

## ВТОРАЯ ВОЗДУШНАЯ АРМИЯ В ПЕРИОД ПОДГОТОВКИ БЕЛГОРОДСКО-ХАРЬКОВСКОЙ НАСТУПАТЕЛЬНОЙ ОПЕРАЦИИ 1943 года

В. А. Шамрай

Воронежский государственный университет

Поступила в редакцию 11 декабря 2013 г.

**Аннотация:** статья посвящена анализу подготовки Второй (2-й) воздушной армии Воронежского фронта к Белгородско-Харьковской операции. На основе неопубликованных архивных документов показаны основные направления и результаты этой подготовки и ее роль в успехе первого этапа операции.

**Ключевые слова:** авиация, самолет, битва на Курской дуге, Белгородско-Харьковская операция, Воронежский фронт, Вторая (2-я) воздушная армия, подготовка, воздушная разведка, подготовительный период, авиационный тыл.

**Abstract:** the article provides the analysis of preparations for the Belgorod-Kharkov operation made by the 2<sup>nd</sup> Air Army of the Voronezh front. Using the unpublished archival documents the author shows the main components and the results of the preparations and their role in success of the first period of the operation.

**Key words:** aviation, airplane, Belgorod-Kharkov operation, battle of Kursk bulge, Voronezh front, 2<sup>nd</sup> Air army, preparation, air reconnaissance, preparation phase, air logistic support system.

Подготовка советской авиации к операции «Полководец Румянцев» остается одним из мало изученных вопросов истории Курской битвы. Между тем получив в июле 1943 г. большой опыт подготовки и проведения Белгородской оборонительной операции, советское наземное и авиационное командование постаралось учесть его плюсы и минусы при подготовке последующего стратегического контрнаступления. Был разработан план боевого использования Военно-воздушных сил (далее – ВВС) в Белгородско-Харьковской наступательной операции и определены задачи Второй воздушной армии (далее – 2-я ВА). В период с 23 июля по 3 августа проведены конкретные мероприятия с целью быстрой и эффективной подготовки частей и соединений к предстоящему наступлению на юге Курской дуги [1, л. 3]. Они включали перегруппировку (перебазирование), обеспечение, пополнение и боевую подготовку ВВС Воронежского фронта, ведение воздушной разведки противника, планирование действий авиации, проведение ряда радиоучений и организацию взаимодействия с наземными войсками и т.п.

В советской историографии преобладали краткое освещение и апологетические оценки хода и результатов этой подготовки [2, с. 99–104]. В российской историографии, в том числе в работах автора данной статьи, отмечаются не только успехи, но и трудности и недочеты в ее проведении и их влияние на ход Белгородско-Харьковской операции [3, с. 68–69]. Однако специальные исследования по этой теме пока отсутствуют. В данной работе сделана попытка восполнить этот пробел

и на основе ряда неопубликованных архивных источников из фондов 2-й ВА, Воронежского фронта и Генштаба РККА обновить и уточнить представления об одной из величайших битв Второй мировой войны и роли советской авиации в победе на Курской дуге.

По справедливым оценкам участников этого решающего сражения, проведенные в конце июля – начале августа 1943 г. конкретные мероприятия по подготовке авиации Воронежского фронта к Белгородско-Харьковской наступательной операции «во многом влияли на ход боевых действий» и сыграли «большую роль» в боевом использовании 2-й ВА и обеспечении стратегической победы в битве на Курской дуге [1, л. 3 об.].

К 23 июля 1943 г. войска Воронежского фронта при содействии 2-й ВА в основном восстановили положение, существовавшее на юге Курской дуги до начала операции [4, л. 25]. С 23 июля по 2 августа войска и авиация производили перегруппировку сил (в том числе перебазирование ВВС) и вели подготовку к наступлению на Белгородско-Харьковском направлении. В период Курской битвы 2-й ВА командовал генерал-лейтенант авиации С. А. Красовский, а начальником штаба был генерал-майор авиации Ф. Н. Качев [5, л. 596, 597]. Авиационный парк армии в результате напряженных июльских сражений значительно сократился и составил 733 самолета (на 150 исправных самолетов меньше, чем было к июлю 1943 г.). Взаимодействовавшая со 2-й ВА 5-я ВА Степного фронта имела поначалу 548 боевых машин авиации. Всего в составе двух этих воздушных армий к концу июля 1943 г. числился 1281 самолет, тогда как противостоявшая им авиационная группиров-

ка противника (4-го воздушного флота Германии) имела от 530 до 590 боевых машин.

В течение десятидневного подготовительного периода фронтовая авиация осуществляла перебазирование частей и соединений на оперативные аэродромы, расположенные ближе к линии фронта, пополняла и восстанавливала материальную часть, вела ограниченные боевые действия (в основном воздушную разведку). Среди других направлений подготовки 2-й ВА к стратегическому контрнаступлению на юге Курской дуги можно отметить организацию материального обеспечения (прежде всего горюче-смазочных материалов (далее – ГСМ) и боеприпасов) и взаимодействия с наземными войсками, облет района предстоящих боевых действий и изучение наземной и воздушной обстановки, планирование боевого использования авиации и боевую учебу штабов и летного состава и т.д. Воздушная разведка установила базирование до 100 истребителей 8-го немецкого авиакорпуса на аэродромах Бессоновка, Микояновка, Толоконное и размещение до 300 бомбардировщиков противника на аэродромах Харьковского аэроузла (Сокольники, Рогань, Померки, Основа), а также в тыловых районах Полтавы, Кировограда и Днепропетровска.

Советская авиация имела общее трехкратное превосходство в истребителях (507 : 150) и восьмикратный перевес по штурмовикам (430 : 50), а немецкие ВВС – двукратное превосходство по количеству дневных бомбардировщиков (216 : 400) [5, л. 598, 599]. По другим данным, в составе ВВС Воронежского фронта к 3 августа 1943 г. было 753 боевых самолета, в том числе 315 истребителей, 254 штурмовика, 86 дневных и 73 ночных бомбардировщиков и 19 разведчиков. Они имели «почти двойное превосходство» над противником (а с учетом ВВС Степного фронта, т.е. еще 769 самолетов, фактически тройной перевес по количеству боевой матчасти). Немецкая авиация в 4 раза превосходила советскую по числу дневных бомбардировщиков и в 2 раза по количеству воздушных разведчиков [6, л. 79].

Наземная и воздушная обстановка на юге Курской дуги к августу 1943 г. была благоприятной для войск и авиации Воронежского фронта. Танковая и авиационная группировки противника были значительно ослаблены большими предшествующими потерями и отвлечением крупных сил для обороны соседних направлений. Двукратное сокращение численности неприятельских ВВС и переход к обороне привели к резкому снижению их активности [7, с. 22]. Части 8-го авиакорпуса противника ограничивались ведением интенсивной воздушной разведки близлежащих коммуникаций и отдельными ударами по сосредоточениям советских резервов. Воздушная активность 2-й ВА в подготовительный период в основном сводилась к тем же направлениям боевой деятельности [1, л. 1, 1 об.]. Советская ударная группировка к началу контрнаступ-

ления на Белгородско-Харьковском направлении, по сравнению с началом оборонительной операции, была существенно усилена. Она имела в составе 2 танковые (1-я и 5-я гвардейская ТА) и 2 воздушные (2-я и 5-я ВА) армии. Советские ВВС сохраняли не только превосходство, но и оперативное господство в воздухе на юге Курской дуги, завоеванное во второй половине июля.

Непродолжительная оперативная пауза между активной фазой июльских сражений и переходом в стратегическое контрнаступление в августе 1943 г. вопреки апологическим оценкам традиционной историографии не позволила своевременно и полно «провести все необходимые мероприятия» по планированию и подготовке операции [2, с. 102]. Например, при плане обеспечения 15 боекомплектов боеприпасов и 15 заправок ГСМ фактически было подано авиачастям только 65 % запланированного объема снабжения (так как центральные транспорты подошли лишь к концу наступления) [1, л. 6 об.]. Тылу армии недоставало 60 % автомобилей, а имевшийся автотранспорт был сильно изношен и работал с исключительным напряжением ввиду удаления баз снабжения к началу операции на 100–150 километров [1, л. 3 об., 4].

Большие трудности существовали не только с тыловым обеспечением, но и боевой подготовкой ряда авиасоединений и значительной части летного состава 2-й ВА. В результате обмена участвовавших в июльских сражениях корпусов на прибывшие из резерва соединения влившиеся в боевой состав армии 10-й истребительный и 5-й штурмовой авиакорпус и 202-я бомбардировочная авиадивизия к широкой и интенсивной боевой работе не были подготовлены. Большинство летчиков составляли молодые, неопытные пилоты. Требовались значительное время и усилия, чтобы подготовить штабы и боевые части к наступательным действиям [1, л. 1]. Большинство аэродромов 2-й ВА находилось на значительном удалении от линии фронта. К 3 августа в состав армии входили помимо трех указанных выше соединений также 5-й истребительный авиакорпус, 291-я штурмовая и 208-я ночная бомбардировочная авиадивизии и два разведывательных авиаполка. Аэродромному обслуживанию подлежало более 30 авиаполков, а имевшихся в составе тыла 2-й ВА 22 батальонов аэродромного обслуживания (БАО) было явно недостаточно для обеспечения бесперебойной работы имевшихся строевых частей [1, л. 3 об.]. Тем не менее к началу Белгородско-Харьковской операции на аэродромах был создан пятисуточный запас боеприпасов и ГСМ. Кроме того, на армейских складах был заготовлен запас ГСМ и боеприпасов на 7–10 суток. К 3 августа все авиасоединения 2-й ВА были укомплектованы до штата матчастью (самолетами) и летным составом [6, л. 78].

В соответствии с директивой командующего фронтом и общим планом наступательной операции войск Воронежского фронта части и соединения 2-й ВА на

ее первом этапе получили следующие задачи: «1. Содействовать ударной группе 5-й и 6-й гвардейской армий в прорыве оборонительной полосы противника и уничтожении его. 2. Содействовать вводу в прорыв подвижных групп и их успешному продвижению (5-я гв. ТА и 1-я ТА). 3. Прикрыть ударную группировку войск фронта в районе сосредоточения в исходном районе для наступления. 4. Вести борьбу за господство в воздухе. 5. Нарушать управление войск противника действиями по узлам связи и штабам. 6. Не допускать подхода резервов противника из тыла. 7. Вести разведку над полем боя и глубины перед фронтом».

Командно-штабному составу 2-й ВА также было приказано увязать вопросы взаимодействия с наземными армиями в соответствии с разработанными совместно с ними планами. Г. К. Жуков в докладе И. В. Сталину отмечал «хорошее планирование» Белгородской оборонительной и Белгородско-Харьковской наступательной операции авиационными командирами и штабами [8, с. 81, 275].

Особое место при планировании наступления отводилось воздушной разведке противника. В период подготовки воздушным разведчикам 2-й ВА была поставлена задача определить характер обороны противника и районы сосредоточения его резервов, особенно на направлении намеченного прорыва. В результате выполнения этих задач летчики 454-го (разведывательного) бап сфотографировали всю оборонительную полосу 4-й танковой армии перед Воронежским фронтом. На основе этого материала топочдел фронтового штаба издал и разослал во все наземные армии схемы оборонительного рубежа противника. В авиакорпуса и отдельные авиадивизии были направлены схемы артиллерийских позиций и опорных пунктов. В результате систематической воздушной разведки были установлены места базирования частей 8-го немецкого авиакорпуса и изменения в численности авиации противника перед Воронежским фронтом. На основе фотоснимков его аэродромной сети во все части и соединения 2-й ВА были разосланы фотосхемы немецких аэродромов. Постоянный воздушный контроль основных коммуникаций Белгородско-Харьковской группировки противника (Харьков – Белгород, Ахтырка – Белгород и рокады Харьков – Сумы) выявил отвод части его войск в юго-западном и южном направлениях и перевозки военных грузов по дороге Харьков – Сумы.

По оценке штаба воздушной армии усиленная разведывательная деятельность советских ВВС обеспечила командование фронта и 2-й ВА «исчерпывающими данными» о положении и действиях противника, что «во многом обеспечило успех» Белгородско-Харьковской наступательной операции [1, л. 4].

Как советские, так и немецкие воздушные разведчики накануне операции «Румянцев» сообщали о подтягивании сил и средств противостоящей стороны к линии фронта. Однако командование группы армий «Юг» просчиталось с определением вероятности и сроков возможного советского наступления на Белгородско-Харьковский плацдарм и запоздало с возвращением своих лучших танковых и авиационных соединений на юг Курской дуги. Упущения и просчеты противника в сочетании с определенными выгодами и преимуществами, достигнутыми советскими войсками и авиацией накануне стратегического контрнаступления на Белгородско-Харьковском направлении, позволили добиться крупного успеха уже на первом этапе операции «Полководец Румянцев». В результате предшествующей интенсивной подготовки авиационный тыл, несмотря на большое напряжение, по свидетельству маршала Г. К. Жукова, «бесперебойно обеспечивал» боевые авиачасти всем необходимым. Возросли также качество управления и боевой подготовки летного состава и уровень взаимодействия авиации с наземными войсками [8, с. 81].

#### ЛИТЕРАТУРА

1. ЦАМО. – Ф. 302. – Оп. 4196. – Д. 40.
2. Тимохович И. В. Советская авиация в битве под Курском / И. В. Тимохович. – М., 1959. – 120 с.
3. Шамрай В. А. Авиация Воронежского фронта в битве на Курской дуге / В. А. Шамрай // Вестник Воронеж. гос. ун-та. Сер.: История. Политология. Социология. – 2013. – № 1. – С. 68–69.
4. ЦАМО. – Ф. 203. – Оп. 2843. – Д. 514.
5. ЦАМО. – Ф. 28. – Оп. 11627. – Д. 1789.
6. ЦАМО. – Ф. 236. – Оп. 2673. – Д. 275.
7. Шамрай В. А. Крылья перелома : летчики 2-й ВА в битве на Курской дуге / В. А. Шамрай // Крылья перелома и победы. – Воронеж, 2002. – С. 17–27.
8. Русский архив : Великая Отечественная : Курская битва. – М., 1997. – Т. 15 (4–4).

Воронежский государственный университет

Шамрай В. А., старший преподаватель кафедры новейшей отечественной истории, историографии и документоведения

E-mail: iskra@hist.vsu.ru  
Тел.: 8 (437) 239-29-35

Voronezh State University

Shamray V. A., Senior Lecturer of the Russian Modern History and Historiography and Documentation Department

E-mail: iskra@hist.vsu.ru  
Tel.: 8 (437) 239-29-35