

Харківський національний університет імені В. Н. Каразіна

Історичний факультет

Кафедра історії Східної Європи

ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА

До дипломної роботи

БАКАЛАВРА

На Тему: «Радянська авіація у воєнних діях червня – початку грудня 1941 року»

Бакалавр: Студент IV курсу, групи ІС-43

спеціальності 032 «історія і археологія»

Кононенко Андрій Анатолійович

Керівник: к.і.н. доц. Єремєєв П. В.

Рецензент: д.і.н. проф. Волосник Ю. П.

Зміст

Вступ.....	3
Розділ-I Радянська військова авіація на момент вторгнення нацистської Німеччини та її союзників до СРСР	8
1.1 Загальні особливості та проблеми розвитку радянської військової авіації наприкінці 1930-х – на початку 1940-х років.	8
1.2 Командувачі ВПС СРСР у прикордонних військових округах.....	18
1.3 Підготовка ВПС Червоної армії до війни.....	20
1.4. Німецька Авіаційна розвідка.....	24
1.5. Останні приготування радянської військової авіації до початку війни	33
Розділ-II Роль радянської військової авіації у бойових діях червня – початку грудня 1941.....	39
2.1. Початок реалізації плану «Барбаросса» і бомбардування аеродромів.....	39
2.2. Репресії проти вищого командного складу ВПС Червоної армії.....	43
2.3. Бомбардування Румунських нафтових родовищ.....	44
2.4. Бомбардування Москви.....	50
2.5. Бомбардування Берліна.....	53
2.6. Повітряна битва за Ленінград у вересні 1941 року.....	57
2.7. Перший авіаційний ленд-ліз.....	59
2.8. Вплив ВПС Червоної армії і «Люфтваффе» на хід операції «Тайфун»	60
Список літератури	69

Вступ

У період Другої Світової Війни велика увага приділялася стратегічній ролі авіації в веденні бойових дій. Велику роль в історії Другої Світової Війни відіграв Східний фронт. Саме в цей час радянська військова авіація переживала важливий етап свого розвитку, адже тоді доводилося стикатися з великими труднощами в контексті наступу нацистської Німеччини на територію СРСР. Негативними факторами були – евакуація оборонно-промислового комплексу у східні регіони СРСР, неякісна продукція, перебої у постачанні запасних частин, вкрай поганий вишкіл льотного та технічного особового складу.

Актуальність обраної теми визначається необхідністю розуміння та висвітлення історичних аспектів військової авіації у роки найжорстокішого протистояння Другої Світової Війни. Аналіз радянської військової авіації в 1941 році дозволить краще зрозуміти внутрішні та зовнішні фактори, які вплинули на її діяльність, а також визначити ключові моменти її розвитку в перші півроку Німецько-радянської війни. Важливо розглянути роль радянської військової авіації в цей час, враховуючи великі втрати та необхідність адаптації до нових стратегій, задач, можливостей та тактики військового конфлікту.

Об'єктом дослідження є радянська військова авіація, а саме Військово-Повітряні Сили Червоної армії, і Військово-Морського Флоту СРСР. В період коли Радянський Союз вступив у війну з нацистською Німеччиною а саме від початку реалізації плану «Барбаросса» 22 червня 1941 року. Коли у супереч сподіванням військово-політичного керівництва війна велася на власній території. І до контр наступу Червоної Армії під Москвою 5 грудня 1941 року.

Предметом дослідження є роль Військово-Повітряних Сил Червоної армії і Військово-Морського Флоту СРСР, у Німецько-радянській війні проти військ «Вермахту» і «Люфтваффе».

Мета даної дипломної роботи полягає у визначенні ефективності та ролі радянської військової авіації (Військово-Повітряних Сил Червоної армії) у

військовому протистоянні із німецьким «Вермахтом» та «Люфтваффе» на Східному фронті в 1941 році.

Завдання:

1. висвітлення, і аналіз важливих аспектів функціонування авіаційних полків, дивізій, з'єднань та загалом усій повітряних військ,
2. з'ясувати їхню структуру, бойовий досвід,
3. вивчення реакції на нові стратегії ворога його тактику та внутрішні трансформації у складі та тактиці Військово-Повітряних Сил.

Науковою новизною: є поглиблений аналіз, усіх аспектів війни у повітрі на Східному фронті за друге півріччя 1941 року, а саме червня – грудня 1941-го року. Аналіз тактики та стратегії військової авіації СРСР та нацистської Німеччини та її союзників. Ґрунтовний та динамічний розгляд ефективності використання того чи іншого зразка, зброї, оперативних планів та з'єднань військової авіації воюючих сторін. Уточнена роль німецьких «Люфтваффе» у наступальних діях. Та роль ВПС Червоної Армії і Військово-Морського Флоту в оборонних операціях СРСР в 1941 році. Вплив вищого політичного керівництва Радянського Союзу та Нацистської Німеччини на проведення операцій по бомбардуванню столиці противника.

Історіографія. Вивчення істориками війни у повітрі на Східному фронті під час Німецько-радянської війни (1941 – 1945 років) велася ще за радянських часів досить активно, із описанням, вивченням повітряних боїв. Але здебільшого їхні праці та дослідження були спрямовані на виправдання поразок та невдач першого року війни, аргументуючи це раптовістю, нападу, старою технікою на озброєнні, та неготовності вищого військово-політичного керівництва до великої війни, а перемога радянських військових дуже героїзувалися та піддавалися звеличуванню акту самопожертви у бою. То вже історики пострадянського періоду, активно наголошували та підкреслювали саме політичні причини поразок, аргументуючи, репресіями, залякуваннями

комскладу Червоної армії, тиранії сталінського керівництва. Такі літературні паці, як Віктора Суворова (Володимир Резун) «Криголам»¹ 1988 року, Марка Солоніна «На мирно сплячих аеродромах» 2006 року, «Нова хронологія катастрофи 1941 року»² 2010 року, «Інша хронологія катастрофи 1941. Падіння Сталінських соколів» 2011 року. Вальтер Швабедісен «Сталінські соколи: аналіз дій радянської авіації в 1941 – 1945 роках» 1968 рік. Олексій Ісаєв «Вторгнення: 22 червня 1941 року»³ 2020 рік. Джейсон Ніколас Мур «Soviet Bombers of the Second World War»⁴ 2019 року. Фон Хардесті, Ілля Грінберг «Red Phoenix Rising: The Soviet Air Force in World War II»⁵ 2012 рік. Дмитро Хазанов «1941. Война в воздухе. Горькие уроки». 2006 року. Ці праці чітко стосуються ролі радянської авіації у війні на Східному фронті (1941 – 1945 роки), і описують склад, взаємодію, структуру повітряних сили. Боротьбу ВПС Червоної армії проти «Люфтваффе». Також варто відзначити статті істориків таких, як Михайла Тіміна, що основані на аналізі первинних джерел, їх узагальненні. Соколюк. С. М. «Наведення підводних човнів Чорноморського флоту за даними авіації у ході боротьби на ворожих комунікаціях у 1941 – 1944 роках". В таких статтях представлені спогади учасників бойових дій їхнє співставлення і порівняння із оперативними військовими документами із архівів, підкріплені аудіовізуальними і картографічними джерелами (фото, документальна кінохроніка, карти з дислокаціями і районами бойових дій). Ці документи докладно висвітлюють накази, донесення, і інформацію, що у них міститься.

Аналіз джерел. Спогади ветеранів і учасників бойових дій, льотчиків, командувачів Військово-Повітряних Сил Червоної Армії і німецьких «Люфтваффе», мемуари. Олександра Покришкіна «Небо війни» 1980 року, «Пізнати себе у бою» 1986 року. У цих працях Тричі Герой Радянського Союзу

¹ Віктор Суворов «Криголам» 1988. <http://history.org.ua/LiberUA/5-17-009249-0/5-17-009249-0.pdf>

² Марк Солонин «Нова хронологія катастрофи 1941 року» http://loveread.ec/read_book.php?id=53817&p=1

³ Олексій Ісаєв «Вторгнення: 22 червня 1941 року» http://loveread.ec/read_book.php?id=70851&p=1

⁴ Джейсон Ніколас Мур «Soviet Bombers of the Second World War». 2019 року. Список джерел та літератури №24

⁵ Фон Хардесті, Ілля Грінберг «Red Phoenix Rising: The Soviet Air Force in World War II». Список джерел та літератури №61

задує про початок Німецько-Радянської війни 22 червня 1941 року під час його служби в Одеському Військовому Окрузі. Гюнтер Раль «Моя льотна книжка» 2004 рік. Спогади повітряного Аса «Люфтваффе» Гюнтера Раля де описуються епізоди повітряних боїв з радянськими бомбардувальниками під час захисту від бомбардувань нафтових родовищ Румунії. Володимир Раков «В авіації моє життя» 1988 рік, згадується в якому стані на момент 22 червня 1941 року була бомбардувальна авіація ВПС Чорноморського флоту СРСР. Георгій Жуков «Спогади і роздуми» 1972 рік, у його праці згадується підготовка до війни, стан Проти Повітряної Оборони і авіації у прикордонних із Німеччиною військових округа, а також первинні джерела, які спираються на оперативних донесеннях та наказах Народного Комісару Оборони, Ради Народних Комісарів, Державного Комітету Оборони СРСР. Документи, які висвітлюють аспекти участі радянської військової авіації з червня по грудень 1941 року у Німецько-радянській війні, картах району бойових дій.

Методологія: методологічною основою даного дослідження є міждисциплінарний підхід. Орієнтуючись на дослідження про розвиток авіації СРСР у 30 – х роках, відштовхуючись на аналіз та дослідження повітряних битв у громадянській війні в Іспанії (1936 – 1939 рр.) Радянсько-фінляндської війни 1939 – 1940 років, та низку конфліктів СРСР та Японії на далекому Сході 1938 – 1939 років. А також як вплинув раптовий напад нацистів, та як Повітряні Сили СРСР відновлювалися після розгрому перших днів війни. Звісно ж, що ми виходили із чіткого дотримання принципу історизму, який передбачає вивчення соціальних явищ виключно у зв'язку з історичним контекстом та відмінностями минулого і сьогодення. Класичні історичні та загальнонаукові методи також були використані.

Хронологічні межі : обумовлені працею і темою роботи в хронологічних рамках, вивчення і аналіз інформації про стан радянської і німецької авіації, початку Німецько-Радянської війни з 22 червня по 6 грудня 1941 року.

Територіальні межі робота включає собою частину Східної Європи, а саме Західних республік СРСР, (Молдову, Україну, Білорусь, країни Прибалтики), а також країн сателітів нацистської Німеччини – Румунію, Угорщину, Фінляндію окуповану частину Польщі. Тобто ті країни, які приймали участь у війні на Східному Фронті, в 1941 році.

Структура роботи зумовлена окресленою метою та завданням. Робота складається зі вступу та декількох розділів, висновків, списку використаної літератури та джерел, додатків.

Розділ-І Радянська військова авіація на момент вторгнення Нацистської Німеччини та її союзників на територію СРСР

1.1. Загальні особливості та проблеми розвитку радянської військової авіації наприкінці 1930-х – на початку 1940-х

Наприкінці 30-х років ХХ століття СРСР мав могутній військово-промисловий комплекс, найчисельніші озброєні сили у світі, не була і винятком військова авіація. Із початком 30-х років ХХ століття СРСР взяв курс на максимальну мілітаризацію суспільства та економічних потужностей. Для захисту «революційних завоювань» країні «Рад» були потрібні літаки, сучасні, швидкісні та потужні. До кінця 30-х років СРСР мав найчисельніші та найсучасніші повітряні сили у Європейсько-Азіатському регіоні. Особливо гучно про себе заявила авіація СРСР після рятувальної операції полярних дослідників та екіпажу криголама «Челюскін» лютому-квітні 1934 року, коли сім льотчиків полярників на своїх літаках біпланах Р-5 евакуювали 104 людини⁶. Такої рятувальної операції світ ще не бачив. А вже у 1937 році радянські льотчики знову вразили світ своїми безпрецедентними рекордними польотами за Північний Полюс. 18 червня 1937 р. АНТ-25 з екіпажем Чкалова, Байдукова, Беякова, був здійснений переліт із Москві у США через північний полюс у місто Ванкувер. А вже у липні 1937 року безпасадковий переліт Москва-Північний полюс - Сан-Хосинто⁷ провів екіпаж Громова, Юмашева, Даниліна. СРСР гучно заявив про себе, як світову авіаційну країну. Але все це були мирні, демонстраційні та рекордні перельоти. Поміж тим радянські військові льотчики «інтернаціоналісти» та добровольці брали участь у низці локальних конфліктів другої половини 30-х років, такі як громадянська війна в Іспанії (1936-39 рр). Японо-Китайської війни (1937-40 рр). Радянсько-фінської війни (1939-40 рр). Все це було необхідно та важливо для самих же льотчиків та подальшого розвитку та розбудови тактики та стратегії застосування

⁶ О присвоении звания Героев Советского Союза летчикам, осуществившим спасение челюскинцев

<https://web.archive.org/web/20081011010644/http://oldgazette.narod.ru/trud/21041934/text1.html#6>

⁷ Первопроходцы в небе: через Северный полюс в Америку <https://ad-informandum.livejournal.com/235867.html>

повітряних сил у майбутніх війнах до яких готувався СРСР. Доктрина домінування у повітрі давала повну свободу дій наземним військам, або військово-морським з'єднанням. Здавалося би СРСР вдалося побудувати міцну армію та найчисельніший повітряний флот в історії та із гідністю зустріти будь-якого ворога, але сталося не так, як гадалося. У 1937 році тому самому, що ознаменував безпрецедентні досягнення радянської авіації став початком великого «Сталінського терору», який був в першу чергу направлений на вище військово-керівництво країни. Після «червеного процесу» над маршалом Тухачевським⁸ та його підлеглими та приближеними «Комбригами» та «Комкорами»⁹, які представляли сухопутні війська, терор почав поширюватися на керівництво флоту та авіації¹⁰. Цей процес винищення командного складу не зупинявся до червня 1941 року.

22 червня 1941 року нацистська Німеччина порушивши договір про ненапад вторглася усією військовою силою у СРСР. Не чекаючи нападу збройні сили Радянського Союзу у Західних прикордонних районах не були приведені у повну бойову готовність тому зустріли вторгнення будучи у місцях власних дислокацій. Наступ сухопутних військ вермахту був настільки стрімкий, що більшість військових частин із особовим складом та матеріальною частиною були захоплені вже через декілька годин. Але наземний наступ навіть за умов раптовості не був би вдалим, якби «Люфтваффе» не отримала панівне становище у повітряному просторі СРСР. Майже за п'ять місяців війни німецькі війська дійшли до Москви повністю захопивши союзні республіки Балтії, Білорусь, Молдову, Україну. Маючи панівне становище у повітрі німецькі Військово-Повітряні Сили, бомбардували великі обласні та районні центри СРСР, вузлові станції залізної дороги, морські та річкові порти, атакували відступаючи на Схід військові колони Червоної Армії, що наносило тяжкі втрати, зривали евакуацію підприємств та мирного населення. Під час

⁸ Приказ НКО СССР № 072 «Обращение к армии по поводу раскрытия НКВД предательской контрреволюционной военно-фашистской организации в РККА». 7 июня 1937 г.

<https://web.archive.org/web/20130531001811/http://istmat.info/node/28592>

⁹ Яков Иванович Алкснис, (1897-1938) <https://protivpytok.org/sss/antigeroi-karatelnyx-organov-sssr/alksnis-ya-i>

¹⁰ Документ публикуется впервые https://msuweb.montclair.edu/~furrgr/research/budennyi_klio12.pdf

війни багато військових та цивільних задавалися питаннями – чому сама могутня армія світу (як стверджувала радянська пропаганда), а саме Червона армія несе такі тяжкі втрати? Чому відступаємо? Чому не ведеться наступальна війна, малою кров'ю та на ворожій землі? Як керівництво могло допустити подібний розвиток подій? Чому не підготувалися? Під час війни ніхто не міг на це відповісти. Вже по закінченню Другої Світової Війни радянське керівництво, преса, кіно, почали називати такі причини, як раптовість нападу, мирні плани на розвиток СРСР, які навіть не передбачали агресії, зрада середнього та старшого командного складу, що керував військами у прикордонній зоні, неготовність СРСР до війни, і основне це стара військова техніка, яка була не ефективною у використанні та веденні сучасних бойових дій. Всі ці і подібні версії лобіювалися офіційною історіографією впродовж 45 років від кінця Другої Світової Війни і до розпаду СРСР у 1991 році. Так чи був насправді СРСР та його бойові сили зокрема авіація не готові до війни? Чи була авіаційна техніка настільки старою та не ефективною у застосуванні? Чи була зрада у вищому військовому керівництві військ Західних військових округів? Чи знало вище політичне керівництво СРСР про неминучу загрозу? У кінці 30-х років армія та авіація СРСР були самими могутніми у світі та самими найчисельнішими. Така повітряна велич могла стримати будь-яку не дружню країну від агресивних дій. Військово-Повітряні Сили СРСР могли превентивним ударом знищити будь-яку ціль військово-стратегічного, або індустріально економічної призначення. У СРСР було все щоб досягти, мінімальних втрат на війні, маневрені та швидкісні винищувачі самих прогресивних конструкцій та технічних уособлень 1930-х років, які могли супроводжувати бомбардувальники, перехоплювати ворожі літаки, прикривати від бомбардувань та нальотів власну територію. Це були винищувачі здебільшого конструкції Миколи Полікарпова біплани І-15 подальші модифікації І-15БІС, І-152, І-153¹¹ та саме головне моноплан І-16. Фронтіві бомбардувальники, або бомбардувальники ближньої дії, що повинні були

¹¹ МИХАИЛ МАСЛОВ - «КОРОЛЬ ИСТРЕБИТЕЛЕЙ» БОЕВЫЕ САМОЛЕТЫ ПОЛИКАРПОВА

застосовуватися безпосередні над лінією фронту або у ближньому тилу ворога (не далі 150-200 кілометрів у глиб ворожої території від лінії фронту), це літаки конструкції Андрія Туполева «СБ-2»¹². Авіація стратегічного рівня, або дальні бомбардувальники, для нанесення ударів по економічним та політичним центрам ворога у глибокому тилу далі більш ніж 500 кілометрів від лінії фронту, подібна задача була можлива лише небагатьом літкам тієї пори. Подібні функції могли виконувати лише двомоторний бомбардувальник «ДБ-3» конструкції Володимира Ільюшена і найбільшому в авіації дальньої дії 1930-х років, чотирьох моторному ТБ-3 розробки Андрія Туполева. І саме наприкінці 1930-х та початку 1940-х років пройшов випробування та почав надходити у війська чотирьох моторний бомбардувальник «ТБ-7» - цей літак розроблявся у конструкторському бюро Туполева, який був директором власного бюро, але керував безпосередньо цією розробку заступник Андрія Туполева – Володимир Петляков. У подальшому ТБ-7 перейменують у «Пе-8» по першим двом буквам прізвища свого конструктора розробника. Всі ці літаки могли виконувати властиві їм функції із максимальною ефективністю, але при у мові доцільного навчання екіпажів – льотчиків, штурманів, бомбардирів, радистів, стрільців, бортмеханіків. Також досвід ведення бойових дій у різних умовах із такими властивостями, як пора доби, кліматичні умови, погодні умови, рельєф місцевості – гори, степи, ліси, моря. Все це Військово-Повітряні Сили СРСР пройшли у другій половині 1930-х років і до початку 1940-х. Починаючи із громадянської війни в Іспанії у 1936-1939 роках закінчуючи Радянсько-Фінською війною 1939-1940 років. І це не згадуючи Радянсько-Японські конфлікти на далекому сході 1938-1939 років, вторгнення до Східної Польщі, Бессарабії, Буковини. Тобто було над чим працювати радянським генералам у штабах авіаційних з'єднань, було, що аналізувати. Але ж чому ВПС РСЧА опинилися у такому скрутному становищі 22 червня 1941 року? Ці події могли стати ланкою одного ланцюга попередніх та наступних рішень і подій.

¹² Бомбардувальник СБ-2 <http://www.airwar.ru/enc/bww2/sb2.html>

Як відомо Військово-Повітряні сили Радянського союзу та загалом авіації розвивалися у СРСР з карколомною швидкістю, рекордні перельоти через північний полюс до Америки, Камчатку, Середньої Азії, Франції. Масовані авіапароди на 1-ше травня та день «Сталінської авіації» 18 серпня, порятунок Челюскінців, всі ці та інші авіаційні здобутки не сходили зі шпальт державних газет. СРСР у розвитку авіації наздоганяв самі прогресивні країни світу США, Німеччину, Францію, Італію, Англію, Польщу. Здобувався бойовий досвід у повітряних боях у небі Іспанії, Китаю¹³. Розбудова та налагодження авіаційної промисловості та інфраструктури, що ще було потрібно для ефективного застосування військової та цивільної авіації у СРСР – командування. Командування ВПС СРСР більш ніж потрібно зналося на властивостях керування цим чисельним повітряним військом із різноманітною та складною наземною складовою. Але влітку 1937 року після гучної справи над Маршалом РСЧА Михайлом Тухочевським¹⁴ та його поплічниками, армію накрила хвиля тотальних репресій, які не оминули і авіацію, достатньо було одного донесення на особу, або підозру збоку спец служб НКВС, і цього було достатньо для арешту підозрюваного. На місця репресованих повинні були прийти наступники, ними здебільшого були люди із бойовим досвідом в Іспанії та Китаї, але коли ці льотчики відправлялися у інтернаціональні поїздки до Іспанії та Далекий Схід будучи лейтенантами, старшими лейтенантами, капітанами, то повертаючись додому вони автоматично ставали Полковниками, Генералами, Комкорами, Генерал майорами, Генерал лейтенантами. Звичайно за п'ять років це карколомна кар'єра, але із сумнівними якостями, вчорашнім Лейтенантам Капітанам дають найвищі державні нагороди, найвищі військові звання легко переходячи дві, або три ступені звань середнього командного складу, заочно їм зараховували екзамени та прийом у вищі генеральні академії, і закінчення навчання. Не варто думати що новообрані на заміну репресованим командирам

¹³ Список Советских лётчиков имеющих победы в Испании (1936 - 1939 гг.)

<https://airaces.narod.ru/spane/spane.htm>

¹⁴ Приказ НКО СССР № 072 «Обращение к армии по поводу раскрытия НКВД предательской контрреволюционной военно-фашистской организации в РККА». 7 июня 1937 г.

<https://web.archive.org/web/20130531001811/http://istmat.info/node/28592>

люди були із бойовим досвідом у п'ять років. Ні! Перебування у відрядженнях, інтернаціональних діях, боях не перевищували 6-12 місяців, далі проходили постійні ротації та заміни, по второму колу ветерани бойових дій проходили досить рідко і у поодиноких випадках, зазначимо що перебування у повітряних боях не перевищувало у сумі 3-6 місяців відповідно до терміну перебування 6-12 місяців. Звичайно, що льотчиків, механіків, командирів та інших людей із бойовим досвідом у Іспанії, або Китаї 1936-1939 років¹⁵, із початком бойових дій у Монголії, або у Фінляндії миттєво доправляли у місця бойових дій, як самих досвідчених, у керування авіаційними з'єднаннями та ведення повітряних боїв. Так військовий досвід є беззаперечно цінним для будь-якої регулярної армії світу, і повинен бути яскравим прикладом та самим кращім посібником у навчанні бойових офіцерів та майбутніх захисників Батьківщини. Людина із бойовим досвідом у військовому навчальному закладі цінніша за будь-який посібник, підручник, настанову ведення бойових дій у мирний час. Але іноді бувають випадки коли бойовий досвід може стати і хибним явищем, до прикладу ведення повітряних боїв у небі Іспанії та Монголії не чим не відрізнявся, навіть кліматом, але логістична складова на землі кардинально відрізнялася не у користь монгольських степів, розгорнути злітно-посадкову смугу серед степу не є чимось складним, але налагодити безперебійне постачання пального, без залізної дороги є дуже складно, відсутність лісу, або деревини, ускладнює маскування аеродромів, виключає будівництво укриттів для літаків, персоналу, ангарів, сховищ, домівок для льотного та технічного складу. У Іспанії¹⁶ з малим відстанями, близькістю логістичних шляхів поставок запчастин техніки, складу, які були розташовані поряд із залізницями, морськими портами, шосейними дорогами такі проблеми були відсутні. Були випадки коли військовий досвід у попередніх місцях бойових дій був зовсім безпорадним у іншій точці конфлікту. Саме так сталося Під час Радянсько-Фінської війни у листопаді 1939 року – березні 1940 року. Суровий морозний

¹⁵ Список Советских лётчиков имеющих победы в Испании (1936 - 1939 гг.)
<https://airaces.narod.ru/spane/spane.htm>

¹⁶ Алексей Исаев. «Вторжение. 22 июня 1941 года» Ст.77-85

клімат, із постійними опадами, Карельські ліси вкриті снігом, або заполярні тундри, ускладнювали не те що бойові дії ай простий патрульний політ. В таких умовах важко було обслуговувати авіаційну техніку, важко орієнтуватися у просторі під час польоту, погана підготовка молодих кадрів, неготовність ведення затяжних бойових дій в умовах скандинавських та полярних кліматичних умов, та інше. Всі ці та інші недоліки які виявила «Зимова війна»¹⁷ із Фінляндією показали повну безпорадність минулого бойового досвіду. Вчорашні лейтенанти – капітани, що за декілька років стали полковниками, генералами, просто не могли налагодити ефективне командування, логістичні поставки, та провести доцільну теоретичну та практичну підготовку льотного складу. А тим часом у центральній Європі страшним полум'ям розгорілася війна. У квітні – травні 1940 року, під натиском «бліцкригу» німцями були завойовані Данія, Нідерланди, Бельгія, Люксембург та саме головне Франція – країна що по індустріальній та військовій могутності була сильніша за німецький Вермахт. Далі настала черга Британських островів. Британці ледь могли протипоставити декілька сотень винищувачів для захисту своєї країни із повітря. 13 серпня¹⁸ «Люфтваффе» розпочало операцію «День орла» мета – знищення Королівських ВПС Британії¹⁹ на землі, літаків, заправників, злітних смуг, ангарів із майстернями. Та британські інженери та військові досить ефективно наладили протиповітряну оборону військових об'єктів. Повітряні баталії продовжувалися два місяці, пік напруги досягнув у вересні, та завдяки тому що основну авіаційну промисловість англійцям вдалося зберегти, вони досить ефективно поповнювали власні втрати. До жовтня повітряні атаки зійшли нанівець. Королівські ВПС встояли, через що німецьке командування відмовилося від операції по захопленню Британських островів. А тим часом у СРСР розуміли що велика війна неминуча, але через крах Гітлерівських планів що до окупації Британських островів, керівництво СРСР справедливо думало, що до поки Англія не капітулює то Адольф Гітлер не наважиться

¹⁷ Сергей Иванов «Боевой Ишак Стлинских соколов» Часть-2.

¹⁸ «Самый трудный день» <https://warspot.ru/6859-foto-dnya-samy-trudny-den>

¹⁹ The worlds largest Battle of Britain collection of memorabilia, Artefacts from over 700 crashed aircraft on display <https://www.kbobm.org/>

розповсюджувати свою агресію на Схід, побоюючись війни на два фронти. Напрямок подібної думки був логічним і доцільним, але цим самим військово-політичне керівництво Радянського Союзу та безпосередньо Йосип Сталін подібними думками ввели себе у оману. Але військова промисловість вже працювала на повну силу. Історик та автор книг про Другу Світову Війну Марк Солонін²⁰, оцінив, що в період з 1929 по 1941 рік Радянський Союз виробив та мав на озброєнні приблизно 22 700 бойових літаків. Ця оцінка включає різні типи літаків, такі як винищувачі, бомбардувальники та штурмовики, транспортники, літаки зв'язку, спец літаки тощо. Однак варто зазначити, що точні цифри можуть відрізнятися залежно від джерела, і Марк Солонін не є єдиний істориком, який займався проблемою цього питання. Інший історик та автор книг «Криголам»²¹ та «День М» - Віктор Суворова (справжнє ім'я Володимир Богданович Резун) назвав цифру у 30 000 – літаків, зрозуміло що ця цифра приблизна і не несе у собі точні данні, але і вона може бути орієнтовною. Проте цей роман-детектив (День-М) є фікційним твором, а не історичним дослідженням. Думки що до точності та достовірності тверджень Віктора Суворова поділяються, і деякі історики та експерти висловлювалися критично щодо його роботи. Віктор Суворов написав кілька книг, у яких торкнувся теми радянської авіації у 1941 році. Однак варто відзначити, що його роботи часто викликають суперечки та дебати, оскільки багато істориків та фахівці вважають його теорії неоднозначні, спірні, суперечливі і не завжди підкріплені надійними джерелами. Ось деякі із них "Криголам" (1988 року) - у цій книзі Суворов описує передбачувані плани СРСР на агресію проти Німеччини влітку 1941 року. Він стверджує, що радянська авіація була в жалюгідному стані і не могла ефективно чинити опір німецькій авіації. "Міф про велику війну" (2007) - У цій книзі Суворов аналізує різні аспекти «Великої Вітчизняної війни», включаючи радянську авіацію. Він висуває тезу про те, що Радянський Союз

²⁰ «Другая хронология катастрофы 1941. Падение «сталинских соколов»

²¹ Віктор Суворов «Криголам» (1-видання).1988 рік. Ст. 14. Ст.143. Ст.157. <http://history.org.ua/LiberUA/5-17-009249-0/5-17-009249-0.pdf>

готувався до нападу на Німеччину, але був атакований першим. "День М"²² (1996 року) - У цій книзі Суворов досліджує події перших днів війни між Німеччиною та Радянським Союзом у 1941 році, включаючи військові операції та дії радянської авіації. Саме тлумачення проблем та обставин і намірів політичних еліт СРСР суперечать один одному. Якщо до прикладу автор спирається на те що у керівному складі армії був повний безлад, тотальні репресії по відношенню до середнього офіцерського складу, страх перед вищим керівництвом, безініціативність, безвідповідальність, технічна відсталість та недосконалість зброї, все це не дає змогу у усерйоз сприймати автора який наполягає на тому, що Йосип Сталін хотів випередити Адольфа Гітлера у стратегії нападу та наступу. Усі вище зазначенні чинники самі собою суперечать цій теорії – саме теорії! Логічно що коли в армії проводяться кадрові перестанови, чистки, модернізація, переозброєння, перебудова та нарощування потенціалу все це не дозволить у повній мірі провести загальний наступ на театрі майбутніх бойових дій від Балтики до Чорного моря. Більш доцільно слабкі та сильні сторони ПВС СРСР на начальному періоді війни виклав у своїй книзі німецький генерал-лейтенант «Люфтваффе» Вальтер Швабедіссен. Книга вийшла у 1968 році під назвою «Сталінські соколи: Аналіз дій радянської авіації 1941-1945 рр»²³. Це дуже важливе видання дає об'єктивну оцінку та розуміння дій керівництва ВПС СРСР на протязі усієї війни, і навіть у 1941 році. Звичайно велике нарікання деяких істориків і навіть простих читачів визиває зневажливе ставлення автора до дій супротивника, але це легко пояснюється із ідеологічних міркувань тих часів. Автор описав стан військової авіації СРСР до початку Другої Світової війни і якраз зазначив, що не дивлячись на великий досвід льотчиків СРСР у Іспанії, Китаї, Фінляндії, він їм не допоміг ефективно протистояти «Люфтваффе» у перші два роки війни між СРСР та Німеччиною. Що стосується кількості німецьких літаків у «Люфтваффе» на момент початку плану «Барбаросса» то автор чітко називає

²² Віктор Суворов День «М» 1996 року http://loveread.ec/read_book.php?id=23782&p=1

²³ Сталинские соколы - Анализ действий советской авиации в 1941-1945 гг. <https://www.libfox.ru/412452-16-valter-shvabedissen-stalinskie-sokoly-analiz-deystviy-sovetskoy-aviatsii-v-1941-1945-gg.html#book>

цифру 4.750 літаків²⁴ у сих типів та призначень, але нажаль автор не уточнив чи була це повна чисельність боєздатних літаків у «Люфтваффе», або та кількість, яку виставила Німеччина проти СРСР. Нажаль інші історики та дослідники такі, як Річард Овері: Автор книги "Третій рейх у всій красі", яка включає статистичні дані про військову промисловість і збройні сили Німеччини. Та Девід Ірвінг: Історик, який написав багато аспектів Другої світової війни, включаючи військову промисловість Німеччини. Не дають точної цифри літаків Третього рейху, що були у строю та придатні до бойових дій. Девід Ірвінг – це британський письменник та історик, відомий своїми неоднозначними дослідженнями з Третього рейху та Другої Світової війни. Однак він не вважається авторитетним джерелом, оскільки був повторно спростований у своїх історичних інтерпретаціях, особливо щодо Голокосту. На момент початку 1941 року (точніше, на 1 січня 1941 року) у ВПС Німеччини, включаючи як збройні сили «Люфтваффе», так і цивільні літаки, знаходилися такі типи літаків:

Військові літаки: Літаки-винищувачі: близько 4 000. Штурмовики: близько 1500. Літаки бомбардувальники: близько 1800. Розвідувальні літаки: близько 900. Транспортні літаки: близько 800.

Німецькі літаки, які могли бути мобілізовані у разі війни: Близько 6 000 літаків, але не всі були придатні для військових цілей. Отже, загальна кількість літаків у Німеччини початку 1941 року становило приблизно 14 000²⁵, хоча слід зазначити, що це число включає літаки різних типів і класів, використовувані як бойових, так цивільних цілей²⁶. З радянської сторони по сукупно всім підрахункам істориків у Радянському Союзі було збудовано прийнято н озброєння до 20 000 літаків²⁷ – всіх марок, типів, призначень. В працях Марка Солоніна «1941.Хронологія катастрофи» і Дмитра Хазанова «Сталінські Соколи

²⁴ Вальтер Швабедиссен - Сталинские соколы - Анализ действий советской авиации в 1941-1945 гг. Ст.19.

²⁵ Вальтер Швабедиссен - Сталинские соколы - Анализ действий советской авиации в 1941-1945 гг. Ст.21.

²⁷ Марк Солонін «1941. Хронологія катастрофи»

проти Люфтваффе»²⁸ зустрічається цифра 9 000 літаків сукупно в усіх Західних Військових округах СРСР.

1.2 Командувачі радянською авіацією у прикордонних військових округах.

У Західному Особовому Військовому Окрузі штаб якого розміщувався у місті Мінськ (Білоруська РСР) командувачем ВПС округу, був 32 річний з 1940 року Генерал-майор авіації Іван Іванович Копець ветеран (інтернаціоналіст) Громадянської війни у Іспанії 1936-1939 роки²⁹. Учасник Радянсько-Фінської війни (1939-1940 років). На власному рахунку мав п'ять (підтверджених) перемог у повітряних боях в небі Іспанії. За бойові дії проти фашистських заколотників та п'ять збитих літаків був присвоєний до Звання Героя Радянського Союзу із врученням ордену «Леніна» та медалі «Золота зірка» під №-16. Також молодому льотчику, який на момент повернення із Іспанії в літку 1937 року мав звання Старшого лейтенанта було присвоєно звання Підполковника одразу минаючи два звання капітана та майора. Іван Іванович Копець мав швидкий тем зростання по кар'єрній сходинці та заради справедливості не він один. У Наркоматі Оборони справедливо вважали, що люди із бойовим досвідом гідні займати керівні та командні пости у вищих ешелонах армії. Так, але не всі, дострокове присвоєння лейтенантам та капітанам звання старшого командного складу мало і протилежний ефект. Вже 22 лютого 1938 року Підполковнику Івану Івановичу Копицю було присвоєне звання Комбрига. Саме звання Комбриг — було запроваджено після 1917 року. Комбриг – це скорочено посада командира бригади, і навіть персональне військове звання осіб вищого командного складу РСЧА період із 22 вересня 1935 по 7 травня 1940, відповідало званню бригадир чи бригадний генерал у збройних силах інших держав. Під час війни СРСР проти Фінляндії займав керівну посаду у штабі ВПС 8 авіаційної дивізії Ленінградського Військового Округу, що вели бойові дії на Карельському перешийку. Через складність

²⁸ Дмитра Хазанова «Сталінські Соколи проти Люфтваффе»

²⁹ Копець Іван Іванович <https://airaces.narod.ru/spane/kopez1.htm>

театру бойових дій, та віддаленість аеродромів від лінії фронту, запропонував практику льодових аеродромів на поверхні замерзлих озер, що принесло позитивні результати у проведенні польотів та ведення бойових дій. По завершенню війни був нагороджений орденом «Бойового Червоного Прапору», а 4 червня 1940 року Івану Івановичу³⁰ було присвоєне звання Генерал – Майор авіації. У кінці 1940-го року був переведений із Ленінградського ВО до Західного Особового ВО де на початку 1941 року зайняв посаду командуючого ВПС округу. У окрузі на той момент почалася тотальна перебудова складу армій її структури та переозброєння військових частин. Більша частина аеродромів була не придатні для використання через початок будівництва бетонних злітно-посадкових смуг. Це спричинило колапс із логістикою та проведенням польотів, літаки були скупчені на невеликих майданчиках, що заважало швидкому розгортанню, негайний зліт літаків був у таких умовах неможливий. На той момент у західних військових округах активно формувалися нові авіаційні полки, винищувальні, штурмові, бомбардувальні (на швидкісних бомбардувальниках СБ-2³¹, або на нових пікіруючих бомбардувальниках Пе-2 та Ар-2), авіаполки дальньої-бомбардувальної авіації на літаках ДБ-3 та ТБ-3. Більшість цих полків, як і інших військових округах об'єднувалися у авіаційні дивізії. Що стосується Генерал-майора Івана Копеця то до початку війн із нацистською Німеччиною у нього був багатий військовий досвід, ведення повітряних боїв та польотів, але як для керівника у нього було не достатньо командного досвіду за п'ять років стрибнувши у званнях від старшого лейтенанта до Генерал-майора, командуючого авіацією військового округу.

Птухін Євген Савич³² командуючий ВПС Київського Військового Округу. Народився 3 березня 1902 року у місті Ялта. З 1918 року проходив службу у лавах Червоної армії де працював механіком – мотористом у авіаційній частині і у його складі брав участь у громадянській війні (1917 – 1922 рр). У 1922 році закінчив школу мотористів, а у 1929 році військову – авіаційну школу. У 1935

³⁰ Копець Іван Іванович <https://airaces.narod.ru/spane/kopez.htm>

³¹ Бомбардувальник СБ-2 <http://www.airwar.ru/enc/bww2/sb2.html>

³² ПТУХИН Евгений Саввич <https://stalin.memo.ru/persons/p44963/>

році отримав звання комбрига. Із травня 1937 року по лютий 1938 року приймав участь у громадянській війні в Іспанії (1936 – 1939 рр). У 1939 році закінчив курси командного складу в академії Генерального штабу РСЧА. З 1938 року командував ВПС Ленінградського Військового Округу. Приймав участь у Радянсько-Фінській війні (1939 – 1940 роках). З весни 1941 року командував ВПС Київського Військового Округу. За спогадами Маршала Збройних Сил СРСР Георгія Костянтиновича Жукова – Птухов зарекомендував себе із гарної сторони, як ініціативний командуючий та добре проведену реорганізацію, модернізацію та розбудову складу ВПС Округу. Доклав багато зусиль на швидку розбудову бетонних злітних смуг у окрузі. Особливу увагу Генерал – лейтенант приділив увагу будівництва укриттів, ангарів та захисних укриттів для літаків та аеродромної техніки³³.

1.3 Підготовка ВПС Червоної армії до війни.

Не дивлячись на усі труднощі та жорсткі вимоги та нагляд вищих керівних органів та деякий тиск на командний склад Червоної армії, країна готувалася до війни. Всі розуміли що велика війна між двома могутніми державами на Європейському континенті неминуча. У пострадянський період з'явилося велика кількість досліджень істориків, дослідників, або просто любителів міфів – що Сталін готувався нанести превентивний, або упереджений удар по Третьюму Рейху у літній період 1941 року, сподіваючись на такий аналог «Визвольного походу» до країн східної Європи (наприклад Польщі, Фінляндії, Прибалтики). Але ці так звані факти, або версії побудовані на суб'єктивній думці у часи коли цензура була відсутня не мають під собою достовірних підтверджень та суперечать деяким архівним даним таким, як накази Народного Комісару Оборони та Ради Народних Комісарів. Згідно цих наказів на перше півріччя СРСР. Народний Комісар Оборони та Рада Народних комісарів від 1941 року віддала наказ про розгортання Проти Повітряної

³³ Георгій Жуков «Спогади і роздуми» 1971 рік. Ст.173.

Оборони СРСР на сектори. Про плани освоєння нової військової техніки – зокрема літаків. Основною задачею перед прикордонними військовими округами ставилася у навчанні льотчиків льотній справі у зимовий період 1940 – 1941 років. Згідно із наказу НКО Маршала Семен Тимошенка про підготовку льотного складу³⁴ авіаполків та авіа дивізій, проводити тренувальні польоти на дальніх маршрутах, великих висотах, ведення учбових повітряних боїв, повітряної стрільби по конусам, негайного перебазування на незнайомі та запасні аеродроми. Все це було правильним та навіть рутинним, але саме у цьому наказі НКО значилося, що усі польоти у зимовий період проводити на колісних шасі не міняючи його на лижі. Тут варто пояснити, що велика мережа та розгалуженість польових аеродромів, які на той момент були ґрунтовими, або з гравію та ґрунту, у зимовий період щільно засипалися снігом, грейдерів та тракторів на розчистку снігу не вистачало, тому було легше обробити катком та утрамбувати сніг та перевдягти шасі літаків, із коліс на лижі оскільки у 30-х роках на озброєнні винищувальної авіації були здебільшого біплани із шасі що не прибирається, яке було жорстко закріплене поміняти колеса на лижі було все одно, що перевзутися, і це не впливало негативно та тактико технічні характеристики літаків та їхніх аеродинамічні можливості, але на винищувачах монопланах І-16 із шасі що прибирається під крило це вже погіршувало льотні характеристики та збільшувало аеродинамічний супротив у повітрі, це ж стосувалося і бомбардувальників СБ-2 та ДБ-3, у мирний час із цим ще можна було рахуватися, а от у військовий ні. Усі недоліки того підходу продемонструвала війна із Фінляндією, хоч у фінів літаки були обладнані лижним шасі тому літаки супротивників опинилися у рівних умовах, тим паче що лижне шасі дозволяє швидше підготувати злітну – посадкові смуги до прийому літаків, що у військовий час є великим плюсом, легше втрамбувати сніг та зробити його гладким, аніж розчищати його до ґрунту. Так і воювали шляхом пошуку альтернатив та компромісів, але всі розуміли, що це тупиковий шлях. Із поставкою у війська більш швидкісних та маневрових винищувачів

³⁴ Русский национальный архив – Приказы НКО – СНК – ГКО. <http://docs.historyrussia.org/ru/nodes/180391-russkiy-arhiv-velikaya-otechestvennaya-t-13-2-2-prikazy-narodnogo-komissara-oborony-sssr-22-iyunya-1941-g-1942-g>

МіГ-3, ЛаГГ-3, Як-1 подібний підхід був неможливий, для цих літаків встановлення жорстко закріплених лиж замість прибираючих коліс кардинально та негативно впливало на тактико технічні характеристики, аеродинаміка погіршувалася а вслід за нею і швидкість із маневреністю. Таж ситуація стосувалася і бомбардувальників СБ-2, ДБ-3, Су-2, і тим паче пікіруючих бомбардувальників Ар-2, Пе-2. Не варто і забувати про нові штурмовики Іл-2. Ось і логіка наказу НКО³⁵ Генеральним штабом ВПС Округів, але всі ці накази залишалися із мінімальним коефіцієнтом реалізації. У округах банально не вистачало спец техніки, тракторів, грейдерів, а те що надходило із резервів НКО було зовсім не достатньо, навіть грейдери на кінній тязі не могли вирішити ситуації, а за лопати та бійців і годі щось казати. Ініціативності командний склад авіаційних частин не проявляв, а взяти на себе відповідальність та перевдягнути колеса на лижі ніхто не вирішився, ті кому вдавалося проводити навчальні польоти вони теж страждали, зимовий період став піковим по аварійності та катастрофах, от і не літали «Сталінські Соколи» майже всю зиму. План тренування та підготовки льотного та технічного складу було зірвано. У квітні 1941 року НКО та РНК видали директиву³⁶ про незадовільну підготовку льотного та технічного склад ВПС округів, про винесення догани старшому офіцерському складу за невиконання плану бойової підготовки, і навіть про підозри деяким командирам у відвертому саботуванні наказу. Було видано новий наказ про план бойової підготовки на літній період 1941 року, особливу увагу приділяли пунктам та плану що не був виконаний у зимовий час. Для винищувачів це ведення учбових повітряних боїв, стрільбі по конусам (повітряна мішень, що буксирується учбовим літаком на сталевому тросі на безпечній відстані), стрільбі по наземним цілям, винищувачам озброєними гарматами відпрацьовувати штурмові дії, навчанням льотчиків сліпим польотом у складних метеорологічних умовах та в ночі. Польоти по незнайомим маршрутам та прив'язності та місцевості, польоти по

³⁵Русский архив «Приказы НКО СССР» http://docs.historyrussia.org/ru/nodes/136519?per_page=200

³⁶ Русский национальный архив – Приказы НКО – СНК – ГКО. <http://docs.historyrussia.org/ru/nodes/180391-russkiy-arhiv-velikaya-otechestvennaya-t-13-2-2-prikazy-narodnogo-komissara-oborony-sssr-22-iyunya-1941-g-1942-g>

радіомаяку, радіокомпасу, орієнтування над місцевістю, польоти та перебазування на інші аеродроми, відпрацювання взаємодії із частинами ППО. Для бомбардувальної авіації – це відпрацювання бомбардування на незнайомих полігонах, сліпий політ у тяжких метеорологічних умовах та вночі, бомбардування із за хмар, перебазування, відпрацювання розосередженості, польоти у супроводі винищувачів. Особливо виділялася пікіруюча та штурмова авіація, були поставлені жорсткі вимоги що до проведення тренувальних польотів бомбардувальників Ар-2 та Пе-2 та відпрацювання бомбардування із пікіруючого положення, навчитися уражати вузькі, малі, одиночні цілям та об'єкти, такі як, автоколони, командні пункти, залізничні колії, мости, тощо. Штурмова авіація – ставилася задача по відпрацюванню бомбардуванням та ураження цілей із малих висот, відпрацювання стрільби із реактивних снарядів (РС). Розвідувальна авіація – сліпий політ, у тяжких метеорологічних умовах, польоти по незнайомих маршрутах, дальні польоти, перебазування, ведення фото та радіо розвідки, виконувати функції повітряних корегувальників артилерії. Дорече такі ж вимоги до аерофотозйомки ставилися і винищувальній авіації. І була надія на те, що у літній період все вдасться наздогнати те що не вдалося відпрацювати у зимовий період. Але на весні – літку ВПС Червоної армії спіткало декілька невдач, спровоковані поганою логістикою та неузгодженістю між частинами авіації, сухопутних військ, тилових структур. Із директивою НКО та РНК від 1940 року³⁷ було виявлено що із аеродромів прикордонних військових округів до виконання круглорічних польотів готові лише 39 аеродромів. Більша частина із них виходила із ладу та припиняли свою експлуатацію на весні та восени через бездоріжжя, пом'якшення ґрунту, у наслідок танення снігу, або проливних дощів. Тим паче більшість аеродромів були розташовані на звичайних полях. У зв'язку із цим НКО при згоді РНК постановив та відправи у війська директиву із планом що до будування, реорганізації, модернізації нових злітно-посадкових смуг, із штучним покриттям, це бетонні смуги, ґрунтово-бетонні смуги, із металевим покриттям,

³⁷ Русский национальный архив – Приказы НКО – СНК – ГКО. <http://docs.historyrussia.org/ru/nodes/180391-russkiy-arhiv-velikaya-otechestvennaya-t-13-2-2-prikazy-narodnogo-komissara-oborony-sssr-22-iyunya-1941-g-1942-g>

або із перфорованих щитків. Усього було потрібно реконструювати, модернізувати, 66 аеродромів в всіх Західних військових округах.

1.4. Німецька Авіаційна розвідка

Ще з кінця 1939 року Німецька повітряна розвідка почала поступово розвідувати територію СРСР, його інфраструктуру, шляхопроводи, залізничні станції, аеродроми, прикордонні міста, та і.н. До першої половини 1941 року ці розвідувальні польоти мали обмежений характер, лише з початком 1941 року вони набули масового характеру, літаки розвідники Ю-86, Хе-117, До-217³⁸, із герметичними кабінами вели аерофотозйомку з висоти від 7.000 до 12.000 тисяч метрів тобто на висотах не досяжних для більшості радянських винищувачів таких, як І-15, І-152, І-153, І-16³⁹, на яких були відкриті кабіни льотчика, відсутні рації, що унеможливлювало координації дії льотчику у повітрі із землі. Теоретично у СРСР був винищувач спроможний перехоплювати літаки розвідники на висотах від 5.000 до 12.000 метрів, винищувач МіГ-3, але їх було занадто мало, більшість неосвоєні своїми екіпажами, і мали низку проблем пов'язаними із комплектацією для рацій та кисневого обладнання. Із початком 1941 року літаки розвідники «Люфтваффе» почали все частіше і частіше порушувати повітряний простір, а ефективних засобів протидії у СРСР не було. Хоча в Червоній армії були зенітні гармати 76 та 85 міліметрів, які могли вести зенітний вогонь на висоти від 9 до 12 тисяч метрів, тобто робочу висоту літаків розвідників, в умовах мирного часу ППО знаходилася в готовому до бою стані, радіолокаційних станцій на озброєнні в Червоній армії не було – вони тільки були у розробці, (РУС-1 та РУС-2), і знайти літак розвідник можна було лише візуально за допомогою спеціальних оптичних приладів, або перехопивши радіообмін між літаком та станцією наведення, хоча, як правило літаки розвідники у більшості мали заборону на радіообмін, аби не видати себе. І як що пости ППО все ж знаходили візуально

³⁸ Михаил Тимин «Крылатые предвестники войны» <https://warspot.ru/12211-krylatye-predvestniki-voyny>

³⁹ Дислокация частей Западного особого военного округа на 30.05.1941 г.
<http://www.rkka.ru/handbook/disl/z11.htm>

літак розвідник то не було впевненості що це літак «шпигун»⁴⁰ вже на висотах від 5000 метрів було важко візуально із землі ідентифікувати ціль, та упізнати в ньому «ворожий» літак, тим паче «Люфтваффе» маскувало свої розвідники під цивільні літаки, наносячи на них емблеми цивільної авіації «Люфтганзи»⁴¹, і навіть якщо розвідник летів на висоті досяжній для винищувачів РСЧА то впевненості що цей літак «шпигун» теж не було, якщо все-таки вдавалося розпізнати, що це літак порушник, то винищувачі примушували його до посадки на найближчій аеродром, або змушували порушника відвернути від попереднього курсу та повернутися за кордон, і добре якщо німецькі льотчики одразу підкорялися вимогам радянських винищувачів і поверталися за кордон, а були і такі порушники, що до останнього випробовували терпіння радянської ППО та ВПС. Уразі не підкорення наказам літаків винищувачів – останні мали змусити його до посадки, для цього льотчик винищувача підлітав з боку літака порушника, так щоб його пілоти могли бачити знаки які подіє винищувач, якщо перехоплювач випускав своє шасі то це був знак на «примусову посадку», або показував жестикуляцією рук, яку розумів будь-який льотчик, якщо у такому розі порушник не реагував на накази перехоплювача – останній мав маневром свого літака змусити порушника відвернути від попереднього курсу, або «витіснити» його закордон, уразі не підкорення льотчик винищувача мав право дати попереджувальний (неприцільний) постріл із озброєння свого винищувача – це було останнє попередження (або підкорюйся моїм наказам, або будеш збитий), якщо порушник знову не реагував, то перехоплювач мав право збивати порушника, що до останнього, до цього зазвичай не доходило було достатньо і попереджувального пострілу, тим паче що до останніх двох варіантів а саме попереджувального вогню та вогню на ураження історії ВПС СРСР були розбіжності та не точності, здебільшого Керівництво СРСР забороняло вести вогонь по літакам порушникам аби не провокувати конфлікт та не дратувати німців, які могли подати претензії то представників СРСР⁴², оскільки, щоб

⁴⁰ 22 июня 1941 года. Сражение за небо <https://warspot.ru/2227-22-iyunya-1941-goda-srazhenie-za-nebo>

⁴¹ Воздушные тараны – мифы и реальность <https://warspot.ru/441-vozdushnye-tarany-mify-i-realnost>

⁴² Михаил Тимин «Крылатые предвестники войны» <https://warspot.ru/12211-krylatye-predvestniki-voyny>

доказати причетність льотчиків літака до шпигунської діяльності потрібні були докази у вигляді самого літака, обладнання для фото, карти секретних об'єктів, а щоб отримати їх потрібно було посадити літак шпигун на власній території. І що найменше один раз ВПС та ППО СРСР це вдалося, у квітні 1941 року літак розвідник Ю-86 сів на вимушену посадку в районі міста Рівне⁴³⁴⁴, про цей випадок описує у своїх спогадах Генерал-майор Костянтин Рокосовський тодішній командир 9 Механізованого Танкового Корпусу що базувався в Житомирі. СРСР отримав у свої руки залізні докази шпигунства літаків Третього рейху над СРСР – літак, його екіпаж, фото – обладнання, але що б не провокувати Німецьку сторону, СРСР за декілька днів повернув літак і льотчиків до Німеччини. Також на літаки розвідники німці малювали емблеми та номерні позначки цивільної авіації «Люфтганзи», і якщо такий літак навіть і перехоплять, або він пролетить над режимним об'єктом довести, що екіпаж вів розвідувальний політ, без «залізних» доказів не можливо. Таким чином літаки розвідники «Люфтваффе» почувалися в повній безпеці, пролітаючи над військовими аеродромами та місцями дислокацій військ Червоної Армії. До 22 червня 1941 року Розвід – група Ровеля⁴⁵ забезпечила генштаб Вермахту 100 % точністю розміщення та місць дислокації військ Червоної Армії, на основі повітряних знімків друкувалися географічні карти місцевості, штурманські карти, маршрути для танкістів, з розгалуженою системою шосейних, ґрунтових, залізних доріг, мостів, аеродромами, вокзалами, річними і морськими портами, політичних та індустріальних об'єктів⁴⁶. Звичайно вище зазначені дії німецької сторони можуть викликати думку про повну бездіяльність та безпорадність радянської сторони, навпаки, окрім офіційних нот протестів у Міністерство Закордонних Справ Німеччини, і декількох епізодів із перехопленням літаків шпигунів, командування ВПС прикордонних військових округів проводило постійні навчання із охорони повітряного простору, патрулювання прикордонної зони і не уможливлувати перетину його літаками із за кордону.

⁴³ 22 июня 1941 года. Сражение за небо <https://warspot.ru/2227-22-iyunya-1941-goda-srazhenie-za-nebo>

⁴⁴ Воздушные тараны – мифы и реальность <https://warspot.ru/441-vozdushnye-tarany-mify-i-realnost>

⁴⁵ Воздушные тараны – мифы и реальность <https://warspot.ru/441-vozdushnye-tarany-mify-i-realnost>

⁴⁶ Вторжение. 22 июня 1941 года | Автор книги - Алексей Исаев http://loveread.ec/read_book.php?id=70851&p=1

Протиповітряна оборона, вишиковувалася навколо обласних центрів, об'єктів критичної інфраструктури, заводів, мостів, аеродромів, портів. Та все ж не дивлячись на усі засоби проти дії 15 травня 1941 року, трапилася подія, яка змінила уявлення вищого керівництва СРСР про надійність та ефективність Протиповітряної Оборони західних районів СРСР. 15 травні 1941 року, транспортний літак Юнкерс Ю-52⁴⁷ пролетівши 1000 кілометрів по маршруту, Кенігсберг – Мінськ – Смоленськ – Москва, літак провів не санкціонований проліт і посадку на аеродром Ходинка в Москві, неподалік стадіону «Динамо», на стадіоні у цей день проходив матч місцевої збірної із футболу, і на ньому було багато глядачів, які побачили віч-на-віч літак із нацистською свастикою що пролетів над стадіоном. Це була справжня Надзвичайна Ситуація – транспортний літак «Люфтваффе» спокійно пролетів через пів країни, минаючи системи та пости спостереження ППО, не будучи перехопленим винищувачами ВПС – сідає у центрі Москви, не мов насадаючи над гординою та самовпевненістю військово-політичного керівництва СРСР. Звичайно, можна подумати, що у цьому нічого не звичайного – це мирний час, про віну в СРСР прості громадяни навіть і не думають, польоти цивільної авіації продовжуються між країнами, начебто нічого особливого. Але літак належав саме Військово-Повітряним Силам, мав бортові номери із військовим кодом, тим паче для польотів літаків цивільної авіації є суворо регламентований маршрут для польотів, який не має складнощів у навігації та орієнтуванні під час польоту. Що було у «Юнкерсі» достеменно не відомо, по одній із версій літак просто збився з курсу і провів вимушену посадку на першому ліпшому аеродромі. А для любителів теорії змови, були і інші версії, начебто літак віз особисте послання німецького канцлера Адольфа Гітлера із завіряннями до радянського «Вождя Народів» Йосипа Сталіна про дружбу та співпрацю. По іншій версії керівництво «Люфтваффе» навмисно відправило літак із завданням для екіпажу випробувати радянську ППО та ВПС на пильність та реакцію, чи буде з боку

⁴⁷ Михаил Мельтюхов «15 мая 1941 г. Загадочный полет Юнкерса Ю-52 в свете новых документов <https://cyberleninka.ru/article/n/15-maya-1941-g-zagadochnyy-polet-yunkersa-yu-52-v-svete-novyh-dokumentov/viewer>

останніх якийсь опір, або намагання перехопити та витіснити літак за кордон, або примусити до посадки, і також обліт теоретичного маршруту для бомбардувальників «Люфтваффе» на випадок війни із СРСР. Ні одна із цих версій не має підтвердження, або об'єктивних пояснень, але саме після цієї події, яка дала привід до початку нового маховика «Сталінського терору» по відношенню до командного складу Червоної Армії». Вже на наступний день 16 травня із посту Командувача ВПС та ППО Московського військового округу був знятий а згодом заарештовані генерали. Генерали Пумпур⁴⁸, Генерал Якова Смушкевича⁴⁹ заступника по бойовій підготовці ВПС було заарештовано прямо в московському госпіталі, де той знаходився на стаціонарному лікуванні після авіакатастрофи. Звичайно що співробітники НКВС не дуже себе стримували у закиданні обвинувачень у злочинах, які «підсудні» люди не скоювали, і звичайно що за незгоду із точкою зору слідчих в компетентності і правдивості звинувачень на підсудних діяли фізичними методами.

Тим часом на аеродромах прикордонних військових округів швидким темпами йшла перепідготовка льотного складу та його переозброєння на нову матеріальну частину, а от будівництво нової інфраструктури, сховищ для паливо – мастильних матеріалів, боєприпасів, бетонних злітно-посадкових смуг, ангарів просувалося повільним темпом. Військово-інженерні відомства підпорядковані Внутрішнім військам НКВС не встигали до середини літа не те, що здати в експлуатацію, роботи не наблизилися хоча б на 50% готовності. Гостро стояла змога завершити будівництво злітно-посадкових смуг до жовтня місяця тобто то сезону осінніх дощів, які приковували авіацію до землі не стільки щільною хмарністю, або надскладних погодних умов у небі, як мокрим та розкислим ґрунтом що не дозволяв літакам підніматися у повітря. Така ж проблема постала і у весняний період 1941 року, і доки ґрунт на польових аеродромах не затвердів, до квітня ВПС Червоної армії не вдавалося розпочати практичне перенавчання на нову матеріальну частину. Так і хочеться сказати,

⁴⁸ 22) Пумпур Пётр (Петерис) Иванович <https://airaces.narod.ru/spane/pumpur.htm>

⁴⁹ 32) Трагедия генерала Дугласа <https://airaces.narod.ru/spane/smushky2.htm>

що від польових аеродромів не має ніякої користі оскільки майже як у літні час більше не дозволяють проводити польоти, то осінні дощі, зимові хуртовини, талий сніг весною. Та як показав майбутній досвід бойових дій у Німецько-радянській війні польовий аеродром, це ледь не важливіша та стратегічна ціль ніж бетонний. Польові аеродроми дуже мобільні, персонал не прив'язаний до місцевості та інфраструктури, напроти підчас негайного відступу польовий аеродром легше залишити, потрібно лише забрати саме необхідне прилади, майстерні, автопарк, намети, а літаки перебазувати, все інше – ґрунтова злітна смуга, капонір із деревини та мішків з піском не мали цінності, оскільки їх можна звести у новому місці. Із бетонним аеродромом навпаки, його покриття злітно-посадкової смуги дозволяє використовувати його круглий рік, але із початком війни це є сама пріоритетною ціль для ворожої бомбардувальної авіації та ворожого десанту. У разі знищення злітної смуги її ремонт та відновлення довготривалий процес, а у разі спроби ворога захопити цілий аеродром для власного користування персонал авіабази повинен вести оборону до останнього а у разі не можливості оборони не допустити захоплення ворогом цілих злітно-посадкових смуг, і знищити їх. Тому польові аеродроми із ґрунтовими смугами є важливими, а те що його не можливо використовувати у різні пори року та погодні умови – це є неправильно, оскільки наступні 4 роки Німецько-Радянської війни ВПС Червоної армії воювали саме із таких аеродромів, і танення снігу навесні, осінні дощі, зимові заметілі не були великою перепорою, важкість експлуатації таких аеродромів очевидна, як показав бойовий досвід на величезних просторах Радянського Союзу таку проблему мали і німці. Повертаючись до розбудови радянських аеродромів у прикордонних військових округах, варто згадати і про німецьку сторону, на окупованих Польських землях, із 1940 року розпочалося масоване будівництво польових аеродромів із бетонними смугами, або смугами покритими гравієм, бетонних аеродромів в Польщі було мало і всі вони були розташовані у великих містах і були знищені «Люфтваффе» під час вторгнення. Активна розбудова аеродромів проходила і в країнах союзників нацистської Німеччини –

Фінляндії, Словачії, Угорщини, Румунії, Болгарії, не зайвим буде зазначити що будували ці аеродроми німецькі інженери за німецькі гроші, будучи союзниками Німеччини ці країни надали свої території для розміщення на них Військово-Морських та повітряних баз, для сумісного використання у майбутній війні. Вже зазначалося що на керівних посадах у штабах ВПС Червоної Армії були «вчорашні» лейтенанти, капітани, майори, які за п'ять років стрибнули у кар'єрних сходах від лейтенантських «кубарів» до генеральських зірок, і не мали досвіду керування величезними масами військ, використовуючи досвід війни в Іспанії аеродрому винищувальної авіації розміщувалися в притул до кордонів, за ради об'єктивної справедливості варто зазначити що і німці близько розташовували свої аеродроми до радянського кордону і як згадували льотчики під час польоту у ясну та безхмарну погоду німецький аеродром було видно як на долоні з висоти 4 – 5 кілометрів, і звичайно що і радянський аеродром був для німців дуже добре помітний, тому в таких випадках виключити розвідувальні місії «Люфтваффе» було не можливо, а маскуванню аеродрому майже не мало сенсу, (хоча розосередження авіатехніки було б корисним і правильним), саме через близькість до кордону деякі аеродроми були захоплені передовими частинами вермахту вже в перші години та дні операції «Барбаросса». Офіцери «Люфтваффе» познайомилися з численними радянськими аеродромами під час наступу 1941 року. Існує багато висловлювань з цього приводу. І хоча вони різняться в деталях питаннях, загалом дають таку картину. Планування радянських аеродромів за німецькими мірками було примітивним⁵⁰. Великі аеродроми з усіма необхідними спорудами, такими як бетонні смуги, ремонтні цехи, ангари, постійні житлові приміщення, сховища для палива та боєприпасів, майстерні зустрічалися порівняно рідко. Переважна більшість нагадувала німецькі передові аеродроми з кількома далеко рознесеними спорудами на кшталт маленьких дерев'яних сарайчиків та брезентових наметів. Як правило, вони були добре пристосовані до місцевого ландшафту та добре замасковані. Більшість смуг мали лише

⁵⁰ 22 июня 1941 года. Сражение за небо <https://warspot.ru/2227-22-iyunya-1941-goda-srazhenie-za-nebo>

трав'яне покриття, що містилося не надто добре. Постійні лінії з бетонним або деревним покриттям зустрічалися рідко. На деяких аеродромах злітні смуги часто мали мощення з шестикутних дерев'яних плит площею приблизно 1,5 метрів. Елементи вкладалися за схемою у шаховому порядку. Крім економії часу - укладання можна було починати відразу після вирівнювання ґрунту - переваги такого покриття полягали в тому, що воно було дуже надійним, краще витримувало умови бездоріжжя і легко піддавалося відновленню після повітряних атак. Аеродроми будувалися в неймовірно короткі терміни. Їх розміщували на лісових просіках розміром 2000x500 метрів, і смуги з описаним вище покриттям були готові до винищувачів протягом одного дня. Потрібно, однак, наголосити, що для цих цілей використовувалася праця цивільного населення. Нерідко жінки становили до 90% робочої сили, що використовувалася. Результат робіт був, як правило, грубим і неохайним, а інструменти примітивними⁵¹. Великі аеродроми мали один ремонтний ангар, сарай для складських потреб, збройові майстерні, фотолабораторію та додаткові криті приміщення. Відсутні приміщення та заправні пристрої стаціонарного типу. Будинки на аеродромах утримувалися у поганому стані. Всі дороги та споруди були виключно примітивними і найчастіше у поганому стані. Відстань між будівлями були невиправдано більшими, вони розташовувалися щодо один одного без жодного уявлення про потреби воєнного часу. Аеродроми цієї категорії зазвичай мали свою радіослужбу, обладнання для освітлення льотного поля, метеорологічну службу та систему протиповітряної оборони. Але інформація про використання та ефективність такої організації відсутня.

Говорячи про радянські аеродроми, які були далекі від західних стандартів, необхідно пам'ятати, що їхня простота була перевагою, враховуючи умови війни на Східному фронті. Радянські інженери пред'являли набагато скромніші вимоги до персоналу та техніки, ніж їхні німецькі опоненти. Цілковитим

⁵¹ Сталинские соколы - Анализ действий советской авиации в 1941-1945 гг. Швабедиссен Вальтер
<https://www.libfox.ru/412452-16-valter-shvabedissen-stalinskie-sokoly-analiz-deystviy-sovetskoy-aviatsii-v-1941-1945-gg.html#book>

достовірно, що радянський персонал зі своєю спрощеною організацією наземної служби в багатьох ситуаціях швидше і ефективніше пристосовувалися до умов війни на великих територіях, ніж німецькі підрозділи, що мають розвинену технічну базу. Крім того, відступ Червоної Армії в 1941 році скорочував шляхи поставок, тоді як «Люфтваффе» все далі віддалялися від своїх баз постачання. Німецькі командири зазначали, що, незважаючи на невідповідність радянської організації наземної служби сучасним вимогам, у неї були свої вагомні переваги. Технології, що використовувалися у радянських ВПС. Повідомлення командирів «Люфтваффе» про технічні аспекти радянських ВПС досить мізерні. Все, що їм було відомо про літаки, двигуни, озброєння, боєприпаси, бомби і бортове обладнання, було не значним. Що стосується інших технологічних аспектів, загальна спрямованість наявних звітів свідчить про те, що хоча ВПС СРСР у цих питаннях значно поступалися «Люфтваффе», становище не було настільки катастрофічним. Радянські літаки мали просту та раціональну конструкцію, двигуни являли собою копії іноземних моделей, але були цілком придатні до застосування та в деяких випадках зарекомендували себе добре. Єдиною проблемою було надмірне експлуатаційне навантаження, внаслідок чого конструктивні елементи планерів та мотори швидко зношувалися і часто виходили з ладу, що призводило до великих та невиправданих втрат техніки. Потрібно взяти до уваги, що якщо невеликий ремонт і обслуговування літаків на фронті могли проводитися в пересувних майстернях, то планери або мотори, що вимагали серйознішого ремонту, мали вирушати в стаціонарні ремонтні майстерні або заводи. Під час інтенсивних бойових дій технічний стан літаків швидко погіршувався і вимагалось чимало часу з їхньої відновлення.

1.5. Останні приготування радянської військової авіації до початку війни

Неминуче наближався день «Х», не дивлячись на спрощення ТАРС⁵² від 13 червня 1941 про неможливість війни між нацистською Німеччиною та Радянським Союзом⁵³, до 21 червня ілюзії зникли, було очевидно величезні маси військової техніки, солдатів та персоналу обслуговування, зібраних біля кордону, нацистська Німеччина та її союзники були готові до «Христового походу проти більшовизму, що загрожував європейській цивілізації». В Москві тим часом у кремлівських кабінетах тривали дебати між «панікерами» - які наполягали на відправлення у війська детективи про повну бойову готовність військ у прикордонних із Німеччиною та її союзниками військових округах та тими хто сподівався на мирне вирішення ситуації, які не бажали дратувати німецьку сторону і боялися радикальними діями спровокувати конфлікт, це бездіяльність та нерішучість породжувала катастрофу, крах і трагедію, яку вже не можливо було уникнути, або хоча б пом'якшити. Не бажання Ради Народних Комісарів на чолі зі Сталіним, Молотовим, Мехлісом, Ворошиловим, Калініним, Мікояном слухати представників Наркомату Оборони – Тимошенка, Жукова, Ватутіна, приводило до затягування процесу, останнім доводилося навіть не доводити, а наполягати на прийнятті детективи про бойову готовність, вже не можливо було заперечувати неминучість процесу війни. Доводи представників НКО базувалися на агентурних даних розвідки, радянського військового аташе у посольстві в Берліні, і радянських посольствах інших європейських держав, і навіть не ці данні були важливі, у продовж 20, 21, 22 червня перетнули кордон і здалися радянським прикордонникам не менше п'яти німецьких солдат із попередженням про неминучість війни та готовність німецького Вермахту перетнути кордон, і це тільки були солдати Вермахту, а скільки було перебіжчиків із числа місцевого населення Поляків, Українців, Угорців, Словаків неминуче і вони були. Тож апелюючи даними німецьких перебіжчиків представники НКО наполягали до представників РНК про

⁵² Сообщение ТАСС 13.06.1941. https://c21ch.newcastle.edu.au/stalin/t18/t18_094.htm

⁵³ Віктор Суворов «Криголам» Ст.92, 114, 126.

потребу дати директиву у війська про повну бойову готовність. Дійшовши згоди така директива була відправлена у війська о 00:30⁵⁴ годин 22 червня 1941 року⁵⁵, у ній йшлося про необхідність «Перевести війська з місць постійної дислокації у польові табори базування, завчасно підготовлені укріп райони, оборонні споруди, перевести інтендантську службу на цілодобову працю, замаскувати та розосередити військову авіацію по польовим аеродромам та площадках, створити фальшиві цілі для ворожої авіації, прийняти міри по затемненню та світломаскуванню об'єктів військової, індустріальної, цивільної інфраструктури, привести засоби Проти Повітряної Оборони у повну бойову готовність». У додатку було дописано, що «прикордонні війська НКВС та Червоної Армії не повинні були вестися на ворожі збройні провокації»⁵⁶. Як радянські командири та генерали повинні були розпізнати напад і вторгнення від збройної провокації? Втім було вже запізно, до початку війни залишалось менше 3 годин. Центральні штаби прикордонних військових округів а саме Ленінградський, Прибалтійський, Західний (Білоруський), Київський, і Одеський військові округи отримали одразу директиви про повну бойову готовність, але якщо генеральське керівництво округів було усвідомлено одразу, виникла проблема, як передати інформацію у корпуси, дивізії, бригади, полки, і батальйони? Оскільки не всі підрозділи були укомплектовані радіозв'язком, або телеграфами, більше того якщо підрозділ і мав пункт радіозв'язку то не всі вони тримали цілодобовий зв'язок. На той момент у Червоній Армії досі були поширені дротовий телефонний зв'язок, який звичайно був дуже уразливий та не захищений від диверсійних актів. Заздалегідь закинуті на радянську територію диверсійні групи німців – такі як «Бранденбург – 800», які комплектувалися росіянами, українцями, прибалтами, або німцями що на досконалому рівні володіли російською мовою, скоювали диверсійні акти. Перевдягнені в уніформу НКВС, міліції, або інженерно – саперних військ вони ліквідували охорону мостів, перерізали дроти зв'язку та

⁵⁴ про "Директиву N: 1" <http://zhistory.org.ua/razlvo41.htm>

⁵⁵ Георгій Жуков «Спогади і роздуми» 1972 рік. Ст.233 – 234.

⁵⁶ про "Директиву N: 1" <http://zhistory.org.ua/razlvo41.htm>

електричного живлення, брали під контроль перехрестя доріг, пункти зв'язку. В таких умовах штаби округів відправляли у війська посильних із письменним наказом про приведення війська у бойову готовність, але завдяки тим же диверсійним групам посильні потрапляли у засідки, або перехоплювалися по дорозі у війська. І як вже було зазначено до початку війни залишалося менше 3 години і навіть ті посильні, що змогли уникнути облав, просто фізично не встигали добратися до штабу потрібної частини. Добре якщо посильний відправлявся на машині, мотоциклі, але все ж більшість із них були пішими. Намагання відновити телефонний зв'язок між частинами також не міг дати позитивного результату, диверсійні групи перехоплювали та ліквідували зв'язківців, або знову порушували зв'язок перерізаючи дроти. І як що командування ВПС округів могло по радіозв'язку попередити командирів дивізій про повну бойову готовність, то вже штаб дивізії попередити штаби та командування авіаційних полків, що були в їхньому розпорядженні не могли. Та чи можна було за дві або одну повні години підготувати дивізію та підлеглі їй полки до війни, безумовно, що 100 % по штату чисельності ні! Але можна було підготувати хоча б окремі ескадрильї до відбиття нападу, заправити паливом та озброїти боєзапасом винищувачі та бомбардувальники, безумовно можна, розосередити хоча б справні та готові до бою літаки і уникнути їхнього скупчення. І якщо у Білорусії та Прибалтиці бойовій готовності заважали диверсанти та брак часу то у Київському військовому окрузі на момент 20 – 22 червня йшла реорганізація та передислокація штабу. Штаб ВПС КВО розташовувався у місті Київ, але із розширенням округу на захід після приєднання Західної України до СРСР, постало питання про передислокацію штабу округу та командування ВПС по ближче до кордону на захід у місто Тернопіль. Саме на 20 – 21 червня командувач ВПС округу Генерал Птухін⁵⁷ анонсував передислокацію свого штабу із Києва до Тернополя тим самим залишивши керівництво авіацією округу на своїх замів та помічників, які зробили все від них залежне. Початок війни застав Генерала Птухіна ще у

⁵⁷ 1941. "Сталинские соколы" против Люфтваффе | Автор книги - Дмитрий Хазанов
http://loveread.ec/read_book.php?id=75888&p=1 ст.77 – 89.

дорозі, а коли о півдні 22 червня командування ВПС Округу прибуло до Тернополя то стало зрозуміло що з нуля, швидко розпочати ефективне командування округом розпочати не вийде, логічніше було повернутися до Києва, але тим самим були втрачені безцінні дні та години на підготовку до відсічі нападу. 24 червня Птухін зі штабом повернувся до Києва та почав керування підлеглими йому дивізіями, авіація Київського ВО була більш менш готова до війни, але також не змогла уникнути втрат, цей казус перших днів війни став у житті Генерала Птухіна роковим. Не дивлячись на спільну картину невдач були і прямі приклади для наслідування а саме командування ВПС Ленінградського та Одеського Військових Округів. Командувач ВПС Ленінградським ВО Генерал Новіков⁵⁸ розуміючи військово-політичну обстановку та напруження на кордонах ще 20 червня наказав підготувати ВПС округу до бойової готовності №-2⁵⁹ тобто не повної бойової готовності, але у стадії очікування, за цей час літаки округу були розосереджені по запасним аеродромам, замасковані, заправлені паливом, боєзапас був підвезений до літаків, і був готовий по команді №-1 бути завантаженим на літаки боєприпаси їх, технічний та льотний персонал були терміново відкликані із звільнення, військові частини перейшли на військове проживання. Така ж ситуація була і в Одеському ВО де постійні провокації на румунському кордоні та порушення повітряного простору літаками розвідниками заставили Командувача ВПС Одеського Військового Округу Генерала-майора Федіра Мічугіна прийняти міри по маскуванню та розосередженню авіації по запасним аеродромам тим паче що директива НКО про повну бойову готовність прийшов як ні як якраз, оскільки все вже було готово до відсічі ворожого нападу. Показовим є і приклад готовності Військово-морських флотів СРСР на Балтиці та Чорному морі. Нарком Військово-Морських Сил СРСР Адмірал Флоту Микола Кузнєцов, ще в день 21 червня видав наказ про бойову готовність №-2, можливо завчасно прийняте рішення, або беззаперечна флотська дисципліна дозволили прийняти усі міри для готовності флоту до ведення бойових дій.

⁵⁸ «Ошибка генерала Новикова» <https://warspot.ru/2238-oshibka-general-a-novikova>

⁵⁹ про "Директиву N: 1" <http://zhistory.org.ua/razlvo41.htm>

Морська авіація сухопутного базування, яка була прямо підпорядкована командуванню ВМФ СРСР також була приведена у бойову готовність №-2, вище зазначені міри дозволили вже в вечері 21 червня привести флот та морську авіацію у повну бойову готовність №-1, що у подальшому зіграло ключову роль. Беззаперечно це є яскравим прикладом ініціативності, та ефективності прийняття самостійних рішень на місцях для запобігання непередбачливих ситуацій, що у подальшому дозволило мінімізувати ущерб від бомбардувань з боку ворога. Тому Авіація Одеського та Ленінградського Військових Округів, і морська авіація Червонопрапорного Балтійського та Чорноморського флотів на ранок 22 червня 1941 року були повністю готовими до бою. Доступні лише деякі свідчення німецьких командирів щодо організації радянської винищувальної авіації. Наявна інформація підтверджує погляди верховного командування «Люфтваффе», згідно з якими винищувачі були зведені в полки та дивізії, хоча деякі офіцери приходили до висновку, що організація ВПС була дуже схожа на організацію «Люфтваффе»⁶⁰. Ці офіцери, схоже, не зрозуміли фундаментальної різниці між німецькою та радянською організаційними структурами, яка полягала в тому, що, незважаючи на подібність, радянські ВПС, на відміну від німецької авіації, підпорядковувалися армії, а не головному командуванню ВПС. Для безпосередніх учасників бойових дій ця відмінність мала невелике значення. Набагато важливішим для них було те, як організовано радянську авіацію для ведення бойових дій. Через швидке просування німецьких військ влітку і восени 1941 року командний склад «Люфтваффе» приділяв мало уваги таким предметам, а завдяки переваги в повітрі цей інтерес можна назвати досить умовним.

Усі німецькі командири визнають чисельну перевагу радянської авіації, що, безсумнівно, стало неприємним сюрпризом для них⁶¹. Пізніше підтвердили, що в СРСР у 1941 року було набагато більше винищувачів, ніж у німців.

⁶⁰ Сталинские соколы - Анализ действий советской авиации в 1941-1945 гг. Швабедиссен Вальтер <https://www.libfox.ru/412452-16-valter-shvabedissen-stalinskie-sokoly-analiz-deystviy-sovetskoy-aviatsii-v-1941-1945-gg.html#book> Ст-38-42.

⁶¹ Сталинские соколы - Анализ действий советской авиации в 1941-1945 гг. <https://www.libfox.ru/412452-16-valter-shvabedissen-stalinskie-sokoly-analiz-deystviy-sovetskoy-aviatsii-v-1941-1945-gg.html#book> Ст-53-61.

Наприклад, називається цифра річного випуску радянських винищувачів в 1941 - 7300 одиниць⁶², на додаток до яких з США і Великобританії було поставлено близько 500 винищувачів. Для порівняння, того ж року в Німеччині випустили 2992 винищувачі⁶³. Однак перевага радянських ВПС у винищувачах на фронті в 1941 була набагато більшою, ніж наведене вище співвідношення цифр річного випуску. Тому довоєнні оцінки верховного командування «Люфтваффе» можна назвати хибними. Німецькі командири підтверджують, що радянські винищувальні сили концентрувалися у прикордонних районах. Розміщені поблизу кордонів і без достатньої організації по глибині, радянські винищувальні частини були вразливі для німецьких атак з повітря і до того ж постійно відкриті для спостереження з німецької сторони.

⁶² «Другая хронология катастрофы 1941. Падение «сталинских соколов» Марк Солонин. http://loveread.me/read_book.php?id=53808&p=1

⁶³ Русский национальный архив – Приказы НКО – СНК – ГКО. <http://docs.historyrussia.org/ru/nodes/180391-russkiy-arhiv-velikaya-otechestvennaya-t-13-2-2-prikazy-narodnogo-komissara-oborony-sssr-22-iyunya-1941-g-1942-g>

Розділ – II Роль радянської військової авіації у бойових діях червня початку грудня 1941 року.

2.1. Початок реалізації плану «Барбаросса» і бомбардування аеродромів

Літаки «Люфтваффе» перетнули кордон о 3.15 ранку, і саме в цей час у журналі бойових дій німецького винищувального авіа корпусу записана перша повітряна перемога у Німецько-Радянській війні. Вона належала німецькому льотчику винищувачу Роберту Олійнику, о 3.15 в районі міста Львів він на своєму винищувачі «Месершміт Me-109» атакував та збив радянський винищувач моноплан І-16. Звертає на себе увагу прізвище німецького льотчика Олійник – Роберт Олійник⁶⁴ народився 1901 році. Його батько етнічний українець, що переїхав до Німеччини ще в кінці 19 століття та одружився на німкені. Роберт Олійник відкрив перший рахунок збитим літакам у цій війні⁶⁵, хоча і йому самому досить часто в продовж 1941 року доводилося бути збитим, що найменше два рази, перший раз в районі Житомира, другий біля міста Біла – Церква. Мав на своєму рахунку 42 повітряні перемоги – 32 із них здобуті на Східному Фронті. У подальшому був переведений до Німеччини де проходив службу у авіації ППО та збив три бомбардувальника Повітряних Сил США «В-17». Ну а перша задокументована перемога радянських льотчиків сталася над аеродромом «Пружани»⁶⁶, в 60 кілометрах на схід від міста Брест. Льотчики 33 винищувального авіаполку, (10 змішана авіаційна дивізія ЗОВО), встигли підняти у повітря свої винищувачі І-16 і дали опір німецьким бомбардувальникам Хе-111 і Ю-88. Та все ж ворожі бомби неодмінно знаходили ціль, до кінця дня 22 червня справних винищувачів І-16 не залишилося жодного, а 23 червня аеродром «Пружани»⁶⁷ був захоплений передовими частинами вермахту. Прикордонні аеродроми розташовані близько до кордону, піддавалися не тільки атакам важких бомбардувальників, «Хе-111»,

⁶⁴ НІМЕЦЬКИЙ УКРАЇНЕЦЬ, ЯКИЙ РОЗПОЧАВ ВІЙНУ <https://www.umoloda.kiev.ua/number/1431/196/50374/>

⁶⁵ Первые воздушные победы первого дня Великой Отечественной <https://warspot.ru/6922-pervye-vozdushnye-pobedy-pervogo-dnya-velikoy-otechestvennoy>

⁶⁶ Дислокация частей Западного особого военного округа на 30.05.1941 г. <http://www.rkka.ru/handbook/disl/z11.htm>

⁶⁷ Вынужденные драться? С удовольствием! <https://warspot.ru/10019-vynuzhdennye-dratsya-s-udovolstviem>

Ю-88, До-17, а і винищувачами «Люфтваффе» «Me-109», і «Me-110». Особливо добре себе показали у якості штурмовиків - важкий винищувач «Me-110», на зовнішній підвісці винищувач брав до 300 кілограмів бомб, частіше 6 авіабомб вагою у 50 кілограмів⁶⁸, винищувач також озброювався 4 кулеметами калібру 7,6 міліметрів у носовій частині і 2-ма гарматами калібру 20 міліметрів, змонтованими у носовій – нижній частині літака, що покращувало точність та прицільність вогню по наземним цілям. Німецька група армії «Південь», що наступала через Україну, мала прикриття з повітря, яку забезпечував 4 – й повітряний флот «Люфтваффе» під командуванням, Генерал-полковника Олександра Лера. На львівському напрямку діяв 5 – й авіаційний корпус «Люфтваффе» під командуванням Роберта Ріттера фон Грайма⁶⁹. Його авіаційна група складалася із винищувальних «ескадр» які були озброєні винищувачами «Me-109» і «Me-110», саме вони розпочали атаки радянських військових аеродромів в районі Львова. Там базувалося декілька винищувальних і швидко-бомбардувальних полків, озброєними літаками винищувачами I-16 і бомбардувальниками СБ-2 відповідно. Ось як згадував ці події льотчик – винищувач 165 винищувального полку Сергій Горелов⁷⁰ «На аеродромі міста Львова було зосереджено три полки — близько двохсот літаків. І саме на мій день народження, о третій ночі, нас почали бомбити. Ми всі схопилися, побігли на аеродром, а там... Майже всі літаки було знищено чи пошкоджено. Мій "I-16" не був винятком. Коли я підійшов до нього, мені здалося, що він, скособочений, з відбитим лівим крилом, ніби дивиться на мене і питає: «Де, ходиш? Чого спиш?»».

З історії німецької I./JG 3 відомо, що групі у першому бойовому вильоті було поставлено завдання атакувати аеродроми на околицях Львова. Наказ пролунав близько 03:40 ранку за берлінським часом, були задіяні в цілому 23 «Vf-109F» з усіх трьох ескадрилій та штабної ланки. Подробиці першого

⁶⁸ Бомба-мина SD-2 в СССР (SD-2B "Schmetterling") <https://ivagkin.livejournal.com/82869.html>

⁶⁹ Первые воздушные победы первого дня Великой Отечественной <https://warspot.ru/6922-pervye-vozdushnye-pobedy-pervogo-dnya-velikoy-otechestvennoy>

⁷⁰ Горелов Сергей Дмитриевич <http://www.bvvaul.ru/profiles/712.php>

вильоту відомі зі спогадів командира групи Гауптмана Ганса фон Хана про ці події також згадував⁷¹ і командир німецької винищувальної авіаційної групи «Ми мали атакувати радянські аеродроми на околицях Львова. Ранок був похмурим і сірим. Глибокий спокій панував унизу, у повітрі були відсутні літаки, не було жодної зенітної оборони. Коли ми побачили аеродром, то не могли повірити своїм очам. На льотному полі було повно літаків: розвідники, багато винищувачів, бомбардувальники. Вони стояли не замасковані, як перед парадом, вишикувані в довгі рівні ряди. По цій купі ми й почали стріляти з бортової зброї та скидати 50-кілограмові бомби⁷². Внизу спалахнуло безліч сріблясто-сірих літаків, схожих на птахів; вони виблискували своїми червоними зірками, і це добре було видно згори. Ми виконували атаку за атакою по розвіданими аеродромам. Ці дії тривали весь день приблизно так само, і ми не приходили до тями від подиву. Яка кількість аеродромів та літаків мали радянські війська на нашому кордоні!»

Подібні спогади яскраво ілюструють у якому стані була авіація СРСР на прикордонних аеродромах, згадано і про колір літаків «сріблясто-сірий», така кольорова гама була прийнята на «озброєння» ВПС Червоної армії – ще у середині 30 – х років, і застосовувалося для маскуванню взимку, а сріблясті відтінки дуже яскраво виглядали на парадах. Подібний камуфляж був застосований у радянсько-фінській війні (1939 – 1940 року), вона чудово себе показала у похмуру погоду, але у яскраву сонячну літаки видавав характерний відблиск, і білизна на фоні темно – синього неба, або яскраво-зеленої трави на землі. В умовах мирного часу її не перефарбовували на звичну зелену або «оливкову», але в умовах що склалися 22 червня 1941 року, на фоні землі, коли літаки були зведені до купи крило до крила, не помітити, а тим паче знищити так вдало розташовані (для ворогів) літаки, було просто не можливо.

⁷¹ Первые воздушные победы первого дня Великой Отечественной <https://warspot.ru/6922-pervye-vozdushnye-pobedy-pervogo-dnya-velikoy-otechestvennoy>

⁷² 22 июня 1941 года. Сражение за небо <https://warspot.ru/2227-22-iyunya-1941-goda-srazhenie-za-nebo>

Зі світанком 22 червня бойові дії почалися на Південному фланзі німецько-радянського фронту, а саме в Одеському Військовому Окрузі. У війну вступила Румунія прагнули повернути свої території в Бессарабії, і Буковині втрачені роком раніше. Та все ж такого успіху як у Західній Україні і Білорусі німецькій, а точніше, німецько-румунської авіації на цій ділянці фронту досягти не вдалося, — на території Одеського Військового Округу (ОдВО)⁷³. Противник завдав удару лише по шести аеродромах. Йому вдалося знищити і вивести з ладу (за попередніми даними) лише 23 літаки, або майже 3% бойового складу ВПС округу на 22 червня 1941 року. При цьому румунська і німецькі сторони втратили 20 літаків. Стан радянських винищувальних частин було добре відоме командирам «Люфтваффе», оскільки вони часто мали з ними справу. Існує безліч доповідей та рапортів з цього питання. Ці повідомлення залежно від часу, місця та умов, за яких відбулася зустріч із винищувачами, але за основними пунктами всі вони ідентичні. Так, всі опитані командири «Люфтваффе» сходяться на думці, що радянське командування приділяло особливу увагу розвитку винищувальної авіації. Тому вона значно випереджала у розвитку інші види авіації радянських ВПС як за чисельності, так у тактичному і технічному відношенні, і зіграла найважливішу роль у боротьбі з «Люфтваффе». Особовий склад для винищувальної авіації спеціально відбирався і готувався, він являв собою еліту радянської авіації. Незважаючи на своє привілейоване становище та чисельну перевагу, радянські винищувачі у 1941 року не змогли кинути виклик пануванню німців у повітрі. Навпаки, восени 1941 року, радянська винищувальна авіація зазнала таких втрат, що важко було знайти авіачастину, що представляла на той момент серйозну загрозу. Але надії німців на те, що «Люфтваффе» зможе повністю припинити активність радянських винищувачів на значний час, не справдилися. Навпаки, вже до кінця 1941 року, радянська винищувальна авіація пережила найважчий етап і почала збільшуватися в чисельності.

⁷³ 1941. "Сталинские соколы" против Люфтваффе | Автор книги - Дмитрий Хазанов
http://loveread.ec/read_book.php?id=75888&p=1 Ст.27-40.

2.2. Репресії проти вищого командного складу ВПС Червоної армії у

1941 році.

У червні – липні 1941 року, на фоні колосальних втрат на фронті, в особовому складі і матеріальній частині були заарештовані Генерал-лейтенант Євген Птухін (командувач ВПС Київського військового округу), Генерал – майор Олексій Іонов (командувач ВПС Прибалтійського військового округу), Генерал-майор Сергій Черних⁷⁴ (командир 9 змішаної авіаційної дивізії Західний Особливий Військовий Округ), Генерал-Лейтенант Петро Пумпур⁷⁵ (Командувач ВПС Московського військового округу, заарештований 31 травня за випадок з літаком Ю-52), Генерал-лейтенант Павло Ричагов⁷⁶ (начальник бойової підготовки ВПС Червоної армії), Генерал-лейтенант Іван Проскуров. Генерал-лейтенант Яків Смушкевич⁷⁷ (відповідав за випробування нової льотної техніки у військах, заарештований 4 червня 1941 року), Генерал-майор Павло Володін (начальник штабу ВПС Червоної армії), Генерал-лейтенант Федір Арженухін (начальник Військової академії командного та штурманського складу ВПС Червоної армії). Генерал-майор Олександр Левін, Генерал-майор Павло Юсупов. Всі вище названі генерали ВПС Червоної армії були заарештовані у період з кінця травня по середину липня 1941 року, зі ті чи інші провини, які висували органи НКВС. Всі вище зазначені люди були розстріляні у період з 18 жовтня 1941 року, по 28 лютого 1942 року. Тих кого розстріляли 18 жовтня, були страчені без винесення вироку. Їх звинувачували у шкідництві, що вони були завербовані німецькою, японською розвідкою, що саме через їх діяльність Червона Армія вимушена відступати, несе колосальні втрати у матеріальній частині, техніці, людях, що саме із-за них ВПС Червоної армії понесли великі втрати на початковому етапі війни, саботували накази НКО, РНК, ДКО. Більшості підсудних не визнали своєї провини, застосування фізичних методів на підсудних для працівників НКВС справа звичайна.

⁷⁴ Черных Сергей Александрович <https://airaces.narod.ru/spane/chernyh.htm>

⁷⁵ Пумпур Пётр (Петерис) Иванович <https://airaces.narod.ru/spane/pumpur.htm>

⁷⁶ Рычагов Павел Васильевич <https://www.bvvaul.ru/profiles/2053.php>

⁷⁷ Трагедия генерала Дугласа <https://airaces.narod.ru/spane/smushkv2.htm>

Можливо лише тільки уявити через, які тортури і приниження пройшли ці люди.

2.3. Бомбардування Румунських нафтових родовищ

З 22 червня 1941 року Дальні Бомбардувальні Дивізії і авіаційні полки, що мали на озброєнні дальні бомбардувальники негайно приступили до бойової роботи. Ці авіаційні полки були підпорядковані виконанню стратегічних задач, із нанесенням бомбових ударів по важливих економічних і промислових центрах у ворожому тилу. Однією із головних цілю радянських бомбардувальників стала Румунія,⁷⁸ а саме її нафтодобувна, і нафтопереробна індустрія, інфраструктура, що включала у себе трубопроводи, залізничні дороги, портові споруди, нафтові термінали, резервуари для пального. Румунія вступила у війну на боці нацистської Німеччини⁷⁹ однією із перших, на її території розташовувалися регулярні частини «Вермахту», бази проти повітряної оборони і аеродроми «Люфтваффе». Винищувальна авіа група III/JG52, яку напередодні операції «Барбаросса» перекинули в Румунію, у війська ППО «Люфтваффе», і озброїли новітніми винищувачами «Месершміт Bf109F-4». Ця частина, підпорядковувалася безпосередньо командувачу авіації німецької військової місії в Румунії генералу Вільгельму Шпайделю. Нафтова сировина була життєво необхідна Третьюму Рейху для «Блискавичної війни» - «Нафта – кров війни». Плани нанесення бомбових ударів по промисловим об'єктам тоді ще (до 22 червня 1941 року), вірогідного супротивника були розроблені і відпрацьовані ще до війни. Самими головними цілями для бомбардування був румунський порт Констанца – в якому розташовувалися нафтові термінали, нафтопереробні заводи, для завантаження і транспортування нафти морськими шляхами, і місто Плоєшті де розташовувалися найбільші нафтові поля, включно із буровим обладнанням, насосними станціями, електростанціями, нафтопереробними заводами. Перші авіаційні удари було

⁷⁸ 1941. "Сталинские соколы" против Люфтваффе | Автор книги - Дмитрий Хазанов http://loveread.ec/read_book.php?id=75888&p=1 Ст.62 – 74.

⁷⁹ Віктор Суворов «Криголам» 1988 рік. Ст.157. <http://history.org.ua/LiberUA/5-17-009249-0/5-17-009249-0.pdf>

завдана вже 23 червня, авіаційними полками морської авіації сухопутного базування – а саме міно – торпедними авіаційними полками Військово-Морських Сил Чорноморського флоту СРСР. Більшість полків були озброєні літаками ДБ-3, які з легкістю досягали берегів Румунії, стартуючи з Кримських аеродромів, зокрема Джанкой, Гвардійське, Кіровське, Євпаторія. Перші авіаційні бомбардування літаками СРСР, не стали для румунського, а тим паче німецького військового командування несподіванкою, напроти німці розгорнули у Румунії передову систему ППО із постами спостереження на той момент інноваційними технологічними приладами, як радіолокаційними станціями завчасного попередження, постами візуального спостереження, що мали оптичні прилади спостереження. Кільцевою системою зенітного вогню із зенітних гармати всіх типів і калібрів. На озброєнні Королівських Військово-Повітряних Сил Румунії були сучасні винищувачі, що були спроможні боротися із радянськими бомбардувальниками. Це літаки винищувачі румунського виробництва «ІАР-80», а також закуплені в Німеччині винищувачі «Хенкель» «Хе-100», «Хе-112», «Месершміт Me-109». «Люфтваффе» також розташувало свої винищувачі згадані «Месершміт Me-109», і важкі винищувачі «Me-110»⁸⁰. Авіація Військово-Морських Сил СРСР була гарно оснащена і організована, льотчики морської авіації були краще підготовлені а ніж льотчики ВПС Червоної Армії, розосереджена 21 червня по запасним аеродромом морська авіація постраждала в рази менше а ніж авіація Червоної армії. Але у бомбардувальників ВПС Чорноморського флоту був такий же недолік, що і у бомбардувальних частинах Червоної Армії, не надійний, або не достатній винищувальний супровід. У Червоної армії, і Військово-Морського Флоту були винищувачі, які могли долетіти до берегів Румунії, злітаючи з кримських аеродромів Херсонес, Бельбек, Кача. Це винищувачі МіГ-3 і ЛаГГ-3⁸¹, але їх було за мало, і вони виконували функції ППО – патрулювання, охорона, морських баз, і промислових об'єктів. Тому екіпажі бомбардувальників, що відправлялися у рейди на ворожу територію, могли розраховувати тільки на

⁸⁰ Вальтеш Швабедиссен «Сталинские соколы - Анализ действий советской авиации в 1941-1945 гг». Ст. 89.

⁸¹ Володимир Раков «В авіації моє життя» 1988 рік. Ст. 334.

себе – прицільний вогонь бортових стрільців, навик пілотування льотчика. Відсутність винищувального супроводу швидко давала про себе знати. Винищувачі «Люфтваффе» і Румунських ВПС не втрачали нагоди, зустріти ворожі літаки на підступах до цілі, ще над морем⁸². Особливо уразливими бомбардувальники були, коли йшли до цілі завантаженими бомбами, а виходячи на бойовий курс (перед безпосереднім скидом бомб), льотчик повинен чітко утримувати місце у строю, не маневрувати від зенітного вогню, або атак винищувачів, щоб штурман – бомбардир міг прицілитись і влучно скинути бомбовий вантаж вагою більше 1000 кілограмів. Лише вивільнивши літак від бомб, льотчик міг, маневром свого літака ухилитися від ворожих атак. Саме цим і користувалися «Аси Геринга», атакуючи завантажені літаки, це і логічно, німецькі льотчики винищувачі, підрозділи ППО, своєю діяльністю мали змусити радянських льотчиків відмовитися від атаки, на промислові об'єкти, відвернувши з бойового курсу, або скинути бомби не долетівши до цілі, вивільнити літак, і намагатися повернутися на базу. Звичайно, змусити радянських льотчиків відмовитись від прориву було важко і майже не вдавалося, але заради справедливості треба зазначити, що такі випадки біли і не рідко, але не варто думати, що керівництво штабів ВПС цього не розуміло, на такі випадки були передбачені запасні цілі, які були мало захищені, не можливо знищити основну ціль, знищували «другорядну», або запасну, яка теж повинна бути знищена. З бомбами ніхто назад не повертався⁸³. Та навіть виконавши завдання, скинувши бомби, було важко повернутися на базовий аеродром, німецькі винищувачі наздоганяли радянські літаки над морем і збивали їх. Після скиду бомб було важливо не «зламати» бойовий порядок, чим ближче трималися літаки один одного, чим щільніший був стрій бомбардувальників, і щільніший був вогонь бортових стрільців, що могли захистити бомбардувальник від атаки винищувачів. Та все ж втрати були, 26 червня 1941 року при відбитті чергового нальоту радянської авіації, німецький

⁸² 1941. "Сталинские соколы" против Люфтваффе | Автор книги - Дмитрий Хазанов
http://loveread.ec/read_book.php?id=75888&p=1 Ст. 62-74.

⁸³ 9. Вторжение. 22 июня 1941 года | Автор книги - Алексей Исаев
http://loveread.ec/read_book.php?id=70851&p=1 Ст. 77-85.

льотчик винищувач Гюнтер Раль збив три радянських бомбардувальника ДБ-3, перший літак був збитий на підльоті до цілі, два інших під час повернення на аеродром над Чорним морем. Не рідко ворожі льотчики приписували та перебільшували кількість збитих ворожих літаків, показовою є ситуація яку описав історик авіації Дмитро Хазанов у книзі «1941. Сталінські соколи проти Люфтваффе», 23 червня після повітряного бою в районі Румунського міста Сула лейтенант румунських ВПС Хорія Агарічі з 53-ї ескадрильї, якому командир ескадрильї капітан Георгеску наказав перегнати «Харрікейні»⁸⁴ (куплений в Британії у 1940 році винищувач), для ремонту в Бухаресті, під час польоту він натрапив на ланку радянських бомбардувальників «СБ-2», що поверталися із завдання. Румунський льотчик скористався наданою можливістю та заявив про три перемоги, з яких дві йому зарахували наземні служби. Насправді було збито один бомбардувальник 1-ї ескадрильї 40-го бомбардувального авіаційного полку, яким керував лейтенант Я. Ніконов. Доля екіпажу (три особи) залишилася невідомою. Викликає сумнів те, що літак летів на ремонт, тобто у винищувача були пошкодження, але не значні, але чи міг він дійсно на несправному літаку нав'язати бій одразу трьом бомбардувальникам. Румунська преса швидко зробила з льотчика національного героя, із гучним заголовками переповідаючи подвиг льотчика. Цей випадок демонструє силу інформаційної війни, і впливу пропаганди. Звичайно із таким скепсисом можна і ставитися до перемог бортових стрільців радянських бомбардувальників, адже підтвердити перемогу збитого літака над ворожою територією дуже важко. Щоб забезпечити бомбардувальники від атак ворожих винищувачів, радянське командування зробило висновок, щоб бомбардувальники вели бомбардування з висот 1800-4000 метрів ескадрильями і навіть окремими ланками, щоб у літаків був час на бомбардування та відхід від цілі, поки ворожі винищувачі набирали висоту. Хоча вже з досвіду радянсько-фінської війни (1939-1940 років), було зроблено цілком обґрунтований висновок про те, що на літаках ДБ-3 та ДБ-3ф під час денних вильотів потрібен четвертий член екіпажу — повітряний

⁸⁴ 1941. "Сталинские соколы" против Люфтваффе | Автор книги - Дмитрий Хазанов
http://loveread.ec/read_book.php?id=75888&p=1 Ст. 62-74.

стрілець, проте 23 та 24 червня літаки 2 - го мінно-торпедного авіаційного полку, екіпажі літали на завдання без четвертого члену екіпажу. Для економії часу у разі пошкоджень літака, радянські льотчики мали летіти на Північ, або Північний Схід на запасні аеродроми в Ізмаїл, Арциз, Маркулешти, Бублик, Котовськ, Чорноморську, Одеса, Миколаїв. Не дивлячись на великі втрати у техніці і особовому складі морським льотчикам, міно – торпедних авіаційних полків ВМС Чорноморського флоту, вдалося знищити значну частину НПЗ і нафтових родовищ Румунії, що зірвало план поставок палива румунським і німецьким військам на південному фланзі Східного фронту, у наслідок чого німецька група армії «Південь», була змушена призупинити наступ на Одесу, Вінницю, Миколаїв, аби налагодити безперебійну систему постачання палива у війська, що дало час Червоній армії на підготовку оборони цього напрямку. Льотчики морської авіації окрім бомбардування виконували завдання по мінуванню «фарватерів», морських шляхів, бухт, наносили торпедні удари по ворожим конвоям у Чорному морі⁸⁵. Але на тлі величезних втрат ВПС Червоної армії, більшість морських авіаційних полків були направлені на фронт, для підтримки сухопутних частин Червоної армії. Вальтер Швабедісен таку дав оцінку у своїй книзі бомбардувальній авіації Червоної армії «Особовий склад, і поведінка радянських льотчиків-бомбардувальників, на думку німецьких офіцерів, була такою самою, як і штурмовиків: вони відрізнялися агресивністю, мужністю, нерідко безрозсудною впертістю. У багатьох випадках особливо згадуються бортові стрільці, які часто стріляли навіть тоді, коли літак уже горів і падав». Зустрічалася і протилежна думка про радянських льотчиків, все у тій же книзі Вальтера Швабедісена - Генерал-майор Уебе⁸⁶, який піддав поведінку багатьох радянських екіпажів критиці, доповнює перелічені вище переваги наступними недоліками:

⁸⁵ Володимир Раков «В авіації моє життя» 1988 рік. Ст 315.

⁸⁶ Сталинские соколы - Анализ действий советской авиации в 1941-1945 гг. Швабедиссен Вальтер <https://www.libfox.ru/412452-16-valter-shvabedissen-stalinskie-sokoly-analiz-deystviy-sovetskoy-aviatsii-v-1941-1945-gg.html#book> Ст-88 – 92.

«По – перше неадекватна реакція на погодні умови, що змінилися під час тривалих польотів, а також на дії німецької протиповітряної оборони та інші несприятливі обставини в районі цілі для бомбардування, витримка і навіть припинення польоту до цілі при несприятливих метеорологічних умовах, при зіткненні з протидією ППО на підході до цілі або виявлення неполадок в літаку».

«По – друге нерішучість і знервованість при зіткненні з обороною противника над ціллю, що призводило до передчасного або неточного скидання бомб. Генерал Уебе вважав, що великий вплив на поведінку радянських льотчиків-бомбардувальників мало почуття колективізму, як у складі екіпажу, так і у поєднанні загалом».

Звичайно відчуття колективізму у військовий завжди притаманне і присутнє, але звинувачувати радянських льотчиків, що вони відмовляються від польоту до цілі через погані метеорологічні умови не можливо, їх передбачити дуже складно, і звичайно льотчик не полишений відчуття страху і тривоги, і через щільний зенітний вогонь може відвернути з бойового курсу, і на це можуть бути логічні і об'єктивні причини. Спочатку значення радянської бомбардувальної авіації було меншим, ніж винищувальною чи штурмовою. 1941 року ця ситуація не змінилася, оскільки відповідала концепції радянського командування. Наприкінці 1941 року ефективність бомбардувальної авіації поступово почала зростати — паралельно з реорганізацією і загальним поліпшенням становища радянської авіації. Незважаючи на недоліки, пов'язані з особливістю менталітету радянських льотчиків, екіпажі радянських бомбардувальників виконували свої завдання мужньо. Оскільки вони повністю усвідомлювали свою слабкість, їх поведінка заслуговує на особливо високу оцінку. Відповідно до радянських оперативних доктрин, їх ні бомбардувальники не використовувалися так багато для стратегічних нальотів, а більше для виконання тактичних завдань за підтримки дій сухопутних військ. Такі причини, і бомбові удари спрямували насамперед проти цілей на полі бою або у ближньому тилу. На південній ділянці фронту ці удари завдавали

відчутної шкоди німецьким військам, на північній та центральній ділянках ефект був невеликий. Бомбові удари у німецькому тилу також були націлені на тактичні об'єкти. За співвідношенням докладених зусиль і завданих збитків ефективність можна вважати невеликою. Нічні нальоти радянських бомбардувальників, які турбували, справляли значний психологічний вплив на німецькі війська, проте реальні результати таких нальотів були незначними.

2.4. Бомбардування Москви

Перший значний наліт на Москву відбувся в ніч із 21 на 22 липня 1941 року⁸⁷. У цьому нальоті взяли участь понад 200 німецьких бомбардувальників. Протягом липня та серпня 1941 року нальоти повторювалися регулярно, завдаючи значних руйнувань міській інфраструктурі та житловим районам. Основними цілями для німецьких бомбардувальників були військові об'єкти, залізничні вузли, заводи та інші стратегічно важливі місця. Однак значна кількість бомб потрапляла і до житлових районів, що призводило до великих жертв серед цивільного населення. Радянська протиповітряна оборона, включаючи зенітні батареї, винищувальну авіацію та пошукові прожектори, активно протидіяла німецьким нальотам. Крім того, жителі Москви брали участь у маскуванні міста, виключаючи світло та застосовуючи різні засоби для приховання важливих об'єктів. Москва була добре підготовлена до оборони. Захист забезпечували потужна система ППО⁸⁸ (зенітні батареї, аеростати загородження), винищувальна авіація, сховища для цивільного населення. Загалом під час першого нальоту радянські винищувачі та зенітна артилерія збили близько 20 німецьких літаків. Однак деякі бомби все ж таки досягли своїх цілей, завдавши значних руйнувань. Німецька авіація здійснила кілька великих нальотів на Москву влітку та восени 1941 року. Інтенсивність атак знижувалася з наближенням зими та погіршенням погодних умов. Незважаючи

⁸⁷ 5)Бомбы на Москву! <https://warspot.ru/6655-bomby-na-moskvu>

⁸⁸ "Сталинские соколы" против Люфтваффе | Автор книги - Дмитрий Хазанов
http://loveread.ec/read_book.php?id=75888&p=1 Ст. 40-56.

на значні зусилля «Люфтваффе», німецькі бомбардування Москви не досягли своїх головних стратегічних цілей. Радянська система ППО виявилася ефективною, а оборона Москви була досить організованою. 337-й окремий радіотехнічний батальйон Зовнішнього Попереджувального Посту мав на озброєнні останнє досягнення радіотехніки — п'ять станцій РУС-1 і РУС-2, радіолокаційні станції дальнього спостереження. Під Москвою використовувалися найкращі зразки бойової техніки, які випускають вітчизняна промисловість. Такими по праву могли вважатися 37-мм автоматична зенітна гармата зразка 1939 року з автоматичним прицілом, 85-мм зенітна гармата зразка 1939 року, звукоуловлююча станція ЗТ-5 та інше обладнання. Нова станція РУС-2 "Редут" фіксувала повітряні цілі, визначаючи їх азимут, дальність, курс, швидкість та зразкову кількість машин у групі. Командувач військ Московської Проти Повітряної Оборони був Генерал-лейтенант Павло Артем'єв. Для поповнення винищувальної авіації 6-го Винищувального авіаційного корпусу⁸⁹ ППО командувач ВПС генерал Павло Жигарьов 18 липня, були передані для захисту Москви 33, 41, 123 та 126-й Винищувальні авіаційні полки, льотчики яких встигли здобути бойовий досвід у перші дні війни, борючись у районі кордону. Оскільки полки ППО укомплектовувалися по передвоєнним штатам, багато перевищували за чисельністю дивізії, що боролися на фронті. Так, 27-й винищувальний полк повинен був використовувати всю техніку, при штатному складі 48 МіГ-3 і 15 І-16 він мав на 10 липня - 61 і 38 літаків відповідного типу, після передачі інших літаків до частин полк у середині липня поповнили 27 винищувачами І-153. А у 120-му винищувальному полку наприкінці липня налічувався 81 винищувач⁹⁰. Психологічний ефект від бомбардувань був значним, але не настільки, щоб зламати дух радянського народу. Бомбардування Москви у липні – вересні 1941 році стало одним із найяскравіших епізодів повітряної війни на Східному фронті. Воно показало як силу німецької авіації, і стійкість радянської оборони.

⁸⁹ Бомбы на Москву! <https://warspot.ru/6655-bomby-na-moskvu>

⁹⁰ "Сталинские соколы" против Люфтваффе | Автор книги - Дмитрий Хазанов http://loveread.ec/read_book.php?id=75888&p=1 Ст. 40-56.

Хоча руйнування були значними, місто зуміло зберегти свою функціональність і продовжити опір німецькому наступу. 20 липня командувач 2-м повітряним флотом генерал-фельдмаршал Альберт Кессельрінг провів нараду з командирами у зв'язку з майбутнім рейдом. За його словами, радянська авіація була вже практично розгромлена і серйозного опору дати німецьким бомбардувальникам не могла. У книзі історика авіації Дмитра Хазанова «1941. Сталінські Соколи проти Люфтваффе»⁹¹ описується випадок не дооцінки німецькими авіаторами потужностей радянської ППО. Німецький льотчик фельдфебель Хавігхорст, який на той час служив в ескадрі «KG28», згадував: «Напередодні удару по радянській столиці на аеродром Тирасполь, де знаходилися два наші загони, прибув генерал-фельдмаршал Альберт Кессельрінг. Він звернувся до екіпажів: «Мої авіатори! Вам вдавалося бомбардувати Англію, де доводилося долати сильний вогонь зеніток, ряди аеростатних загороджень, відбивати атаки винищувачів. І ви чудово впоралися із завданням. Тепер ваша мета – Москва. Буде набагато легшим. Якщо радянські сили і мають зенітні гармати, то нечисленні, які не завдадуть вам неприємностей, як і кілька прожекторів. Вони не мають аеростатів і зовсім не мають нічної винищувальної авіації. Ви повинні, як це завжди робили над Англією за сприятливих умов, підійти до Москви на невеликій висоті і точно покласти бомби. Сподіваюся, що прогулянка буде вам приємною. Через чотири тижні війська переможного вермахту будуть у Москві, а це означає кінець війни».

Сутички у небі Москви на початку липня 1941 року показали боєздатність системи ППО, воїни якої неодноразово намагалися збити розвідників. Вперше це вдалося 2 липня льотчику 11-го винищувального авіаційного полку лейтенанту Сергію Гошку. Не зумівши кулеметно-гарматним вогнем вразити He-111, льотчик своїм Як-1 таранив ворога, ударом по стабілізатору і потім приземлився на винищувачі з пошкодженим гвинтом. 6

⁹¹ "Сталинские соколы" против Люфтваффе | Автор книги - Дмитрий Хазанов
http://loveread.ec/read_book.php?id=75888&p=1 Ст. 40-56.

серпня 1941 року лейтенант Віктор Талаліхін⁹² здійснив один із перших нічних повітряних таранних ударів під час Другої Світової війни. Його героїчний вчинок став одним із символів мужності та відваги радянських льотчиків. Талаліхін служив у 177-му винищувальному авіаполку ППО. У ніч на 6 серпня 1941 року патрулюючи небо над Москвою на винищувачі I-16. Під час виконання завдання він помітив німецький бомбардувальник «Heinkel» «He-111», який намагався прорватися до міста. Талаліхін вирішив атакувати ворога, але після кількох невдалих спроб збити бомбардувальник у звичайний спосіб він пішов на радикальний крок. Розуміючи, що треба негайно зупинити ворога, Талаліхін вирішив здійснити повітряний таран. Він направив свій літак на німецький бомбардувальник та вдарив його своїм гвинтом. Цей сміливий маневр спричинив знищення ворожого літака, але й пошкодив літак самого Талаліхіна. В результаті тарана Віктор Талаліхін був змушений залишити свій літак на парашуті і вдало приземлився, хоча отримав поранення. Подвиг Віктора Талаліхіна став важливим прикладом самопожертви та відданості Батьківщині. Його таран був одним із перших нічних таранних ударів у світовій історії авіації, що надало значущості цьому героїчному вчинку. За свій подвиг Талаліхін був нагороджений званням Героя Радянського Союзу. Звичайно радянська пропаганда зробила з Віктора Талаліхіна дуже популярним, на його честь навіть був знятий художній фільм «Небо Москви» режисера Юлія Райзмана, який вийшов на показ у 1944 році. Та до того часу Віктор Талаліхін не дожив, він загину у повітряному бою біля міста Можайськ 27 жовтня 1941 року. У жовтні 1941 року командування Вермахту почало операцію «Тайфун» з ціллю остаточного захоплення Москви. Німецька авіація розпочала інтенсивні бомбардування на підступах до Москви, намагаючись підірвати оборонні можливості Червоної армії на «Можайської лінії» оборони.

⁹²Талаліхін Віктор Васильєвич <https://airaces.narod.ru/winter/talalih.htm>

2.5. Бомбардування Берліна

Окрім Румунських нафтових промислів радянська авіація наносила удари по ворожим об'єктам у ворожих країнах по мірі їхнього вступу у війну проти СРСР, Словаччина 24 червня 1941 року, Угорщина і Фінляндія 25 червня 1941 року. Нанесення бомбових ударів залежало від двох чинників, важливості об'єкта для військових потреб ворога, максимальної відстані на якій розташована ціль. Велика відстань до цілі потребує велику кількість палива на борту літака, тому у польотах на велику відстань паливо береться у збиток бомбовому навантаженню, а якщо ціль далеко і для її знищення потрібні великі і потужні бомби? Доводилося шукати «технологічних» компромісів. Окрім стратегічних задач дальня бомбардувальна авіація виконувала і політичні завдання, а саме нанесення бомбових ударів по адміністративним і військово-політичним центрам, або «центрам прийняття рішень», ворожим столицям з ціллю демонстрації військових і технічних спроможностей, і завдання морального збитку цивільному населенню. Саме такі цілі переслідували і німці у липні 1941 року. В ніч з 21 на 22 липня бомбардувальна авіація «Люфтваффе» завдала бомбового удару по столиці СРСР – Москві⁹³. Проти Повітряна Оборона радянської столиці на здивування німців була потужна і гарно організована, але сам факт того що ворожа авіація тепер досягає політичного центру СРСР і наносить бомбові удари, вже є частиною інформаційної перемоги пропаганди. Німецькі авіаційні нальоти стали представляти систематичний характер. Тому майже одразу постало питання – удару у відповідь, але були із цим проблеми. «Бліцкриг» не залишав шансів на удар у відповідь, до того часу (кінець липня – початок серпня), бої вже проходили під Таллінном, Новгородом, Смоленськом, Києвом, Кіровоградом і Миколаєвом. Бомбардувальників спроможні долетіти до Берліну було зовсім мало, а їх екіпажі не підготовлені до такого складного завдання. Логічно було би нанести удар по Берліну бомбардувальниками ТБ-7 з Ленінградського аеродрому

⁹³ 1941. "Сталинские соколы" против Люфтваффе | Автор книги - Дмитрий Хазанов
http://loveread.ec/read_book.php?id=75888&p=1 Ст. 40-56.

Пушкіно, але на початок серпня було готово лише 10 літаків, були проблеми із силовою установкою, двигуни постійно давали збій, такий досвід дальніх польотів мали лише льотчики – полярники такі, як Михайло Водоп'янов. І все ж була більш менш оптимальна можливість. Вже 25 липня командувач ВПС Військово Морського Флоту СРСР Семен Жаворонков і нарком ВМФ СРСР Микола Кузніцов запропонували вищому керівництву СРСР, зокрема Йосипу Сталіну нанести удар по Берліну, силами дальньої і міно – торпедної авіації ВМФ Червонопрапорного Балтійського флоту. Вже 27 липня 1941 року 1 – й міно – торпедний авіаційний полк під командуванням Полковника Євгена Приобретенського озброєного літаками ДБ-3, отримали наказ перелетіти з аеродромів «Безтурботне» і «Копор'є» під Ленінградом на естонський острів Езель (Сарема) що у Фінській затоці, основний аеродром мав назву «Кагул». Полк складався з п'яти ескадрилій, і мав у своєму складі 60 літаків. Доставка авіаційних бомб, палива, відбувалася морем за допомогою барж. Беручи до уваги дальність польоту (приблизно 900 кілометрів в один бік, 1800 кілометрів в обидві сторони, із них над морем 1400 кілометрів) та потужну Проти Повітряну Оборону противника, успіх операції був можливий лише при виконанні кількох сприятливих умов:

По - перше політ необхідно було здійснювати на великій висоті.

По - друге повертатися назад по прямому курсу.

По - третє мати на борту лише одну бомбу вагою 500 кілограмів, або дві бомби по 250 кілограмів.

Обладнання аеродрому і підготовка злітно-посадкової смуги тривали, що найменше тиждень, до 5 серпня авіаційний полк повністю завершив перебазування. Впродовж 4 – 6 серпня декілька бомбардувальників літали на розвідку маршруту і погодних умов. О 21:00 7 серпня з аеродрому Кагул на острові Езель піднялася в повітря ударна група із 15 бомбардувальників ДБ-3 ВПС Балтійського флоту під командуванням командира полку полковника Євгена Преображенського. Літаки були завантажені бомбами ФАБ-100 та

агітаційними листівками. Штурманом групи був Петро Хохлов. Політ проходив над морем на висоті 7000 метрів (по спогадам штурмана Петра Хохлова літаки йшли на малій висоті не більше 200 метрів над рівнем моря, і перед німецькою прибережною зоною почали набирати висоту), за маршрутом, острів Езель (Сарема) – Свінемюнде – Штеттін – Берлін. Вже на підльоті до столиці Німеччини бомбардувальники не одноразово потрапляли у прожекторні «поля», але німецька ППО вогню не відкривала прийнявши літаки за свої. Приблизно о 1 годині ночі 8 серпня 1941 року, бомбардувальники ДБ-3 підлетіли до Берліну⁹⁴. Флагманський штурман (групи) Петро Хохлов згадував – «Ми навіть розгубилися, що ми знаходимося над Берліном. Місто було освітлене вуличним світлом. Ми чудово зорієнтувалися, вирахували об'єкти бомбардування. Пройшли повністю місто з Півночі на Південь. Розвернувшись на зворотній напрямок ми почали бомбардування». Після бомбардування літаки повернулися на базовий аеродром на острові Езель, тривалість польоту складала 7 годин. Острів Езель у серпні-вересні 1941 року був єдиною точкою на радянській території, яка дозволяла завдати ударів по столиці Третього Рейху з використанням основного бомбардувальника дальньої авіації ДБ-3 у різних модифікаціях. Окрім Берліну радянські бомбардувальники бомбили і столиці держав союзників нацистської Німеччини, першим під бомбові удари потрапив Бухарест, з 25 червня 1941 року Гельсінкі^{95,96}, Будапешт. Оперативна група полковника Преображенського втратила з 8 серпня по 20 вересня 1941 року, 17 літаків та вісім екіпажів. З цього числа лише три вважаються збитими у районі Берліну, інші літаки були втрачені у наслідок не бойових втрат - аварії, поломки, та інше. Однак, зважаючи на те, що радянські бомбардувальники діяли в районах із досить щільною системою ППО, ці втрати здаються заниженими. Радянська преса розгорнула цілу агітаційну компанію, навколо бомбардування Берліну, радянськими льотчиками. Але успіх не міг тривати вічно. Вже у 4 вересня 1941 року німецькі та фінські війська взяли у облогу

⁹⁴ б)Моё место — Берлин! <https://warspot.ru/21058-moyo-mesto-berlin>

⁹⁵ Ошибка генерала Новикова <https://warspot.ru/2238-oshibka-general-a-novikova>

⁹⁶ Несостоявшееся возмездие <https://warspot.ru/591-nesostoyavsheesya-vozmezdie>

Ленінград. Повністю була окупована Естонія. Фінський Військово Морський Флот повністю контролював Фінську затоку і вихід до Балтійського моря. Доправляти припаси, бомби, паливо, спорядження, стало не можливо, і вже з 15 вересня почався вивід радянських льотних частин із острова Езель, всі спроможні літаки самостійно покинути острів були перебазовані під Ленінград, і підпорядковані військам Ленінградського і Волховського фронтів.

2.6. Повітряна битва за Ленінград у вересні 1941 року

На початку вересня ворог досяг майже повного контролю над південним узбережжям Фінської затоки. Німці відрізали 8-у армію на так званому «Оранієнбаумському п'ятачку». Однак остаточно знищити радянські війська їм не дозволили потужного вогню корабельної артилерії. Багато кораблів, насамперед лінкори «Марат» та крейсера «Кіров», «Петропавловськ», «Максим Горький», канонерський човен «Червоний прапор» залпами артилерійських гармат сприяли зменшенню натиску німецьких військ, після важкого «Талліннського переходу»⁹⁷. 4 вересня 1941 року німецька група армії «Північ» під командуванням генерал-фельдмаршала Вільгельма фон Лееба, взяла місто Ленінград у облогу з південного напрямку, фінські війська підійшли до міста з Півночі повернувшись на лінію кордону (28 листопада 1939 року), яку СРСР у березні 1940 року по підсумкам перемир'я після війни з Фінляндією залишив собі. Також фінським військам вдалося повернути під свій контроль північний берег Ладозького озера, і просунулися в глиб радянської території захопивши місто Петрозаводськ. Німецькі війська в свою чергу захопили місто Шлісенбург, і взяли під контроль південний берег Ладозького озера. Таким чином сухопутні шляхи до Ленінграду були захоплені, залишалися лише повітряний і водний, через Ладугу. Готуючись до штурму міста німецьке командування намагалось в першу чергу знищити радянський Балтійський флот, який представляли величезну загрозу для німецьких і фінських морських

⁹⁷ 1941. "Сталинские соколы" против Люфтваффе | Автор книги - Дмитрий Хазанов
http://loveread.ec/read_book.php?id=75888&p=1 Ст. 139-165.

комунікацій на Балтиці, і постійним вогнем корабельних гармат калібром 200 – 300 міліметрів по наземним силам Вермахту, унеможлилював захоплення міста. Тому перед керівництвом «Люфтваффе» постала задача знищення основних сил надводного флоту СРСР на Балтиці, окрім Ленінграда, кораблі ВМФ СРСР базувалися на острові – фортеці Кронштадт, захищений морськими мінними полями, береговими батареями, зенітками, і винищувальною авіацією ВПС Червонопрапорного Балтійського Флоту. Головними цілями були радянські лінкори «Марат», і «Жовтнева революція». Напередодні вирішальних подій обидві сторони поповнили авіаційні угруповання. У німці збільшили кількість пікіруючих бомбардувальників, особливо «Юнкерсів Ju87-2R», які передані до ескадри «StG2». На початку серпня вони були поповнені до заштатного складу у ескадрильї «JG54». Були підготовлені також значна кількість запчастин та вузлів: двигунів, радіостанцій. При цьому авіа дивізії ВПС Ленінградського фронту лише з 25 по 28 серпня отримали із заводів 63 МіГ-3 та 5 ЛаГГ-3, більшість літаків передали до ескадрильї 7-го винищувального авіаційного полку. Крім того, на фронт до 8-ї Змішаної авіаційної дивізії прибули 175-й Штурмовий авіаційний полк у складі 20 штурмовиків Іл-2 та 121-й винищувального авіаційного полку, чисельністю 17 винищувачів Як-1. Така чисельність свідчить про те що радянське вище керівництво розуміло важливе стратегічне і політичне значення утримання Ленінграду, як головної бази Балтійського флоту⁹⁸. І не дивлячись на складну ситуацію на всьому німецько-радянському фронті знаходило резерви для перекидання військової техніки на інші, не менш важливі напрямки, як оборона Москви, Одеси, Києва. Командуючий ВПС Ленінградського Військового Округу а з 22 червня Ленінградського Фронту Генерал – лейтенант Олександр Новіков розумів всю важкість завдання по збереженню Балтійського флоту, не дивлячись на провальну операцію з удару по фінським аеродромам Новікову вдалося зберегти авіацію від ударів у відповідь, і авіація Ленінградського округу на відміну від Прибалтійського округу зберегла свій бойовий потенціал.

⁹⁸ 1941. "Сталинские соколы" против Люфтваффе | Автор книги - Дмитрий Хазанов
http://loveread.ec/read_book.php?id=75888&p=1 Ст. 139-165.

Практично вся авіація, за винятком кількох підрозділів ВПС Балтійського флоту, необхідних для дій над Фінською затокою, територією Фінляндії та здійснення протиповітряної оборони Кронштадта, була підпорядкована командувачу ВПС Ленінградського фронту генералу Новікову. 11 вересня німецька авіація приступила до знищення Балтійського флоту, першою їх ціллю став лінкор «Марат». 23 вересня 1941 року німецька авіація нанесла удар по лінкору «Марат», особисто відзначився німецький Ас Ганс Ульріх Рудель⁹⁹, що скинув 1000 кілограмову бомбу на лінкор. Бомба пробила палубу і викликала детонацію боєприпасів у наслідок чого, було знищено дві гарматні башти головного калібру, загинуло 325 осіб. Радянським винищувачам не вдалося завадити німецькому бомбардуванню.

2.7. Авіаційний ленд-ліз

У цей же час до СРСР почали надходити перші вантажі військової допомоги, «ленд-лізу». Першими «руку допомоги» протягли британці. Звичайно, що Англія в силу свого географічного положення сама залежала від морських поставок, але політичний крок солідарності Вінстон Черчіль зробив першим. В СРСР були відправлені що найменше 40 винищувачів британського виробництва «Хоукер-Харікейн»¹⁰⁰, ці літаки доставлялися на транспортах у розібраному вигляді, також в СРСР вирушила група британських інструкторів по льотній справі. Транспорти прибували через Північний Льодовитий океан до радянських полярних портів Мурманськ і Архангельськ. Літаки негайно направляли у майстерні для збирання, для опановування техніки в радянських льотчиків було зовсім мало часу, за чотири тижні льотчики мали вивчити теоретичну складову винищувача і опанувати його на практиці. В жовтні 1941 року в Сполучених Штатах Америки почався процес прийняття Радянського союзу до програми «ленд-ліз». І саме в той час до СРСР із США відправили першу партію винищувачів Р-40 «Томахоук», на відміну від британців,

⁹⁹ Ганс Ульріх Рудель https://hilvvs.com/avio/post_1218455809.html

¹⁰⁰ «Советские асы на истребителях ленд-лиза» С. В. Иванов <http://flibusta.site/b/407460/read>

американці не стали посилати своїх авіаційних спеціалістів до Радянського Союзу, оскільки Сполучені Штати Америки на момент жовтня 1941 року, ще не були активним учасником Другої Світової Війни. Винищувачі американського виробництва Р-40 , і британські «Харікейни» не без проблем засвоювалися льотчиками. У порівнянні від німецького «Месершміта Me-109», вони були досить важкими, і від цього менш маневрені, хоча в технологічному плані американські і англійські винищувачі були кращі, у порівнянні, із радянськими аналогами. Наприклад всі американські і англійські літаки були оснащені радіозв'язком, герметичними кабінами, автоматикою органами керування двигуном, літаки були вироблені цілком металевими із алюмінію і дюралі. Радянські винищувачі були позбавлені таких нововведень, ситуація із обладнанням літаків радіозв'язком була вирішена лише в 1943 році. А нововведення автоматичних систем регулювання органами керування і двигуна, з'явилися на радянських літаках лише в 1944 році, і лише завдяки «імпорту» західних технологій від літаків США, Британії, або трофейних літаків. Та все ж обирати радянським льотчикам було із чого, але все ж на момент 1941 року, навіть самі нові радянські винищувачі Як-1, МіГ-3, ЛаГГ-3¹⁰¹, які були зроблені зі змішаною конструкцією – тобто із залученням у виробництві літака дерев'яних елементів конструкції, мало відповідали критеріям того часу. І все ж радянські льотчики добре опановували техніку, наприклад радянським льотчикам винищувач «Хоук-Харікейн»¹⁰² подобався за гарну живучість при отриманні пошкоджень, у бою, і гарний навігаційний комплекс у керування літака. Не рідко льотчики ласкаво із гарним почуттям гумору називали британські літаки на свій лад «Харітоша». Це були перші літаки від союзників по новоствореній «Антигітлерівській коаліції». Та все ж це був початок і до налагодження постійних поставок зброї від країн союзників довелося чекати до весни 1942 року.

¹⁰¹ «Истребитель ЛаГГ-3» Николай Якубович. http://loveread.me/view_global.php?id=74423

¹⁰² Hawker Hurricane. Часть 2 [С В Иванов] <https://coollib.com/b/284414-s-v-ivanov-hawker-hurricane-chast-2/read>

2.8. Вплив ВПС Червоної армії і «Люфтваффе» на хід операції «Тайфун»

На початку жовтня 1941 року війська вермахту почали наступ на Москву. Під містом Вязьма були оточено чотири радянські армії. Авіація СРСР чинила затятий опір. Та все ж завдяки радянським льотчикам були виявлене основні танкові підрозділи «Вермахту» в районі міста Юхнов. СРСР доводилося сподіватися тільки на власні сили. Не дивлячись ні небезпеку того, що Японія може порушити пакт про нейтралітет, підписаний у Москві, у квітні 1941 року і може спробувати напасти на Радянський Далекий Схід, а це такі міста, як Владивосток, Іркутськ, Магадан, Петропавловськ-Камчатський. Комітет Державної Оборони і Рана Народних Комісарів прийняли рішення, перекинути із за Уралу і Далекого Сходу війська, а саме із Сибірського Військового Округу, Середньоазіатського військового округу, Забайкальського військового округу, військові частини і авіації для захисту Москви від німецьких військ і підготовкою до рішучого контр наступу з метою розгромити війська Вермахту, під Москвою, і відкинути ворога від столиці Радянського союзу. В жовтні 1941 року «Люфтваффе» припинило масовані нальоти на Москву, кинувши усі сили на підтримку своїх сухопутних військ на фронті, але поки німецькі війська оточували і довго знищували війська Червоної армії під Києвом, Брянськом, і Вязьмою, час було втрачено, у середині жовтня пішли рясні дощі, польові аеродроми стали неприродними для використання, тижнями могла триматися низька хмарність, що не дозволяла використовувати фронтову авіацію – винищувачі, пікіруючі бомбардувальники. Такі умови були несприятливими для обох сторін, але така «пауза» у бойових діях сприяла нарощуванню та поповненню бойового складу новими льотними кадрами, і якщо у німців із цим проблем не було, в тилу Третього Рейху вже роками працювала налагоджена авіаційна промисловість, і льотні школи і училища, що випускали молоде поповнення, то в СРСР була протилежна ситуація. Швидкий відступ радянських військ з Європейської частини СРСР спровокував зупинку військових заводів розташованих у цій частині Радянського Союзу, більшість підприємств були евакуйовані в Азіатську частину країни, та для налагодження

виробництва були потрібні місяці, деяку частину обладнання знищили німці, іншу самі радянські війська, або війська НКВС при відступі. За льотні школи і військові училища така ж ситуація. В Українській Радянській Соціалістичній Республіці було, що найменше п'ять вищих авіаційних училищ льотчиків і штурманів – Чугуївське, Васильківське, Качинське (Крим), Чернігівське, Ворошиловградське (Луганське) Вище Авіаційне Училище. Всі вони були евакуйовані за Урал, або Середню Азію, і налагодження учбового процесу також було тяжкою працею. Особливо в плані техніки, спеціальних учбових літаків УТ-1, УТ-2, УТІ-4 (І-16), УТІ-7, було мало, або вже відпрацювали свій ресурс, доречи, учбово-тренувальний літак УТІ-7, розробки Олександра Сергійовича Яковлева, був швидко перероблений у бойовий літак і отримав назву Як-7. Важка ситуація примушувала оперативно розгортати виробництво бойових літаків, як пріоритет. У Чугуївському Вищому Авіаційному Училищу що було евакуйоване у Казахську РСР, 1941 році в якості інструктора проходив службу у майбутньому свідомий Ас Другої Світової Війни по «Антигітлерівській коаліції» Іван Микитович Кожедуб, закінчивши Чугуївське училище льотчиків в 1939 році, він, як найкращий випускник залишився в училищі в якості інструктора, командування ВПС берегло педагогічний склад і інструкторські кадри, тому Іван Кожедуб опинився на фронті лише в 1943 році.

Повертаючись до операції «Тайфун» 1941 року, жовтнева зупинка у бойових діях дозволила німцям поповнити свій склад із молодого зміни льотчиків, радянське керівництво вирішувало цю проблему через перекидання готових авіаційних з'єднань із внутрішніх військових округів. Дії авіації у такий момент зводилися до розвідки, патрулювання, або невеликих повітряних боїв. Тим не менш радянське керівництво приймало усі можливі рішення і методи, щоб зірвати німецький наступ на Москву усіма наявними силами. В жовтні 1941 року для участі у боях були готові два авіаційні полки дальньої дії на бомбардувальниках «Єр-2»¹⁰³. Та було прийняте рішення застосувати ці

¹⁰³ Хроника дальнего бомбардировщика Ер-2 <https://topwar.ru/29320-hronika-dalnego-bombardirovschika-er-2.html>

літаки для нанесення бомбових ударів по німецьким танковим колонам. Про це докладно згадував Генерал-майор авіації двічі Герой Радянського союзу Олександр Молодчій¹⁰⁴. Такі дії спричинили зростання бойових втрат серед льотчиків і техніки, яку готували для бомбардування промислових об'єктів у тилу ворога із великих висот у нічний час. Скорегувати дії винищувачів і бомбардувальників забезпечивши останні надійним прикриттям було справою не з легких. На організацію спільних дій могло знадобитися більше 24 годин, потрібно розробити план дій, вирахувати час підняття у повітря бомбардувальників і винищувачів, розрахувати час їхньої зустрічі у потрібному географічному квадраті, розіслати ці накази в штаби бомбардувального і винищувального авіаційних полків. В умовах коли обстановка змінювалася кожні декілька годин підготувати подібний виліт було не можливо, простіше було відправити наказ про виліт і бомбардування того або іншого об'єкта одразу у бомбардувальний авіаційний полк для швидкого удару. Погані метеорологічні умови на початку листопада 1941 року дозволили радянському керівництву провести знаменитий парад до річниці «Жовтневої Революції» у Москві 7 листопада 1941 року¹⁰⁵. Всім відомий парад був проведений за поганих погодних умов, низька хмарність, мокрий сніг, в таких умовах політ німецьких бомбардувальників до Москви був просто не можливим, погана видимість просто не дозволила би їм піднятися у повітря, а якщо це сталося би то на висотах більше 500 – 1000 метрів була небезпека обмерзання літака шаром льоду, який під навантаженням примушував знизити висоту польоту, а у найгіршому варіанті могло відмовити керування літака, могли обмерзнути елерони і передкрилки на крилах, і хвостові стабілізатори, це могло спричинити аварійну ситуацію у повітрі, а якщо до цього додати бомбове навантаження? Снігові замети у листопаді місяці під Москвою були значними. В таких умовах було важко аеродромним службам готувати покриття злітно-посадкових смуг, тракторів, коней, грейдерів для розчистки снігу могло не вистачати. В таких

¹⁰⁴ Молодчий Александр Игнатович <https://airaces.narod.ru/all7/molodchy.htm>

¹⁰⁵ 1941. "Сталинские соколы" против Люфтваффе | Автор книги - Дмитрий Хазанов http://loveread.ec/read_book.php?id=75888&p=1

умовах була лише одна можливість, утрамбувати сніг, і замінити колісне шасі на жорстко встановлені лижі, це економило час для вльоту, і не вимагало від наземних команд чистити сніг на аеродромі. Та не кожен літак можна було переобладнати, конструкція крила Як-1, ЛаГГ-3¹⁰⁶, штурмовика Іл-2¹⁰⁷, а тим паче літаків біпланної легко це дозволяла, встановлення лижного шасі на винищувач МіГ-3 було неможливо, через низький профіль крила. Для бомбардувальників лижі теж не підходили, якщо літак навантажити великою кількістю бомб була проблема ковзання, важкі літаки сильно впливали на силу тертя лиж об поверхню снігу, тому на бомбардувальники, або зовсім не ставили лижі, або у вигляді одиничних винятків. Німці і зовсім не розглядали таких варіантів, на протязі усієї Німецько-радянської війни, які б не були тяжкі погодні умови взимку, які б не були снігові замети, вони не ставили лижних шасі зовсім. Лижі звичайно дозволяли злітати з крижаних або снігових аеродромів, але суттєво знижували маневрені і аеродинамічні характеристики, що згубно впливало та повітряний бій. Затятий опір Червоної армії, несприятливі погодні умови у кінці листопада 1941 року, стало зрозуміло що захопити Москву буде не можливо. Червона армія готувала удар у відповідь. 5 грудня 1941 року Червона армія розпочала контрнаступ під Москвою, наступ проводився силами Західного, Калінінського і частини Південно-Західного фронту. Авіація підтримувала наступ діями штурмової і бомбардувальної авіації передчасно наносячи ураження аеродромам «Люфтваффе» на тимчасово – окупованій території.

¹⁰⁶ «Истребитель ЛаГГ-3» Николай Якубович. http://loveread.me/view_global.php?id=74423

¹⁰⁷ «Новая хронология катастрофы 1941» Марк Солонин. http://loveread.me/read_book.php?id=53817&p=1

Висновок

На протязі 30 – х років 20 – століття СРСР і Нацистська Німеччина готувалися до війни один із одним, приділяючи велику увагу оснащенню сухопутних армій і власних Військово-Повітряних Сил, закупаючи обладнання для заводів та будуючи планову економіку, яка буде спроможна швидко перейти на військові «рейки». Яскраво і виражено проглядалася і тактика застосування і будівництва Військово-Повітряних Сил. Німці виходили із концепції «індивідуалізму» - що це означає? Велика кількість годин на підготовку льотчика винищувача, пікіруючого бомбардувальника, простого бомбардувальника, краще було для початку підготувати майстра повітряного бою, або бомбардування, який згодом передасть досвід іншим і кількість досвідчених льотчиків буде зростати у геометричній прогресії, нарощування кількості і підхід до «колективізму» у німців почав розвиватися лише після нападу на СРСР в 1941 році коли, Східний Фронт потребував велику кількість, матеріальних, технічних, і людських ресурсів. В Радянському союзі, розбудова Повітряних Сил з самого початку вибудовувалася із концепції масовості, і «колективізму», велика кількість льотчиків, техніків, інженерів, літаків, все було поставлено на нарощування у кількісному масштабі. У продовж 1930 – х років, СРСР і Нацистська Німеччина здобули значний досвід у локальних конфліктах, від Громадянської війни в Іспанії (1936 – 1939 роки), радянсько-фінської війни (1939 – 1940 років). Але в СРСР на відміну від Німеччини не вдалося впровадити досвід. Репресії апарат 1937 – 1940 року повністю знищили командний склад ВПС Червоної армії, а молоді льотчики які у буквальному сенсі з лейтенантських і капітанських звань «стрибнули» до генеральських зірок. Так він льотчик – майстер своєї льотної справи, але в 30 років у нього не може бути життєвого досвіду, організатора, логіста, керівника. Після 22 червня 1941 року, репресивний апарат НКВС почав шукати винних у поразках перших тижнів війни – тому є приклад трагічної долі Генерал – майора Івана Копця, Генерал – майор Сергія Черних, Генерал – лейтенанта Євгена Птухіна, Генерал – майора Олексія Іонова, Генерал – лейтенанта Павла Ричагова та інших. Не

готовність Західних Військових Округів, погано налагоджена аеродромна інфраструктура не дозволяла проводити льотні зміни і тренування увесь рік, від невдач на землі страждає авіація, від невдач у повітрі страждає армія на землі. Велике скупчення авіаційної техніки на близькій відстані від кордону сприяла німецьким наземним силам «Вермахту» і повітряним силам «Люфтваффе» для нанесення раптового удару. Важливо виділити і діяльність військово-політичного апарату СРСР, авторитарна влада, уособлена Йосипом Сталіним, і пряме ігнорування загрози що насувалися заклало підвалини для катастрофи, що сталася в Західних військових округах. Страх перед репресіями НКВС заволодів умами радянських воєначальників, підпорядковуючись прями наказам Народного Комісара Оборони, Ради Народних Комісарів – військові командири опинилися скрутному становищі. Через брак матеріальної частини не вдалося завчасно підготувати інфраструктуру для аеродромів. В 1941 році на озброєння Червоної армії стали надходити нові літаки і інша військова техніка, через поспіх у підготовці підвищувався рівень аварійності і катастроф. Що знову давало привід для Наркомату Оборони звинувачувати своїх авіаторів у некомпетентності, недбалості, саботажу, особливо гостро постали звинувачення після нападу Нацистської Німеччини. До 22 червня 1941 року засвоїти нові типи бойових літаків вдалося лише трохи більше 45% льотчиків. Недоліки у зв'язку та методах доставки наказів у прикордонні округи завадила, привести основні бойові рахунки до бою, директива №-1 про бойову готовність військ була відправлена 00.30 годин 22 червня 1941 року, її доведення із центральних штабів округу до військових частин затягнувся. Ще вагомою причиною поганого зв'язку є і те що у військах був розповсюджений дротовий зв'язок, який досить швидко виводився із ладу диверсійними групами. Чим можна пояснити таку повільну реакцію радянського керівництва на загрозу що насувалася місяцями. По – перше великою кількістю дезінформації. По – друге неоднозначними датами ймовірного нападу. По – третє переконання що Нацистська Німеччина ніколи не стане воювати на два фронти, а тим паче самостійно розв'язувати таку війну. По – четверте намагання за допомогою

дипломатичних методів та перемовин виграти час для підготовки власного нападу. Міф про те що Йосип Сталін готував напад на Нацистську Німеччину не витримує критики, постійні репресії проти командирів Червоної армії, переозброєння танкових, авіаційних військ на нові зразки озброєння та їх освоєння. Реорганізацією командування, структур управління військами. В таких умовах готувати напад не можливо. Після 22 червня радянські льотчики рішуче йшли у бій. Велику роль відіграла бомбардувальна авіація ВПС Червоної армії та Військово-Морського Флоту. Нанесення бомбових ударів по індустріальним об'єктам і нафтовим родовищам загальмували наступ німецької групи армії «Південь» на південному напрямку німецько-радянського фронту. Завдання авіаційних ударів по військово-політичним центрам Нацистської Німеччини – Берліну, Кенігсбергу, Гельсінкі, Бухаресту, Будапешту, мали велика ідеологічне і морально політичне значення. Оборона Ленінграда, Одеси, Київ, Москви, вимагала нових ресурсів і поповнення льотного складу і техніки, через евакуацію військової промисловості за Урал і Середню Азію, для налагодження виробництва потрібний був час, приблизно 3 – 4 місяці над нормованої праці. В таких умовах почали надходити перші літаки від Західних Союзників – Великої Британії та Сполучених Штатів Америки. Не у великих кількостях, але це була перша допомога яка мала символічний характер, та все ж була життєво необхідною в умовах тотальної кризи та нестачі винищувачів на фронті. Основним джерелом поповнення втрат на німецько-радянському фронті стала військова техніка і військові з'єднання, які направляли на фронт із внутрішніх військових округів, Далекого Сходу, Середньої Азії. Радянським авіаторам вдалося стримати ворога і нанести контр – удар у битві За Москву.

Німецьким Військово Повітряним Силам «Люфтваффе» вдалося опрацювати досвід довоєнних локальних конфліктах другої половини 30 – х років. Досвід ведення повітряних боїв проти Польщі, Франції, Бельгії, Британії, Югославії також зіграв важливу роль. Хоча досвід бомбардування Британської столиці – Лондона не допоміг «Люфтваффе» у бомбардуваннях Москви. Не дивлячись на постійну авіаційну розвідку радянської території підрозділами

повітряної розвідки під командуванням полковника «Люфтваффе» Теодора Ровеля, та інцидент із німецьким літаком розвідником Юнкерс Ю-68 під містом Рівне, німцям вдалося заскочити з не зважаючи війська Червоної армії і ВПС у прикордонних пунктах дислокації, та знищити їх у перші дні вторгнення по плану «Барбаросса». Постійне панування німецької авіації не давало радянському керівництву змоги провести організований відступ військ Червоної Армії на тиліві рубежі оборони. «Люфтваффе» вдалося скувати діяльність Радянського Червонопрапорного Балтійського Флоту у Фінській затоці, серйозно пошкодивши лінкор «Марат», і потопивши декілька малих військових кораблів. Але знищити флот не вдалося, що зіграло свою роль в обороні Ленінграда від його окупації 1941 році. Намагання «Люфтваффе» нанести збитки столиці СРСР – Москві з повітря не виправдалися. Проти Повітряна Оборона Москви була недооцінена німецьким командуванням зокрема Альбертом Кьоселірінгом, який впевнював своєю промовою льотчиків бомбардувальників «Що над Москвою їм буде легше, а ніж над Лондоном». Після перших групових нальотів бомбардувальної авіації «Люфтваффе» від подібних ілюзій більше не залишилося згадок. Небо столиці СРСР захищали тисячі зенітних гармат всіх типів і калібрів. А також винищувальна авіація на нових винищувачах МіГ-3, Як-1, ЛаГГ-3, І-16, з льотчиками які були навчені нічним польотам. Прожекторні поля і нові радары «Рус-1», «Рус-2». Справжньою проблемою для «Люфтваффе» і ВПС Червоної армії стали погодні умови в жовтні – листопаді 1941 року. ВПС Червоної армії на початковому етапі війни зазнали колосальних втрат у живій силі та техніці, та все ж завдяки резервам у внутрішніх округах дозволили поповнювати втрати і накопичити сил для контрнаступу у грудні 1941 року. «Люфтваффе» – вдалося знищити велику кількість радянських літаків на початковому етапі операції «Барбаросса», та недооцінка сил противника, його резервів і можливостей привела до затяжної війни, до якої «Вермахт» і «Люфтваффе» не були готові.

Список джерел та літератури

1. “Согласно финским данным...” Обзор действий финской истребительной авиации в 1941-1944 гг. <https://www.alternathistory.ru/soglasno-finskim-dannym-obzor-deistvii-finskoj-istrebitelnoi-aviatsii-v-1941-1944-gg/>
2. «22 июня 1941 года. «Сражение за небо» <https://warspot.ru/2227-22-iyunya-1941-goda-srazhenie-za-nebo>
3. «Бомба-мина SD-2 в СССР (SD-2B "Schmetterling")» <https://ivagkin.livejournal.com/82869.html>
4. «Бомбы на Москву!» <https://warspot.ru/6655-bomby-na-moskvu>
5. «Воздушные тараны – мифы и реальность» <https://warspot.ru/441-vozdushnye-tarany-mify-i-realnost>
6. «Вынужденные драться? С удовольствием!» <https://warspot.ru/10019-vynuzhdennye-dratsya-s-udovolstviem>
7. «Другая хронология катастрофы 1941. Падение «сталинских соколов»
Марк Солонин. http://loveread.me/read_book.php?id=53808&p=1
8. «Мессершмитты» вверх тормашками <https://warspot.ru/8833-messershmitty-vverh-tormashkami>
9. «Німець українського походження, що розпочав війну» <https://www.umoloda.kiev.ua/number/1431/196/50374/>
- 10.«Ошибка генерала Новикова» <https://warspot.ru/2238-oshibka-general-a-novikova>
- 11.«Первая "победа" Александра Покрышкина» <https://airaces.narod.ru/all1/pokrish2.htm>
- 12.«Первые воздушные победы первого дня Великой Отечественной» <https://warspot.ru/6922-pervye-vozdushnye-pobedy-pervogo-dnya-velikoy-otechestvennoy>
- 13.«Первый воздушный таран Великой Отечественной» <https://warspot.ru/7282-pervyy-vozdushnyy-taran-velikoy-otechestvennoy>

14. «Последний вылет Ресистенте» <https://warspot.ru/13529-posledniy-vylet-resistente>
https://books.google.com.ua/books?hl=uk&lr=&id=gyCpEAAAQBAJ&oi=fnd&pg=PA1&dq=soviet+aircraft+second+world+war&ots=zEnPpVWttp&sig=Sts73xpRuCmIX9WT5BEQksHIWSU&redir_esc=y#v=onepage&q=soviet%20aircraft%20second%20world%20war&f=false
е
15. Алексей Исаев. «Вторжение. 22 июня 1941 года» -
http://loveread.ec/read_book.php?id=70851&p=1
16. Вячеслав Егорович Звягинцев. «Трибунал для Сталинских Соколов»
https://books.google.com.ua/books?id=iTXffLugTYcC&printsec=frontcover&hl=ru&source=gbs_ge_summary_r&cad=0#v=onepage&q&f=false
17. Ганс Ульрих Рудель https://hilvvs.com/avio/post_1218455809.html
18. Геннадий Корнюхин «Воздушная война над СССР. 1941» -
http://loveread.ec/read_book.php?id=72841&p=1
19. Голодников Николай Герасимович <https://airaces.narod.ru/all12/golodnik.htm>
20. Гордійчук. І.В. «Військова Проти Повітряна Оборона під час німецько-радянської війни 1941 – 1945 років.
file:///C:/Users/%D0%92%D0%B8%D1%82%D0%B0/Ddownloads/vnv_2012_17_3.pdf
21. Горелов Сергей Дмитриевич <http://www.bvvaul.ru/profiles/712.php>
22. Горелов Сергей Дмитриевич <https://airaces.narod.ru/all14/gorelov1.htm>
23. Два «МиГа» — две судьбы <https://warspot.ru/7881-dva-miga-dve-sudby>
24. Джейсон Ніколас Мур «Soviet Bombers of the Second World War». 2019. року. https://books.google.com.ua/books?hl=uk&lr=&id=YwquDwAAQBAJ&oi=fnd&pg=PT10&dq=soviet+aircraft+second+world+war&ots=jYhqiu1ott&sig=g-FNIGZgExHxRpYrbq3NvKdasCo&redir_esc=y#v=onepage&q=soviet%20aircraft%20second%20world%20war&f=false

25. Дислокация частей Западного особого военного округа на 30.05.1941 г.
<http://www.rkka.ru/handbook/disl/z11.htm>
26. Дмитрий Кокорев – герой 22 июня 1941 года <https://warspot.ru/3414-dmitriy-kokorev-geroy-22-iyunya-1941-goda>
27. Дмитрий Хазанов «1941. Война в воздухе. Горькие уроки». 2006.
28. Дмитрий Хазанов. 1941. "Сталинские соколы" против Люфтваффе |
http://loveread.ec/read_book.php?id=75888&p=1
29. Забытый Генерал <https://airaces.narod.ru/spane/pumpur1.htm>
30. И-16 боевой «Ишак Сергей Иванов» сталинских соколов Часть 2
http://loveread.me/view_global.php?id=73629
31. Колдунов Александр Иванович <https://airaces.narod.ru/all1/koldunov.htm>
32. Копец Иван Иванович <https://airaces.narod.ru/spane/kopez.htm>
33. Копец Иван Иванович <https://airaces.narod.ru/spane/kopez1.htm>
34. Марк Солонин. «Новая хронология катастрофы 1941»
http://loveread.me/read_book.php?id=53817&p=1
35. Михаил Александрович Маслов «Король истребителей» Боевые самолеты
Поликарпова <https://www.litmir.me/br/?b=175032&p=1>
36. Михаил Тимин. «Так был ли таран?» <https://warspot.ru/12211-krylatye-predvestniki-voyny>
37. Михаил Тимин. «Тяжёлое испытание для испытателей»
<https://warspot.ru/10007-tyazhyoloe-ispytanie-dlya-ispytateley>
38. Михаил Тимин. Тяжелый дебют «Летающего танка»
<https://warspot.ru/5852-tyazhelyy-debyut-letayuschego-tanka>
39. Михил Тимин. «Крылатые предвестники войны»
<https://warspot.ru/2943-tak-by-li-taran>
40. Мододчий Александр Игнатьевич дважды Герой Советского Союза
<https://airaces.narod.ru/all7/molodchy.htm>
41. Моё место — Берлин! <https://warspot.ru/21058-moyo-mesto-berlin>

42. Несостоявшееся возмездие <https://warspot.ru/591-nesostoyavsheesya-vozmezdie>
43. Николай Якубович «Истребитель ЛаГГ-3»
http://loveread.me/view_global.php?id=74423
44. Олександра Покришкіна «Небо війни» 1980 року.
45. Почему не удался удар по финским "мирно спящим аэродромам"
<https://warspot.ru/3442-pochemu-ne-udalsya-udar-po-finskim-mirno-spyaschim-aerodromam>
46. Про "Директиву N: 1" <http://zhistory.org.ua/razlvo41.htm>
47. ПТУХИН Евгений Саввич <https://stalin.memo.ru/persons/p44963/>
48. Пумпур Пётр (Петерис) Иванович <https://airaces.narod.ru/spane/pumpur.htm>
49. Русский национальный архив – Приказы НКО – СНК – ГКО.
<http://docs.historyrussia.org/ru/nodes/180391-russkiy-arhiv-velikaya-otechestvennaya-t-13-2-2-priказы-narodnogo-komissara-oborony-sssr-22-iyunya-1941-g-1942-g>
50. Рычагов Павел Васильевич <https://www.bvvaul.ru/profiles/2053.php>
51. Сергей Иванов И-16 Боевой «ишак» сталинских соколов. Часть 3
http://loveread.ec/read_book.php?id=73628&p=1
52. Сергей Иванов СБ-2 (Война в воздухе – 116) <https://coollib.com/b/297948-s-v-ivanov-sb-2/read>
53. Сергей Иванов. «Советские асы на истребителях ленд-лиза»
<http://flibusta.site/b/407460/read>
54. Сергей Иванов. И-16 боевой «ишак» сталинских соколов. Часть 1
http://loveread.ec/read_book.php?id=73630&p=1
55. Сергей Иванов «Hawker Hurricane». Часть 2 <https://coollib.com/b/284414-s-v-ivanov-hawker-hurricane-chast-2/read>
56. СОКОЛЮК С.М. «Наведення підводних човнів Чорноморського флоту за даними авіації у ході боротьби на ворожих комунікаціях у 1941 – 1944 роках.

file:///C:/Users/%D0%92%D0%B8%D1%82%D0%B0/Downloads/vnv_2014_21_15.pdf

- 57.Список Советских лётчиков имеющих победы в Испании (1936 - 1939 гг.) <https://airaces.narod.ru/spane/spane.htm>
- 58.Талалихин Виктор Васильевич <https://airaces.narod.ru/winter/talalih.htm>
- 59.Талалихин Виктор Васильевич <https://www.bvvaul.ru/profiles/1650.php>
- 60.Трагедия генерала Дугласа <https://airaces.narod.ru/spane/smushkv2.htm>
61. Фон Хардесті, Ілля Грінберг «Red Phoenix Rising: The Soviet Air Force in World War II» 2012 рік
62. Хроника Дальнего бомбардировщика Ер-2. <https://topwar.ru/29320-hronika-dalnego-bombardirovschika-er-2.html>
- 63.Цвета военного неба: «А» и «Б» над Таллином и Ханко <https://warspot.ru/8634-tsveta-voennogo-neba-a-i-b-nad-tallinom-i-hanko>
- 64.Черных Сергей Александрович <https://airaces.narod.ru/spane/chernyh.htm>
- 65.Черных Сергей Александрович <https://www.bvvaul.ru/profiles/3095.php>
66. Швабедиссен Вальтер «Сталинские соколы - Анализ действий советской авиации в 1941-1945 гг». <https://www.libfox.ru/412452-16-valter-shvabedissen-stalinskie-sokoly-analiz-deystviy-sovetskoy-aviatsii-v-1941-1945-gg.html#book>

Анотація

Дипломна робота викладена 60 сторінках, складається із 2 розділів, 14 підрозділів.

Об'єктом даного дослідження є період із 22 червня по 6 грудня 1941 року, коли Радянський Союз вступив у війну з Німеччиною а саме від початку плану «Барбаросса». (22 червня 1941 року) до контрнаступу Червоної армії 5 грудня 1941.

Мета даної дипломної роботи полягає у визначенні ефективності та ролі радянської військової авіації у військового протистояння на Східному фронті 1941 року.

У першому розділі розглядається проблема корінних проблем в структурі командування ВПС Червоної армії. Підготовці до бойових дій. Проблеми з якими стикалися радянські військові.

У другому розділі розглядався і аналізувався хід бойових дій, швидкість реагування командування ВПС Червоної армії і «Люфтваффе». Оборонні дії радянської авіації в небі Москви і Ленінграда, в літку – восени 1941 року. Удари у відповідь по Нацистській Німеччині та її союзників. Поповнення лав ВПС новобранцями, або за рахунок перекидання авіаційних підрозділів з інших військових з'єднань

За результатами зроблено висновки, які проблеми заважали розвитку та бойовій готовності ВПС Червоної армії, які кроки робило для нормалізації та стабілізації ситуації у доцільному використанні наданих матеріальних і людських ресурсів. Які помилки було допущено. Було розглянуто питання, що допомогло Нацистській Німеччині та її союзникам досягти моменту раптовості. Чим був зумовлений успіх і подальший провал.

Ключові слова: Авіація, Військово-Повітряні сили, Протиповітряна оборона, Червона армія, Вермахт, Люфтваффе.

Abstract

The thesis consists of 60 pages, consists of 2 sections, 14 subsections.

The object of this research is the period from June 22 to December 6, 1941, when the Soviet Union entered the war with Germany, namely from the beginning of

the "Barbarossa" plan. (June 22, 1941) before the counteroffensive of the Red Army on December 5, 1941.

The purpose of this thesis is to determine the effectiveness and role of Soviet military aviation in the military confrontation on the Eastern Front in 1941.

In the first chapter, the problem of root problems in the command structure of the Red Army Air Force is considered. Preparations for hostilities. Problems faced by the Soviet military.

The second chapter considered and analyzed the course of hostilities, the speed of response of the command of the Red Army Air Force and the Luftwaffe. Defensive actions of the Soviet aviation in the skies of Moscow and Leningrad, in the summer - autumn of 1941. Strike back against Nazi Germany and its allies. Replenishment of the ranks of the Air Force by recruits, or due to the transfer of aviation units from other military units

Based on the results, conclusions were drawn as to what problems hindered the development and combat readiness of the Red Army Air Force, what steps were taken to normalize and stabilize the situation in the appropriate use of the provided material and human resources. What mistakes were made. What helped Nazi Germany and its allies achieve the moment of surprise was examined. What was the reason for success and subsequent failure.

Keywords: Aviation, Air Force, Air defense, Red Army, Wehrmacht, Luftwaffe.