

## АВИАЦИЯ ВОРОНЕЖСКОГО ФРОНТА В БИТВЕ НА КУРСКОЙ ДУГЕ

В. А. Шамрай

*Воронежский государственный университет*

Поступила в редакцию 5 февраля 2013 г.

**Аннотация:** в статье проанализированы участие и роль 2-й воздушной армии Воронежского фронта в Курской битве, дана авторская периодизация боевых действий фронтовой авиации в ходе июльско-августовских сражений на юге Курской дуги, показаны героизм и успехи авиаторов Воронежского фронта, а также недочеты и потери 2-й воздушной армии в этот период, ее вклад в борьбу за господство в воздухе и окончательный перелом в ходе Великой Отечественной войны. На основе архивных источников, воспоминаний участников событий, новых подходов и литературы освещены подготовка, борьба за военно-техническое превосходство и боевая работа как советской, так и немецкой авиации в период весны – лета 1943 года.

**Ключевые слова:** авиация, операция «Цитадель», Курская битва, битва на Курской дуге, Воронежский фронт, 2-я воздушная армия, 4-й воздушный фронт Германии, немецкий 8-й авиакорпус, превосходство (господство) в воздухе, воздушный бой, бомбардировщики, истребители, штурмовики, перелом, победа, Воронежская штурмовая авиадивизия.

**Abstract:** the article is concerned with the analysis of the role played by the 2<sup>nd</sup> Air Army of the Voronezh Front in the Battle of Kursk. The author provides readers with his own periodization of the air combat operations that took place in July and August in the South side of the Kursk Salient. The author shows valour and successes of Voronezh Front pilots, points out the casualties and the failures of the 2<sup>nd</sup> Air Army as well as its contribution to the air supremacy gaining and to the crucial turning point of the Great Patriotic War. Using archival data, memoirs of the people who took part in the battle and contemporary approaches and literature the author brings to light preparations, struggle for military technological superiority and the Soviet and German aviation participating in the fighting in spring and summer 1943.

**Key words:** aviation, operation «Citadel», Battle of Kursk Bulge, Voronezh Front, 2<sup>nd</sup> Army, 4<sup>th</sup> fleet of Germany, 8<sup>th</sup> air corps of Germany, air supremacy, counterattack, air fight, bombers, fighters, ground attack aircraft, turning point, victory, Voronezh ground attack aircraft division.

Курская битва (июль – август 1943 г.) была одним из решающих сражений за перелом в ходе войны не только на земле, но и в воздухе. Основной вклад в борьбу за господство в воздухе внесла фронтовая авиация, в том числе 2-я воздушная армия Воронежского фронта. Вплоть до недавнего времени ее участие и роль в битве на Курской дуге были изучены явно недостаточно и освещались достаточно традиционно. Об этом свидетельствовало отсутствие в течение четырех десятилетий после выхода в свет в конце 50-х гг. прошлого века монографии ветерана 2-й ВА Ивана Васильевича Тимоховича, самого известного советского историка военного периода, новых специальных книг и диссертаций по данной теме [1]. К тому же в советской историографии был основательно запутан ключевой вопрос о борьбе за господство в воздухе, о чем свидетельствует наличие не менее пяти датировок и трактовок этого процесса [2–7].

В работах российских исследователей, появившихся в начале XXI в., несмотря на значительное

продвижение вперед в изучении этого вопроса и проблемы соотношения потерь в авиации в ходе Курской битвы [8], все же не было дано исчерпывающего освещения и всестороннего объяснения хода и исхода борьбы в воздухе на юге Курской дуги. Не было и специальных обобщающих исследований темы в тех географических и хронологических рамках, которые избраны для рассмотрения. Автор внес свою лепту в изучение и переосмысление данной темы и опубликовал ряд статей и две монографии по этому вопросу [9, 10].

В данной статье преследуется цель краткого обобщения авторских наработок и достижений других авторов в изучении темы, критики устаревших и неточных представлений. Новые подходы к освещению подготовки и боевых действий фронтовой авиации в Курской битве представлены на примере 2-й воздушной армии Воронежского фронта в сопоставлении с состоянием и боевой работой авиации 4-го воздушного фронта Германии и отдельных корпусов и эскадр, авиагрупп и дивизий бомбардировочной, истребительной и штурмовой авиации обеих сторон.

Работа выполнена прежде всего на основе критического анализа неопубликованных документов ряда архивных фондов ЦАМО РФ, в том числе фондов Воронежского [11, д. 514] и 1-го Украинского [12, д. 275] фронтов 2-й ВА [13, д. 43] и ее 291-й (Воронежской) шад [14, д. 72а]. Дополнительными источниками послужили документальные публикации о Курской битве [15, 16] и мемуары военачальников и летчиков: первого командующего 2-й ВА маршала авиации Степана Акимовича Красовского [17], бывшего командира 8-го авиакорпуса люфтваффе Ганса фон Зайдемана [18], дважды Героя Советского Союза летчика-истребителя Арсения Васильевича Ворожейкина [19] и других авиаторов [20, 21].

Авторская периодизация подготовки и хода сражений на юге Курской дуги в 1943 г. предполагает выделение четырех периодов: 1) подготовительный период (27 марта – 4 июля); 2) июльская оборона (4–16 июля); 3) июльское контрнаступление с ходу; 4) стратегическое контрнаступление в августе (Белгородско-Харьковская операция «Полководец Румянецв»).

Период подготовки к битве на Курской дуге занял свыше трех месяцев (апрель – июнь) 1943 г. и оказал большое влияние на ее ход и исход. Об интенсивности и напряженности борьбы за военно-техническое превосходство в авиации свидетельствует тот факт, что обе основные авиационные группировки, противостоявшие друг другу на Курской дуге – 2-я ВА Воронежского фронта и 8-й авиакорпус 4-го ВФ Германии, за этот длительный период более чем удвоили парк своих боевых самолетов. К июлю 1943 г. 2-я ВА имела свыше 1 тыс. самолетов, а 8-й авиакорпус люфтваффе – более 1,1 тыс. машин, причем свыше 80 % самолетов обеих сторон были в исправном состоянии, т.е. боеготовыми. С учетом самолетов АДД, ПВО и части сил 17-й ВА ЮЗФ, предназначенных для поддержки 2-й ВА, советская авиация численно превосходила противника, однако все же не достигла значительного превосходства по количеству самолетов.

По свидетельству командира 8-го авиакорпуса генерала Зайдемана, благодаря переброске моторизованных частей из районов Миуса и Донца в район Белгорода и Харькова «удалось создать мощное сосредоточение зенитной артиллерии» на направлении главного удара (на юге Курской дуги. – *В. Ш.*). В составе 8-го немецкого авиакорпуса к началу операции «Цитадель» имелось свыше 1100 самолетов [18, с. 240] (из них около 900 в боеготовом состоянии). 4 июля воздушная разведка 2-й ВА установила перелет с юга в район Харькова до 300 немецких самолетов [11, д. 490, л. 7].

К июлю 1943 г. советские ВВС имели численный перевес над люфтваффе, в том числе на курском направлении. Однако противник более чем в 2 раза превзошел советскую авиацию в степени concentra-

ции ударной мощи ВВС в районе Курской дуги. Вторых, вследствие ошибочной оценки советским командованием направления главного удара немецких войск в этом районе 4-й ВФ достиг более выгодного соотношения сил на юге Курской дуги, особенно против авиации Воронежского фронта, чем 6-й ВФ, действовавший против Центрального фронта на ее северном фланге.

Первый этап воздушного сражения на Воронежском фронте продолжался около 12 дней (с 4 по 15 июля) и характеризовался, прежде всего, захватом и удержанием наступательной инициативы 8-м авиакорпусом 4-го ВФ Германии. Он превзошел в этот период 2-ю ВА Воронежского фронта как по количеству самолетовылетов, так и по соотношению потерь в самолетах и по урону, нанесенному наземным войскам противника. В течение первой недели Курской битвы (до фронтового контрудара 12 июля 1943 г.) авиация Воронежского фронта значительно, примерно в 2 раза, уступала немецкой авиации в интенсивности боевых действий (по количеству боевых вылетов). Например, 6 июля 2-я ВА совершила свыше 800 дневных вылетов, а 8-й авиакорпус – более 1600, 11 июля – соответственно более 500 и свыше 1 тыс. дневных самолетовылетов. В докладе представителя ГШКА при ВФ начальнику Генштаба указывалось, что в период июльской обороны советская истребительная авиация «не сумела завоевать господство в воздухе» [11, д. 514]. Однако с 12 по 15 июля эта борьба шла уже с переменным успехом: 12–13 июля перевес в дневных вылетах был на стороне 2-й ВА, а 14–15 июля – у противника.

Основными причинами захвата и удержания немецкими ВВС временного превосходства в воздухе на юге Курской дуги были: высокая активность, тактическое и летное искусство, боевой опыт командования и пилотов истребительной авиации люфтваффе, а также определенные преимущества в конструкции (скорости, вооружении, управлении, живучести) немецких самолетов-истребителей, в использовании радиосвязи, наведении на цель и управлении действиями истребительной авиации. С другой стороны, сказывались и недостатки боевой матчасти, подготовки и действий советского авиационного командования и многих молодых неопытных летчиков-истребителей 2-й ВА.

С 16 июля 2-я ВА значительно (более чем в 2 раза) превосходит 8-й авиакорпус по общему количеству боевых вылетов (и по дневным и по ночным самолетовылетам) [11, д. 514]. Так, 17 июля по числу дневных вылетов 2-я ВА более чем в 3 раза превзошла 8-й авиакорпус. С 18 по 23 июля немецкая авиация на юге Курской дуги произвела менее 500 самолетовылетов, тогда как в период июльского наступления минимальное количество вылетов в день превышало

600 (а в основном было на порядок больше) [8, с. 176, 188]. Инициатива и господство в воздухе со второй половины июля переходят к авиации Воронежского фронта. Это происходило в силу ряда причин, прежде всего в результате роста потерь немецкой авиации и сокращения состава противостоявших 2-й ВА воздушных сил противника вследствие вынужденного отвлечения ряда немецких авиагрупп и эскадр с южного фаса Курской дуги на другие направления. Перебазирование части истребителей 8-го авиакорпуса на север Курской дуги и к югу от Харькова происходило в середине 1943 г.

Переходу инициативы к 2-й ВА способствовало и достижение численного превосходства в самолетах в результате ввода в сражение советских стратегических резервов, совершенствования тактики и повышения эффективности действий летчиков 2-й ВА и т.д. Однако «оперативное господство в воздухе на Белгородском направлении было завоевано авиацией Воронежского фронта с определенной помощью 17-й ВА и резервной 256-й иад еще до вступления в борьбу основных сил стратегического резерва – 5-й ВА Степного фронта», которая выполнила в начале своих боевых действий, с 19 июля 1943 г., менее 100 самолетовылетов [10, с. 327, 328]. 17-я ВА произвела в течение 5–16 июля в 2,5 раза меньше самолетовылетов, чем 2-я ВА, а с 17 июля прекратила участие в боях на юге Курской дуги. АДД до середины июля участвовала всего в 6 воздушных боях на белгородском направлении, а со второй половины июля полностью переключила свои действия на орловское направление.

Более половины самолетовылетов 2-й ВА в период Белгородско-Курской оборонительной операции было затрачено на борьбу за господство в воздухе.

Превосходство в воздухе было завоевано прежде всего в результате боевых действий, особенно воздушных боев, истребительной авиации Воронежского фронта (в основном 4-го и 5-го иак), которая произвела в течение июля около половины всех боевых вылетов, выполненных летчиками 2-й ВА. Наибольшее количество вылетов и боев совершили летчики 5-го истребительного авиакорпуса Д. П. Галунова, особенно 8-й гв. иад, десять асов которой сбивали по 6–10 самолетов каждый. Воронежец Николай Дунаев из 203-й иад 1-го шак сбил в июле 4 самолета и вскоре стал Героем Советского Союза [22, д. 14, л. 206]. Героически сражались с врагом и летчики-штурмовики, в том числе 291-й шад. Летчики Воронежской штурмовой авиадивизии действовали очень интенсивно, нередко героически. На переломе сражения 15 июля 1943 г. героический подвиг – «огненный таран» – совершил младший лейтенант Н. А. Савик из 61-го шап. Летчик Н. А. Савик и стрелок А. А. Кондратюк «погибли смертью героев» [14,

д. 72а, л. 134]. В донесении указывалось, что Н. А. Савик направил свой горящий Ил-2 в колонну вражеских танков.

Получив уже к началу сражения под Прохоровкой свежую 256-ю иад, половину самолетов которой составляли новейшие истребители Як-9, истребительная авиация 2-й ВА начала превосходить противника по количеству самолетовылетов.

Наибольшую активность в период июльского наступления на Курск проявляла ударная авиация противника (бомбардировщики и штурмовики 8-го авиакорпуса). Статистический анализ воздушного сражения на юге Курской дуги и новейшие оценки свидетельствуют о том, что «основная тяжесть боев легла на плечи авиаторов 2-й ВА» [8, с. 178]. Количественное соотношение сил в истребительной авиации на Воронежском фронте было в пользу 2-й ВА (около 150 «мессершмиттов» и «фокке-фульфам» противостояли в 3 раза больше советских «лавоочкиных» и «яков»). С другой стороны, нелишне подчеркнуть, что количество не всегда переходит в качество. Высокие летно-технические данные модернизированных «мессершмиттов» и «фокке-вульфов» наряду с лучшей подготовкой пилотов и тактикой немецких истребителей оказывали большое влияние на исход воздушных боев и соотношение потерь.

По свидетельству прославленного летчика-истребителя 256-й иад А. В. Ворожейкина, большие потери его авиаполка уже в первых вылетах на юге Курской дуги в середине июля 1943 г. «объяснялись слабым знанием тактики противника и района боевых действий» [19, с. 106], но по мере приобретения боевого опыта рос боевой счет будущего аса и других лучших летчиков 256-й иад и 2-й ВА.

Основную роль в успешных воздушных боях с обеих сторон играли летчики-асы, особенно наиболее опытные и подготовленные немецкие истребители – «охотники» за советскими самолетами. Более половины всех потерь советской авиации в боях на Курской дуге нанесли асы 8-го авиакорпуса люфтваффе. А в 5-м истребительном авиакорпусе 2-й ВА менее четырех десятков лучших летчиков-истребителей вывели из строя 40 % всех сбитых за период Белгородской операции немецких самолетов [8, с. 180].

Непосредственная подготовка войск и авиации фронта к августовскому наступлению развернулась в конце июля – начале августа. Она облегчалась переброской значительной части сил 8-го авиакорпуса на другие участки фронта и резким снижением интенсивности боевых действий на юге Курской дуги в этот период. Так, днем 1 августа состоялось только 35 самолетовылетов летчиков 2-й ВА, а потери составили 1 бомбардировщик «Бостон» [13, д. 30, л. 1].

Перед Воронежским фронтом базировалось, по данным штаба 2-й ВА, более 500 самолетов против-

ника, тогда как авиация Воронежского фронта имела в строю свыше 750 боевых машин [13, д. 43, л. 1 об.]. Но по оценке представителя Генштаба РККА в составе ВВС противника перед фронтом 3 августа 1943 г. было на 100 самолетов меньше, т.е. 2-я ВА имела «почти двойное превосходство» по количеству боевых самолетов над сосредоточенной против нее авиагруппировкой 4-го воздушного флота Германии [12, д. 275, л. 79].

Однако накануне Белгородско-Харьковской наступательной операции из состава 2-й ВА выбыли имевшие боевой опыт 1-й бак, 1-й шак и 4-й иак (40 % экипажей 1-го бак овладели бомбометанием с пикирования) [23, с. 337]. «Основную часть летного состава прибывших им на смену 5-го шак, 10-го иак и 202-й бад составляли молодые, зачастую необстрелянные пилоты» [9, с. 229]. По оценке штаба 2-й ВА, к интенсивным наступательным действиям они «не были подготовлены». Потребовалось немало усилий и времени (и, к сожалению, учебы на собственных ошибках и жертв), прежде чем они приобрели боевой опыт и летное и тактическое мастерство [13, д. 23, л. 1]. Герой Советского Союза летчик-истребитель самого результативного 5-го гвардейского истребительного авиаполка советских ВВС Георгий Баевский, вспоминая о сражениях на юге Курской дуги и в Донбассе, свидетельствовал: «В полку нас, необстрелянных летчиков, было процентов 50–60, остальные молодежь. Почти все они погибли». Он отмечал, что в ходе Курской битвы было практически «невозможно постепенно вырастить молодого летчика, шаг за шагом воспитать из него искушенного воздушного бойца» [21, с. 95].

Штаб 2-й ВА отмечал, например, что переданный в ее состав из 5-й ВА 10-й истребительный авиакорпус был «недостаточно подготовленным и сколоченным», а экипажи пикирующих бомбардировщиков Пе-2 не были подготовлены к бомбометанию с пикирования, особенно в составе группы [13, д. 43, л. 16 об., 23 об.]. Кроме того, 2-я ВА лишилась части опытных воздушных бойцов и боевых соединений, выведенных в конце июля в резерв на восстановление и пополнение. По свидетельству Героя Советского Союза Фёдора Архипенко, сражавшегося в июле 1943 г. в рядах 5-го иак 2-й ВА, после тяжелых боев на юге Курской дуги в авиаполках 205-й иад «осталось совсем мало летчиков и самолетов» [20, с. 130]. В конце июля остатки дивизии убыли в г. Иваново для переформирования и переучивания на новые самолеты («Аэрокобра»), и 205-я иад не участвовала в августовском контрнаступлении. Только в период с 5 по 16 июля 1943 г. 2-я ВА безвозвратно потеряла 371 боевой самолет [12, д. 45, л. 12 об.].

К началу операции авиация Воронежского фронта получила только две трети запланированного

объема горючего и боеприпасов из-за трудностей с транспортом и передачи части запасов в 5-ю ВА. Фактически в полосе предстоящего наступления войск Воронежского фронта осталось одно (и то полуразрушенное) шоссе Томаровка – Ахтырка. Существовавшая железнодорожная сеть была перегружена оперативными перевозками, а тыл 2-й ВА располагал лишь 40 % штатного количества автотранспорта [13, д. 43, л. 3 об., 4].

Однако, по свидетельству С. А. Красовского, тыл 2-й ВА «сумел создать запас материальных средств», обеспечивший успех как оборонительного сражения, так и контрнаступления [17, с. 165–166].

В период подготовки операции воздушные разведчики 2-й ВА сумели сфотографировать всю оборонительную полосу противника и установить районы базирования его авиации. КП авиационных корпусов и дивизий 2-й ВА были приближены к линии фронта. Авианаводчикам 10-го иак были дополнительно переданы две армейские радиостанции. 2-я ВА имела до четырех десятков действующих аэродромов, но почти все они находились на значительном (от 25 до 150 км) удалении от линии фронта [23, с. 340].

Авиацию Воронежского фронта пополнили сотни новых и отремонтированных истребителей и штурмовиков. Взамен ставших анахронизмом одноместных «Илов» штурмовые соединения (5-й шак и 291-я Воронежская шад) получили модернизированные двухместные штурмовики Ил-2. Значительно обновился и усилился (почти в 2 раза) боевой состав ночной бомбардировочной авиации (208-й нбад). Однако 5-й иак имел к началу наступления в 2 раза меньше самолетов-истребителей, чем было к началу оборонительной операции в составе убывшего 4-го иак, а 5-й шак – на треть меньше штурмовиков, чем было в 1-м шак. Взамен опытного 1-го бомбардировочного авиакорпуса 2-я ВА получила 202-ю бомбардировочную авиадивизию, летчики которой в отличие от многих экипажей пикирующих бомбардировщиков корпуса И. С. Полбина не были обучены бомбометанию с пикирования.

Командарм Красовский с целью личного изучения обстановки совершил облет района предстоявшего наступления и провел разбор действий 2-й ВА в июле 1943 г. с участием начальника штаба ВВС генерал-полковника Худякова. Были проведены также ряд радиоучений и инструктажи по использованию авиации для командиров дивизий и корпусов и начальников авиаотделов при наземных армиях [13, д. 43, л. 3]. За короткий промежуток времени, с 23 июля по 3 августа, несмотря на объективные трудности, было сделано немало, чтобы хорошо подготовить командный и штабной, летный и технический состав 2-й ВА к Белгородско-Харьковской стратегической наступательной операции (3–23 августа 1943 г.).

Авиация Воронежского фронта должна была помочь наземным войскам в прорыве обороны противника и с первых дней наступления на Белгородско-Харьковском направлении обеспечить превосходство в воздухе. Уже в первый день наступления 3 августа 1943 г. 2-я ВА захватила инициативу в воздухе и внесла значительный вклад в успешное начало операции «Полководец Румянцеv».

Используя благоприятную обстановку и просчеты командования ГА «Юг» и 4-го ВФ в прогнозировании сил и намерений Воронежского фронта, распределении и использовании противником танков и авиации, советские войска и ВВС на первом этапе наступательной авиации осуществили глубокий оперативный прорыв фронта обороны войск ГА «Юг» в районе Белгорода и к западу от Харькова. Войска Воронежского фронта к середине августа вышли в районы Богодухова и Ахтырки и силами 1-й танковой армии М. Е. Катюкова перехватили важнейшую магистраль снабжения Белгородско-Харьковской группировки противника железную дорогу Харьков – Полтава. 2-я ВА удерживала воздушную инициативу, содействовала глубокому прорыву танковых армий в оперативную глубину обороны войск 4-й ТА Гота и наносила большие потери наземным частям ГА «Юг».

Боевой, закаленный в предшествующих сражениях костяк 2-й ВА составляли 5-й истребительный авиакорпус (5-й иак) генерал-майора Д. П. Галунова, 291-я Воронежская штурмовая авиадивизия (291-я шад) Героя Советского Союза генерал-майора А. Н. Витрука и 208-я ночная бомбардировочная авиадивизия (208-я нбад) полковника Л. Н. Юзеева, а также два разведывательных авиаполка – 454-й бап майора А. А. Татулова и 50-й крап подполковника И. Я. Миронова. Только 737-й иап 291-й шад под командованием Н. И. Варчука в 51 воздушном бою в течение первой недели сражения сбил 13 самолетов противника. В сентябре 1943 г. подполковник Варчук был удостоен звания Героя Советского Союза [22, д. 8, л. 78]. Но в целом авиация Воронежского фронта имела в строю к началу августа меньше самолетов, чем к началу июля.

В ходе боевых действий авиации Воронежского фронта на юге Курской дуги в течение августа 1943 г. можно выделить три основных этапа: 1) успешная боевая работа 2-й ВА в период прорыва оперативной обороны противника (особенно в течение Белгородско-Богодуховской операции 3–7 августа); 2) участие в отражении танкового контрудара под Богодуховым (11–17 августа); отражение контрудара под Ахтыркой и победа в битве на Курской дуге (18–23 августа).

В докладе представителя Ставки ВГК Г. К. Жукова И. В. Сталину была дана высокая оценка действиям 2-й ВА в первый день операции «Полководец Румянцеv»: «В результате трехчасового авиационного наступ-

ления, во время которого наша авиация буквально непрерывно воздействовала на противника, пехота и танки быстро прорвали оборонительную полосу противника и углубились в его расположение» [16, с. 80].

В течение 3 августа авиация Воронежского фронта произвела 1556 боевых вылетов (из них днем 1264 самолетовылета) [13, д. 43, л. 5]. Летчики 2-й ВА подавили огонь 10 артбатареи и 30 точек ЗА, сбили в 20 воздушных боях 15 самолетов противника и захватили инициативу в воздухе [15, с. 79]. 2-я ВА совершила почти в 3 раза больше боевых вылетов, чем 8-й авиакорпус 4-го ВФ, и оказала максимальную поддержку наземным войскам при прорыве тактической обороны противника.

Это был пик воздушной активности авиации Воронежского фронта, совершившей в течение августа около 18 тыс. самолетовылетов, т.е. почти в 3 раза больше, чем авиация противника [12, д. 275, л. 80]. Штаб 2-й ВА указывал, что операция «считается законченной» 25 августа 1943 г. (с ликвидацией ахтырского плацдарма). За период с 3 по 25 августа 2-я ВА выполнила более 15 тыс. самолетовылетов. Из них свыше половины (около 8,5 тыс. вылетов) были предприняты против войск противника на поле боя. Было проведено 335 воздушных боев и сбито 407 немецких самолетов [13, д. 43, л. 7 об.; 14, д. 72а]. Данные о потерях противника штаб армии существенно завысил, так как вся группировка противника перед фронтом, по данным старшего офицера – представителя Генштаба Красной Армии, имела к началу операции всего 415–435 самолетов [12, д. 275, л. 79].

Основной ударной силой авиации Воронежского фронта являлись штурмовики Ил-2, составлявшие, по данным штаба 2-й ВА, около трети ее самолетного парка (более 250 самолетов) [13, д. 43, л. 1 об.]. В начале операции они успешно взаимодействовали с танками, прокладывая им путь в глубь обороны противника. По оценке маршала Г. К. Жукова, на первом этапе наступления с 3 по 9 августа 1943 г. особенно «хорошо действовали по войскам на поле боя и в ближайшем тылу противника» летчики-штурмовики 291-й Воронежский шад А. Н. Витрука, а среди истребителей «хорошую работу по прикрытию войск над полем боя и обеспечению боевых действий штурмовиков и бомбардировщиков» показали летчики 5-го иак 2-й ВА (командир Д. П. Галунов).

К концу этого этапа начали сказываться нехватка горючего и большие потери в воздушных боях со значительно усиленной немецкой истребительной авиацией (в этом районе впервые были собраны все авиагруппы 52-й иэ – лучшей авиаэскадры люфтваффе и другие части, прибывшие на усиление 8-го авиакорпуса). Поэтому 12 августа Г. К. Жуков просил И. В. Сталина срочно подать горючее и дать россыпью хотя бы 60 истребителей для 2-й ВА [16, с. 82].

Из состава 10-го иак к 12 августа выбыло из строя (в основном безвозвратно) большей частью в результате воздушных боев около половины самолетов-истребителей, которыми управляли преимущественно молодые неопытные пилоты. В результате последующих тяжелых боев на 22 августа в составе корпуса осталось лишь 40 самолетов, из них только 12 исправных истребителей (к 1 августа было 196 самолетов, в течение месяца состав 10-го иак пополнили еще 44 истребителя). Безвозвратные потери за август 1943 г. составили 110 самолетов (из них 97 – боевые потери [11, д. 275, л. 81]).

По подсчетам Виталия Горбача, сделанным на основе отчетов генерал-квартирмейстера люфтваффе, безвозвратные потери 8-го авиакорпуса в боях со 2-й ВА ВФ и 5-й ВА СФ с 3 по 23 августа составляли «порядка 120–140 самолетов» [23, с. 448, 499]. Безвозвратные потери 2-й ВА за август 1943 г. превышали 300 самолетов (почти треть всех ее потерь приходилась на 10-й иак) [13, д. 43, л. 30]. Высокими были и потери 5-го шак, большинство «Илов» которого имели элементы деревянной конструкции, а среди пилотов было много молодых, неопытных летчиков. Штурмовой авиакорпус Н. П. Каманина безвозвратно потерял более половины своего первоначального состава.

Примерно таким же (1: 2,5) было, по оценке известных историков авиации Д. Б. Хазанова и В. Г. Горбача, соотношение безвозвратных потерь в самолетах на юге Курской дуги в период июльской обороны (с 5 по 18 июля 1943 г.), что отражало «средний уровень мастерства и боевого опыта», а также сравнительную живучесть основных типов самолетов советских ВВС и люфтваффе [8, с. 179]. Немецкие самолеты были цельнометаллической конструкции, но более легкими и прочными, чем советские боевые машины смешанной конструкции.

Неравенство потерь было следствием сохранявшихся в период Курской битвы определенных недостатков советской авиации и ряда преимуществ люфтваффе. С другой стороны, то была дорогая цена перелома и победы в решающей битве за наступательную инициативу и превосходство в воздухе.

Операция «Цитадель» потерпела неудачу во многом по той причине, что немецкой авиации не удалось обеспечить оперативное господство в воздухе, в том числе на юге Курской дуги. 4-й воздушный флот захватил и удерживал наступательную инициативу до середины июля 1943 г., т.е. только в течение первых десяти дней операции «Цитадель». Со второй половины июля и до начала августа превосходство в воздухе перешло к авиации Воронежского фронта. С переходом наземных войск и фронтовой авиации к стратегическому контрнаступлению до середины августа 1943 г., т.е. на первом этапе Белгородско-

Харьковской операции, 2-я ВА продолжала удерживать наступательную инициативу, но после значительного усиления 8-го авиакорпуса за счет стягивания в район Белгородско-Харьковского плацдарма авиагрупп и эскадр с соседних участков фронта в середине августа активность люфтваффе резко возросла. Борьба в воздухе на юге Курской дуги продолжалась вплоть до конца августа 1943 г. со взаимными потерями и с переменным успехом. Тем не менее к концу августа среднесуточные потери 2-й ВА значительно снизились. Она помогла сухопутным войскам Воронежского фронта отразить последний мощный танковый контрудар противника при сильной поддержке 4-го воздушного флота из района Ахтырки и завершить победой решающую битву на Курской дуге.

Авиация Воронежского фронта внесла немалый вклад в общую победу на юге Курской дуги. 2-я ВА вывела из строя тысячи солдат, сотни орудий и минометов, танков и самолетов противника. Только летчики и зенитчики Воронежского фронта сбили около десятка немецких «асов» – лучших летчиков люфтваффе и много других пилотов противника. По оценке ведущего американского военного историка полковника Дэвида Глэнтца, после Курской битвы немецкая авиация «больше не была способна обеспечить превосходство в воздухе на Восточном фронте» [24, р. 39]. Наступательная инициатива на всем фронте переходит к советским ВВС, в том числе к авиации Воронежского фронта.

#### ЛИТЕРАТУРА

1. Тимохович И. В. Советская авиация в битве под Курском / И. В. Тимохович. – М., 1959.
2. Битва под Курском : от обороны к наступлению. – М., 2006.
3. История Второй мировой войны. 1939–1945. – М., 1976. – Т. 7.
4. Колтунов Г. А. Курская битва / Г. А. Колтунов, Б. Г. Соловьев. – М., 1970.
5. Тимохович И. В. Оперативное искусство советских ВВС в Великой Отечественной войне / И. В. Тимохович. – М., 1976.
6. Советские военно-воздушные силы в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. – М., 1968.
7. Соколов В. Д. В небе над Курской дугой / В. Д. Соколов. – Воронеж, 1985.
8. Хазанов Д. Б. Авиация в битве над Орловско-Курской дугой : оборонительный период / Д. Б. Хазанов, В. Г. Горбач. – М., 2004.
9. Шамрай В. А. Крылья перелома : 2-я воздушная армия в сражениях на Воронежском фронте в 1942–1943 гг. / В. А. Шамрай, А. Р. Полянин. – Воронеж, 2007.
10. Шамрай В. А. Авиация в Курской битве : боевые действия на Воронежском и Степном фронтах в июле 1943 года / В. А. Шамрай. – Воронеж, 2007.

11. ЦАМО. – Ф. 203. – Оп. 2843.
12. ЦАМО. – Ф. 236. – Оп. 2673.
13. ЦАМО. – Ф. 302. – Оп. 4196.
14. ЦАМО. – Ф. 10-й гв. шад. – Оп. 1.
15. Курская битва : хроника, факты, люди : в 2 кн. – М., 2003. – Кн. 2.
16. Русский архив : Великая Отечественная : Курская битва : документы и материалы 27 марта – 23 августа 1943 г. – М., 1997. – Т. 15 (4-4).
17. Красовский С. А. Жизнь в авиации / С. А. Красовский. – Минск, 1976.
18. Зайдеман Г. Четвертый воздушный флот / Г. Зайдеман // Ньютон С. Х. Курская битва : немецкий взгляд. – М., 2006. – С. 231–260.
19. Ворожейкин А. В. Над Курской дугой / А. В. Ворожейкин. – М., 1962.
20. Архипенко Ф. Ф. Я начал войну на «Чайке» : записи летчика-истребителя / Ф. Ф. Архипенко. – М., 2007.
21. Баевский Г. А. «Сталинские соколы» против асов люфтваффе / Г. А. Баевский. – М., 2009.
22. ЦАМО. – Ф. 33. – Оп. 793756.
23. Горбач В. Г. Над Огненной дугой : советская авиация в Курской битве / В. Г. Горбач. – М., 2007.
24. Glantz D. M. The Battle of Kursk / D. M. Glantz and J. M. House. – University of Kansas Press, 1999.

*Воронежский государственный университет*

*Шамрай В. А., старший преподаватель кафедры  
отечественной истории новейшего времени*

*E-mail: sov@hist.vs.ru*

*Тел.: 8(473) 239-29-35*

*Voronezh State University*

*Shamray V. A., Senior Lecturer of the Modern History  
of Russia and Historical Records Department*

*E-mail: sov@hist.vs.ru*

*Tel.: 8(473) 239-29-35*