на 60–80 км [2, 110].

Прикриття наземних військ здійснювали 295-а винищувальна авіадивізія (ВАД) 9-го змішаного авіакорпусу та 288-а ВАД 1-го змішаного авіакорпусу. Прикриття здійснювалося методом, подібним до того, який до того застосувала німецька авіація. Пари винищувачів вилітали з інтервалом 10-15 хвилин і, таким чином, над полем бою завжди перебувала значна кількість радянських винищувачів [12, 13]. Після прориву радянські винищувачі зосередилися на захисті кінно-механізованої групи Плієва. 8 березня винищувачі 897-го винищувального полку 288-ї ВАД під командуванням майора Маркова відбили наліт Ju-87 та He-111 на бойові порядки кінноти, збивши 2 «юнкерси» і 1 «хейнкель» [10, 262].

Цього ж дня було визволено м. Новий Буг, де був розташований штаб 6-ої армії німців. Загалом за перші три дні операції авіатори 17-ої ПА здійснили до 270 бойових вильотів (у тому числі й 163 вильоти – літаки По-2). На бойовий рахунок радянських пілотів було зараховано 1 знищений танк, 20 автомашин, 2 бензоцистерни, 2 гармати польової артилерії, 2 вагони, 15 возів, до 4-х рот німецької піхоти. Транспортні літаки перевезли до 85 т вантажів [12, 7].

Активно велося «вільне полювання» винищувачів. 9 березня о 9:30 пара Як-9Т 659-го ВАП дивізії, ведена командиром полку майором Смешковим, атакувала ланку FW-190. Майор Смешков збив ведучого другої пари німецьких винищувачів. «Вхопивши» пряме попадання 37-мм набою, німецький винищувач розвалився у повітрі. Одночасно лейтенант Копиченко атакував і збив веденого німецької пари [12, 17].

Ворожа авіація намагалася завадити наступу. «Фокке-вульфи» 10-ї штурмової ескадри (SG 10) групами по 4-12 літаків бомбардували і штурмували радянські війська на полі бою та у прифронтовому тилу на глибину до 15-25 км. За кращої погоди їх прикривали 4-6 Me-109 першої групи 52-ї ескадри винищувачів (I/JG 52) або 9-ї винищувальної авіагрупи румунських ВПС.

Бомбардувальники прикривали змішані групи «мессершміттів» та «фокке-вульфів». Кількість винищувачів та ударних літаків у групах найчастіше складала співвідношення – 1 винищувач на 3-4 бомбардувальники, що не дозволяло надійно захистити ударні літаки від атак радянських винищувачів, і німецькі та румунські екіпажі мусили покладатися на стрільців бомбардувальника більше, ніж на власних винищувачів [12, 20].

Прикриваючи наземні війська, німецькі та румунські винищувачі поводитися пасивно і вступали у бій тільки за чисельної переваги або ж несподівано. Якщо радянські винищувачі чинили опір або самі атакували, німці тікали у хмари чи до землі. Вийшовши з-під удару, ворожі винищувачі перегруповувалися і шукали можливості для контратаки. У той же час радянське командування неодноразово відзначало наявність у супротивника досвідчених пілотів. Пасивність же пояснювалася низьким бойовим духом ворога, який зазнавав поразки за поразкою [12, 20]. Бомбардувальна авіація німців, як і радянська, діяла головним чином одиничними екіпажами та дрібними групами. Транспортна авіація німців без винищувального прикриття групами по 3-20 літаків намагалася, користуючись складними метеорологічними умовами, постачати необхідні матеріали своїм військам.

Після здійснення прориву кінно-механізована група була спрямована на південь. Подальший наступ радянських військ створив загрозу оточення для 6-ї армії німців. Німецькі війська почали негайний відступ за р. Південний Буг до Миколаєва. Авіація 17-ої ПА була націлена на знищення відступаючих німецьких військ. Незважаючи на погані погодні умови та умови базування, авіація здійснювала до 300 літако-вильотів на добу. Частина з цих вильотів була здійснена з метою забезпечення групи Плієва паливом, боєприпасами та харчами [2, 111].

Прикриття «повітряного мосту» здійснювали винищувачі 288-ї ВАД. Німецьке командування кинуло проти радянської

авіації Me-109 I/JG 52 та 9-ї винищувальної авіагрупи румунських ВПС. Групами по 4–12 літаків вони атакували радянські транспортні літаки, але не досягли майже ніякого успіху через вдалі дії винищувачів прикриття [2, 111-112].

Щоб зменшити активність німецької авіації командування, вирішили завдати удар по Миколаївському аеровузлу. Для атаки ворожих аеродромів були залучені літаки Скадовської групи ВПС Чорноморського флоту і 8-ї повітряної армії. 10 березня 12 штурмовиків Іл-2 23-го окремого авіаполку ВПС Чорноморського флоту в супроводі 18 «аерокобр» 11-го гвардійського винищувального авіаполку ВПС ЧФ здійснили удар по аеродрому Кульбакіно на околиці міста [8]. Під вогнем зеніток і атаками ворожих винищувачів «Іли» виконали 2 заходи, знищили 8 і пошкодили 7 німецьких літаків на землі, підпалили 3 автомашини, 2 сховища боєприпасів і 1 сховище паливно-мастильних матеріалів. У повітряному бою чорноморці збили (за радянськими даними) 13 німецьких винищувачів. З радянського боку був збитий 1 винищувач, а один Іл-2 підірвався на власних бомбах [6, 51].

У цей же день група штурмовиків 8-ї ПА атакували аеродром Водопой. Штурмовики 503-го ШАП 206-ї ШАД знищили 7 бомбардувальників Ju-88, два ангари і сховище боєприпасів [4]. У повітряному бою винищувачі 73-го гв. ВАП 6-ї гв. ВАД збили 2 FW-190 [11, 68, 151]. З радянського боку був підбитий зенітками «як» молодшого лейтенанта Й.Стопи. Пілот здійснив вимушену посадку між Новомиколаївкою та Ольговкою. Лютчик-штурмовик В. Мілонов намагався вивести Стопу, але його Іл-2 загруз у вологому чорноземі. Тоді командир ланки штурмовиків лейтенант А. Демехін сам приземлився поряд з місцем вимушеної посадки Стопи та Мілонова. П'ятьох авіаторів вдалось розмістити у дво-місному літаку і вивести їх на радянську територію. Таким чином, втрати 8-ї ПА

склали 1 Як та 1 Іл-2 [9]. Німецькі винищувачі з I/JG-52 у свою чергу заявили про 9 збитих радянських літаків [3]. На три збитих літаки претендували румунські пілоти [7, 290].

11 березня радянськими військами було визволено місто Берислав. 12-13 березня кінно-механізована група перехопила шляхи відходу 6-ої армії німців. 13 березня 28-а радянська армія визволила м. Херсон. Опинившись в оточенні, німецьке армійське командування діяло рішуче. Вже у другій половині дня 12 березня було ухвалене рішення про вихід з оточення. Зосередивши всі наявні сили, німці пішли на прорив в напрямку Миколаєва та Вознесенська, кинувши важку техніку, танки та літаки без пального [5, 187]. Німецька транспортна авіація без супроводу винищувачів розпочала рейси до району Снігіривки. Але радянська винищувальна авіація зірвала усі спроби регулярного постачання оточених необхідними матеріалами [2, 115].

Радянська авіація, незважаючи на погану погоду, намагалася зірвати прорив. 12 березня пара Іл-2 951-го ШАП капітана П. Зубко атакувала танкову колону німців, знищивши 2 танки, бензоцистерну та близько взводу німців [2, 113]. Наступного дня повітряні розвідники 237-го ШАП старший лейтенант М.Соболев та молодший лейтенант І. Журба підтвердили відомості про підготовку німців до прориву. За даними розвідки, дві дев'ятки Іл-2 послідовно атакували противника і зупинили атаку однієї з частин німецьких військ у районі Березнігатого. В ударах по артилерійських позиціях німців відзначилися штурмовики капітана І. Данильченка. Успішним був удар кількох груп штурмовиків по німецьких частинах, що вже вийшли з оточення у районі Христофорівки. Успішно діяли також винищувачі 288-ої ВАД та 295-ої ВАД. 17 березня, прикриваючи групу Плієва, лейтенант А.Твердохлебов збив розвідник FW-189. Іншу «раму» знищив старший лейтенант А. Колдунов у парі з веденим [2, 114].

Завдяки вчасному відступу значній частині 17-го та 44-го армійських корпусів 6-ї армії німців вдалося вирватися з оточення. Решта оточених військ була ліквідована до 16 березня. Згідно з даними радянського командування, під час проведення операції німці втратили до 50659 солдат та офіцерів. Більше 13 тис. солдат та офіцерів потрапили в полон. Німці також втратили 276 танків, 192 штурмові гармати та багато іншої техніки [12, 3].

Швидкий наступ наземних військ призвів до відставання тилових закладів. Командування фронту, природно, в першу чергу намагалося забезпечити наземні війська боєприпасами. В умовах, коли швидкість просування автоколон іноді не перевищувала 4-5 км на добу, для забезпечення ведення бойових дій доводилося іноді жертвувати постачанням харчів та обмундирування для військ. Безумовно, страждала в першу чергу піхота, але й авіаційні частини наприкінці березня відчували перебої з харчуванням та речовим постачанням. 17 березня через несвоечасний підвіз пального в 672-му ШАП був зірваний виліт шістки Іл-2 [12, 22].

Важливим завданням для 17-ої повітряної армії були удари по німецьких комунікаціях. Німецькі війська прагнули якомога швидше відійти за Південний Буг. Щоб вивезти війська, бойову техніку, матеріальні цінності, продукти харчування німці використовували всі наявні види транспорту: автомобільний, гужовий та залізничний. В умовах, коли погода вкрай уповільнила рух автотранспорту, залізничні перевезення набули найважливішого для окупантів значення. Радянське командування розуміло це і віддало наказ авіації на боротьбу з німецькими залізничними перевезеннями. 16 березня екіпажі 449-го БАП протягом однієї ночі знищили 5 німецьких ешелонів [2, 116]. Активно діяли на німецьких комунікаціях пілоти 659-го та 866-го ВАП 288-ї ВАД. В одному з вильотів 3 групи «яків» атакували і знищили 2 ешелони з військами і технікою [10, 264].

17 березня 1944 року, враховуючи проблеми з постачанням пального армійській авіації, командування 3-го Українського знову залучило до бойових дій пілотів 23-го окремого ШАП ВПС Чорноморського Флоту. Пілоти-чорноморці атакували залізничний міст та автогужову переправу через Південний Буг в районі села Піски. Результатом удару стало припинення руху через переправу та міст на 3 доби [6, 51].

Переслідуючи німецькі війська, 3-й Український фронт до 20 березня вийшов на р. Південний Буг та до м. Миколаїв. Форсувати річку з ходу не вдалося і наступ припинився. Для того, щоб захопити плацдарм, була проведена місцева наступальна операція у районі Вознесенська.

22 березня радянські бомбардувальники під прикриттям винищувачів завдали ударів по позиціях німців в пригородах та ешелонах на залізничній станції. На момент бомбардування на залізничних коліях станції скупчилося багато ешелонів з різноманітними вантажами, на платформах стояли великі групи автомашин, німецька бойова техніка. Пілоти 244-ої та 262-ої БАД атакували станцію великими групами. В результаті на станції сталося кілька сильних вибухів, дим від пожеж було видно за 20 км. Німецькі винищувачі намагалися зірвати наліт, але пілоти 897-го та 866-го ВАП захистили «бостони» і заявили про знищення 4-х Me-109. Четвірка лейтенанта Гури підбила паровоз і знищила кілька вагонів. У ніч на 23 березня 262-а БАД знову бомбардувала станцію. Вдень бомбардувальники 244-ої БАД повторили удар, завдавши німцям нових втрат [2, 116]. 24 березня місто було визволене.

Ще один плацдарм радянські війська захопили в районі Нова Одеса, Троїцьке. Німецьке командування перекинуло війська з району Одеси і намагалося ліквідувати плацдарми. Але завдяки активній підтримці авіації контратаки були відбиті і плацдарми, з яких почалось подальше просування на захід, збережені.

В цілому протягом місяця тільки пілоти 17-ї ПА здійснили 8734 літако-вильотів, з них 4171 – бойових, у тому числі 674 нічних. Командування 17-ї ПА вважало, що пілоти армії знищили 12 танків та самохідних артилерійських установок, 32 зенітні гармати та 130 гармат польової артилерії, 15 мінометів, 8 паровозів, 129 залізничних вагонів, 21 залізничну цистерну, 971 автомашину, 20 автоцистерн, 4 тягачі та 877 возів, 5 сховищ паливно-мастильних матеріалів, 10 сховищ боєприпасів, 7 укріплених будинків [12, 38]. Пілоти армії провели 52 повітряних бої. Їм зарахували 35 збитих та 2 ушкоджених у повітряних боях ворожих літаки, 14 знищених та 7 ушкоджених на землі літаків [12, 33]. Власні втрати армії склали 14 літаків, втрачених у повітряних боях, 12 збитих ЗА ворога. Ще 10 літаків армії не повернулися з бойових завдань. 23 літаки були розбиті в аваріях та катастрофах [12, 34]. Не менше 19 збитих було

зараховано винищувачам 8-ї ПА, 14 – винищувачам-чорноморцям [11].

З німецького боку було зареєстровано 1900 літако-вильотів. Більше половини з них припадала на дії в інтересах наземних сил (до 1000). Найбільшу активність на ділянці армії розвинули FW-190 (421 л.п.), які були придатні і до повітряного бою, і для штурмовки наземних цілей [12, 4]. Протягом місяця тільки німецькі пілоти-винищувачі, а також розвідники, що використовували Me-109, заявили про знищення 65 радянських літаків у денних та нічних повітряних боях [3]. Власні втрати ворожої авіації склали 209 бойових та 52 транспортних літаки [1]. Виділити достовірні бойові втрати досить важко через специфічну систему обліку втрат у Люфтваффе, проте з того факту, що лише І-й повітряний корпус німців втратив літаків більше, ніж дві радянські повітряні армії, витікає закономірний висновок про поразку ворожої армії не тільки на землі, але й у небі.

ДЖЕРЕЛА

1. The Luftwaffe, 1933-45». [Електронний ресурс]. Режим доступу до сайту: [www.http://w«www.ww2.dk/](http://www.ww2.dk/)
2. 17-я Воздушная в боях от Сталинграда до Вены / [Скоморохов Н. М., Бурляй Н. Н., Гучок В. М. и др.]. – М.: Воениздат, 1977 – 261 с.
3. O.K.L. Fighter Claims Chef fur Ausz. und Diziplin Luftwaffen-Personalamt L.P. [A] V Films & Supplementary Claims from Lists. Eastern Front [Ostfront] 1944 – 88 p.
4. Герои страны. Ярышев Б.Н. [Електронний ресурс]. Режим доступу до сайту: [www. http://www.warheroes.ru/hero/hero.asp?Hero_id=13007](http://www.warheroes.ru/hero/hero.asp?Hero_id=13007)
5. Грылев А. Н. Днепр-Карпаты-Крым. Освобождение Правобережной Украины и Крыма в 1944 году. – М.: Наука, 1970 – 308 с.
6. Денисов К.Д. Скадовская авиационная группа / Военно-исторический журнал – 1979 – №1. – С.50-55
7. Зефирова М.В. Асы второй мировой войны: Союзники Люфтваффе: Венгрия. Румыния. Болгария. Хорватия. Словакия. Испания / М.В.Зефирова. – М.: ООО «Издательство АСТ», 2002. – 526 с.
8. Литвинчук Б.М. [Електронний ресурс]. Режим доступу до сайту: [www. http://airaces.narod.ru/all3/litvinch.htm](http://airaces.narod.ru/all3/litvinch.htm)
9. Милонов В.Е. Впятером на двухместном самолете. [Електронний ресурс]. Режим доступу до сайту: [www. http://fisinter.ru/~ain/osdg1/t3/milonov_ve.pdf](http://fisinter.ru/~ain/osdg1/t3/milonov_ve.pdf)
10. Смирнов Б.А. Небо моей молодости. – М.: Воениздат, 1990. – 320 с.
11. Советские асы 1941-1945. Победы сталинских соколов: Сборник / авт.-сост. М.Ю.Быков. – М.: Яуза, Эксмо, 2008 – 608 с.
12. Центральный Архив Министерства обороны Российской Федерации, Фонд
13. 17-й Воздушной армии, опись 6518, дело 234.