Краткий обзор действий авиации сторон в районе курского выступа в период с о второй половины апреля по начало июля 1943 г. (на основе открытых источников)

Коробов Петр Борисович
Студент КГУ, Россия, г. Курск

Научный руководитель: **Яценко Константин Владимирович**
д.и.н., профессор, кафедра истории России
Россия, г. Курск

В статье на основании литературы в открытом доступе дается попытка анализа действий военно-воздушных сил Германии и СССР в районе Курска накануне одного из самых значимых событий Великой Отечественной Войны — Курской битвы.

Наращивание сил авиации в районе Курского выступа было обусловлено общей стратегией верховного командования советских вооруженных сил и Вермахта на летний период кампании 1943 г. Соображения немецкого командования были изложены в оперативном приказе № 6 от 15.04.1943 г. [16, с.6]. Было принято решение осуществить крупную операцию на окружение советских войск в районе Курска с целью завладения стратегической инициативой, получившую название «Цитадель». Операция должна была осуществляться силами 4 ТА ГА «Юг», АГ «Кемпф» и 9А ГА «Центр». В свою очередь, советское командование приняло решение на проведение оборонительной операции силами Центрального и Воронежского фронтов и Степного военного округа в районе Курского выступа. Подготовка сторон к указанным действиям заняла длительный период с конца марта по начало июля 1943 г. Данный период характеризовался увеличением численности сил и средств в составе авиационных группировок обеих сторон, а также активными действиями авиации.

Воздушная поддержка германских сухопутных сил в полосе ГА «Центр» осуществлялась силами 1-й авиадивизии командования ВВС «Восток» (12.06.43 преобразовано в 6 ВФ под командованием Р. Фон Грайма), в полосе ГА «Юг» — 8 авиакорпуса 4 — го ВФ (генерал авиации Х. Зайдеман). На стороне люфтваффе было некоторое преимущество в качестве системы наземного базирования. Аэроузлы Харьков и Орел имели большое число впп с бетонированным покрытием, что в условиях весенний погоды напрямую влияло на интенсивность использования авиации. На советской стороне такой аэроузел был один — Курск.

Противниками немецких летчиков с советской стороны были авиаторы 16 ВА Центрального фронта (ген.- лейтенант С.И. Руденко, 1-я гв. иад, 283-я иад 2-я гв. шад, 271-я нбад,16-го одрап и 11-го утап), 2 ВА Воронежского фронта (ген. — лейтенант С.А. Красовский, 227-я шад, 208-я над 291-я шад 454-й бап, 50-й крап), а затем — и 5 ВА Степного военного округа (ген. — лейтенант С.К. Горюнов). [12, с.214]

В течение всего периода оперативной паузы происходило постоянное наращивание численности авиационных группировок обеих сторон.

12.04.43 штабом ГА «Центр» для командования ВВС «Восток» были поставлены следующие задачи: срыв перевозок в советском оперативном тылу и прикрытие наземной группировки немецких войск [16, с.16]. Особое внимание необходимо было обратить на железнодорожные перевозки в районах Узловая, Елец, Касторное, Курск. Во исполнение этих задач было предпринято 16 налетов на станцию Касторное, 18 — на Елец. Действия крупными силами (группы от 20 ударных

самолетов и больше) дополнялись рейдами небольших групп и одиночных самолетов. Сильному воздействию авиации противника подвергался и важнейший железнодорожный узел Курск. В апреле Курск четыре раза подвергался налетам немецкой авиации. Однако, наиболее мощными явились налеты 22 мая и 2 июня 1943 г.

В налете 22 мая приняло участие 110 ударных самолетов под прикрытием 60-70 истребителей. В его отражении были задействованы силы 283 иад 16 ВА и 101 иад ПВО. Прорваться к железнодорожному узлу и сбросить бомбы смогли силы первой волны немецких самолетов, две последующих были перехвачены советскими истребителями. По данным советской стороны, при отражении атак было уничтожено 68 самолетов противника. Немецкие источники подтверждают потерю 12 самолетов 22.05.43 в районе Курска (11 Ju87D-3 из StG1 и 1 Fw190A-5 из JG51 6-го ВФ) [2].

Удар по Курску был повторен гораздо более крупными силами 2 июня 1943 г., В течение дня 2.06.43 авиация противника пятью волнами численностью от 20 до 137 ударных самолетов в прикрытии истребителей атаковала район железнодорожной станции. Всего в дневных налетах, по советским данным, приняло участие 424 бомбардировщика и 119 истребителей. В течение ночи со 2 на 3 июня 1943 г. Курск подвергся налету еще 300-350 самолетов. Налет отражался силами 386 (по другим данным, 430) советских истребителей, (179 из 16-й ВА, 102 -из 2 ВА и 105 (149) из 101 иад ПВО), а также 88 зенитных орудий и 26 прожекторов из состава ПВО г. Курска. По немецким данным, налет осуществлялся силами 164 самолетов [10]. Следует признать, что бомбардировщики люфтваффе задачу по разрушению Курского железнодорожного узла выполнили. По данным О. Каминского [10], на район ж-д узла было сброшено около 1600 бомб, было уничтожено 154 вагона, 8 паровозов, 12 километров станционных путей, локомотивное депо, водоемное здание, стрелочные переводы, 300 пролетов линии связи, угольная эстакада. Движение поездов через станцию было восстановлено через 35 часов. В полном объеме работа Курского узла смогла осуществляться 9 июня. Потери советской стороны оцениваются в 35-40 самолетов, 22 летчика. Потери зенитных частей, железнодорожного персонала, жителей г. Курск нуждаются в уточнении. Заявки советской стороны на 145 сбитых самолетов противника не подтверждаются данными сводок главного квартирмейстера Люфтваффе, сообщающими о потере 30 самолетов из состава авиационных частей, действовавших в районе Курска 2 июня [2]. Не исследован вопрос об отказе командования люфтваффе от повторения ударов по курскому ж-д узлу. Следует отметить, что данный налет считается одним из самых мощных и продолжительных налетов немецкой авиации за все время боевых действий на советско-германском фронте, однако впоследствии усилия немецкой бомбардировочной авиации были перенаправлены на промышленные объекты в глубоком тылу советских войск.

По мнению отечественного исследователя Д.Б. Хазанова, люфтваффе не удалось сорвать работу советских коммуникаций в районе Курского выступа. Пропускная способность ж-д магистралей была за период оперативной паузы (апрель-июнь 1943 г.) увеличена до 24 пар поездов в сутки. Всего войскам было доставлено 3572 эшелона (171789 вагонов) с различными грузами [16, с. 22].

Срыв перевозок в тылу противника являлся одной из приоритетных задач советской авиации в указанный период. В марте 1943 г. соответствующие распоряжения Ставки ВГК получило командование АДД. Всего авиация дальнего действия совершила 12325 самолетовылетов по ж-д объектам в тылу войск ГА «Центр» и «Юг» в районе Курского выступа. Наиболее интенсивному воздействию были подвергнуты ж-д узлы Орел, Брянск и Гомель. Противник признавал, что налеты советских бомбардировщиков вызвали большие затруднения в работе немецких коммуникаций. Например, в мае 1943 г. неоднократно срывалось движение поездов на участке Рославль-Брянск.

Отмечалась высокая эффективность (уничтожение целых составов и складов) налетов на Орел [16, с. 20].

Действия АДД часто увязывались с действиями партизанских частей и соединений, что значительно повышало их результативность. Для противодействия ночным налетам советской стратегической авиации командование люфтваффе было вынуждено вынужденно перебросить из Германии в состав 6-го ВФ группу ночных истребителей (IV./NJG5), доведя число самолетов этого типа до 66 единиц.

В период оперативной паузы (апрель — июнь 1943 г.) обе стороны пытались ослабить авиацию противника путем нанесения воздушных ударов по аэродромной сети. Наиболее масштабные усилия в этом отношении были предприняты советским командованием, предпринявшим две крупные воздушные операции 6-8 мая и 8-10 июня 1943 г. Первая операция была нацелена против сил люфтваффе в районах Харькова и Орла ввиду возможного немецкого наступления против Курского выступа. По мнению О.В. Растренина, усилия советских авиаторов своей цели не достигли. Потери немецкой авиации на аэродромах Харьковского и Орловского аэроузлов не превышали 5-6 % от общего числа самолетов, при потерях советской стороны в 11% от участвовавших в операции сил. [15, с. 14]. Соответственно, 16 ВА в этой операции потеряла 61 самолет [15, с. 74]. 2 ВА — 11 самолетов. Неудачным оказался налет, организованный силами 2 ВА на Харьковский аэроузел 3 июня 1943 г. Основные причины неудач нашей авиации крылись в недостатках системы управления и организации боевых действий, в частности организации взаимодействия истребителей и ударных самолетов, низкой боевой выучке летного состава, отсутствии контроля результатов бомбоштурмовых ударов и деятельности по обобщению боевого опыта.

Немецкая авиация также пыталась воздействовать на советские аэродромы. Отразить налеты противника советской стороне помогали меры маскировки, оказавшиеся весьма эффективными. Так, например, в полосе 2 ВА в июне 1943 г. из 21 удара фашистских самолетов 18 пришлись на ложные аэродромы, созданные службой тыла воздушной армии. [12].

Важное значение для обеих сторон имели разведывательные действия авиации.

Советское авиационное командование уделяло большое внимание разведывательным действиям. Например, в апреле 46% боевых вылетов 16 ВА было совершено с целью ведения разведки [12, с.221]. Работа экипажей 16 ВА в мае позволила главкому ВВС А.А. Новикову в докладе в ставке ВГК сделать однозначный вывод о подготовке немцами крупного наступления на северном фасе Курской дуги. Наиболее интенсивная работа воздушными разведчиками проводилась во второй половине июня — начале июля, т.е. накануне сражения на Курской дуге. Например, 4 июля 1943 г. удалось обнаружить перебазирование около 300 самолетов противника на аэродромы Харьковского аэроузла. К сожалению, приходится констатировать, что не всегда действия наших авиаторов были успешными. Так, вскрыть сосредоточение и выдвижение к линии фронта накануне операции «Цитадель» 2 ТК СС, а также АГ «Кемпф», советской авиации не удалось.

В интересах немецкого командования в районе Курского выступа активно действовали самолеты из NAGr4 и FAGr4. К сожалению, отсутствие в широком доступе документальных источников не позволяет всесторонне осветить деятельность немецких воздушных разведчиков, отрывочные сведения об их работе известны из протоколов допросов пленных летчиков и донесений службы ВНОС советской стороны. В частности, известно о регулярных полетах разведывательных самолетов до линии Оскол, Дон, Угра. Тем не менее, вскрыть систему обороны советских войск, по многочисленным свидетельствам немецкого наземного командования (см., например [9, с.17]) немецкой воздушной разведке не удалось. Серьезные недочеты были связаны

и с оценкой авиационной группировки ВВС КА, а также ее аэродромной сети. Отсутствие точной информации, в частности, было причиной низкой результативности ударов люфтваффе по пунктам базирования советских ВВС.

В апреле, мае и июне 1943 г. происходило интенсивное наращивание количественного и качественного состава авиационных группировок, расширение сети аэродромного базирования. Численность ВВС КА в районе Курского выступа (части 2, 6, 17 ВА, Войска ПВО и АДД) к началу июля 1943 г. составляла около 3900 самолетов. Из них в составе 2, 16 и 17 ВА было 2453 исправных самолета [16, с.12]. Была создана широкая сеть аэродромов на удалении 40–70 км от линии фронта, в основном на рубеже Обоянь — Вел. Михаиловка — Вел. Бурлук [12, с. 215].

В составе сил люфтваффе, выделенных для проведения «Цитадели» было 37, 3 авиагрупп общей численностью 738 самолетов в 1 авиадивизии 6-го ВФ и 1043 машины в 8 авиакорпусе [16, с. 15]. Всего на усиление этих объединений с других направлений (в том числе из Германии, Франции, Норвегии) за период оперативной паузы было переброшено 13 авиагрупп. Следовательно, ВВС КА превосходили своего противника по численности самолетов в 1,7 раза (по оценке Панькова — в 1,5 раза [12, с. 214]).

Таким образом, можно констатировать, что за период оперативной паузы с начала апреля по начало июля 1943 г. воздушным командованием обеих сторон была проведена большая работа по подготовке к решающему сражению лета 1943 г. — Курской битве. В борьбе за господство в воздухе ВВС КА и люфтваффе широко применяли атаки против аэродромной сети противника. Результаты этих действий, предположительно, были невысокими у обеих сторон. Советской стороне в целом удавалось более результативно действовать по коммуникациям противника, срывая перевозки на целых участках дорог на длительный период. Люфтваффе, несмотря на организацию крупных ударов по советским транспортным узлам, не смогли сорвать работу советского тыла. Интенсивные разведывательные действия авиации обеих сторон привели к противоречивым результатам. По моему мнению, воздушная разведка как ВВС КА, так и люфтваффе, при верной оценке наземной ситуации в целом, не смогли предоставить информацию по ключевым вопросам предстоящей операции для своего наземного командования (местонахождение главных ударных группировок Вермахта на южном фасе Курской дуги, реальные возможности обороны советских войск). Разведка ВВС Германии также не смогла собрать данные для верной оценки численного состава противостоящих воздушных сил Красной армии. Службы тыла обеих сторон в целом справились с задачей накопления необходимых запасов для участия в предстоящих боевых действиях.

Список использованной литературы

1. Жуков Г.К. Воспоминания и размышления. в 2 т. — М.: ОЛМА-ПРЕСС,2002. Т.1. — 415 с., Т. 2. — 405 с.
2. Заблотский А.Н., Ларинцев Р.И. Потери Люфтваффе на Восточном фронте. Режим доступа: http://www.airwar.ru/history/av2ww/axis/luftloss/luftloss01-10-06-43.html
3. Красовский С.А. Жизнь в авиации. — М.: Воениздат, 1968. — 373 с.
4. Манштейн Э. Утерянные победы. — М.: АСТ; СПб Terra Fantastica, 1999.— 896 с.
5. Руденко С.И. Крылья Победы. — М.: Международные отношения, 1985. — 400 с.
6. 2-я воздушная армия в боях за Родину / Группа авторов. Военно-воздушная Краснознаменная академия. — Монино, ВВКА, 1965. — 395 с. Режим доступа: http://militera.lib.ru/h/2va_monino/index.html
7. Гришков И.Г. Курская область в годы Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. — Курск: Учитель, 1999. — 150 с.
8. Залесский К.А. Люфтваффе. Военно-воздушные силы Третьего рейха. — М.: Яуза, Эксмо,

2005. — 736 с.
9. Замулин В.Н. Забытое сражение Огненной Дуги. М . : Яуза, Эксмо, 2009. — 672 с.
10. Каминский О. Налет Люфтваффе на Курск 2 июня 1943 года. Режим доступа: http://www.proza.ru/2014/04/10/2019
11. Курская область в период Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. /В.В. Коровин, А.Н. Манжосов, А.Д. Немцев, С.А. Никифоров, Г.Д. Пилишвили, К.В. Яценко; Курский ин-т социального образования (филиал) РГСУ. — Курск: Учитель, — 2010. — 427 с. (Курский край. научно-популярная серия: в 20 т. Т. 12 Ч. 1)
12. Паньков В.А. История боевых действий советских военно-воздушных сил на территории Курской области, октябрь 1941 — июнь 1943 г. На правах рукописи. Дис. ... канд. ист. наук. Курск, 2014, 278 с.
13. Паньков В.А. Боевые действия советских ВВС перед началом Курской битвы, направленные на захват господства в воздухе // Восток и Запад вместе создавать будущее: исследования и документы о Курской битве. сб. материалов международ. науч.-практич. конф. / под ред. И.П. Цуканова. — Курск: Курск. гос. ун-т, 2013. — С. 237–240.
14. Пруссаков Г.К., Васильев А.А., Иванов И.И., Лучкин Ф. С., Комаров Г.О. Военно-исторический очерк о боевом пути 16-й воздушной армии (1942 — 1945). — М.: Воениздат, 1973. — 170 с.
15. Растренин О.В. Расколотое небо. Май — июнь 1943 г. — М.: Эксмо; Яуза, 2007. — 317 с.
16. Хазанов Д.Б. Авиация в Курской битве. Провал операции «Цитадель». — М.: Эксмо; Яуза, 2013. — 248 с.

Список сокращений

ад — Авиационная дивизия

АДД — Авиация дальнего действия

бад — Бомбардировочная авиационная дивизия

ВА — Воздушная армия

ВВС — Военно-воздушные силы

ВВС КА — Военно-воздушные силы Красной Армии

ВГК — Верховное главнокомандование

ВНОС — Воздушное наблюдение, оповещение и связь

ВФ — Воздушный флот

гв. иад — Гвардейская истребительная авиационная дивизия

гв. шад — Гвардейская штурмовая авиационная дивизия

одрап — Отдельный дальний разведывательный авиационный полк

иад — Истребительная авиационная дивизия

иад ПВО — Истребительная авиационная дивизия противовоздушной обороны