Історичні питання

УДК 358:355,4 +358.4 DOI: 10.30748/nitps.2018.32.13

В.М. Яковлєв

Національний меморіальний комплекс «Висота маршала І.С. Конєва»

БОЙОВЕ ЗАСТОСУВАННЯ АВІАЦІЇ В БЄЛГОРОДСЬКО-ХАРКІВСЬКІЙ НАСТУПАЛЬНІЙ ОПЕРАЦІЇ 3–23 СЕРПНЯ 1943 РОКУ

До 75-річчя визволення Харкова від нацистських загарбників

У статті розглянуто особливості бойового застосування радянських та німецьких авіаційних з'єднань під час проведення Бєлгородсько-Харківської наступальної операції (3-23 серпня 1943 року), яка отримала кодову назву «Полководець Румянцев». Дослідження історичних джерел дозволило розкрити склад сил, тактику застосування та вплив авіації на загальний перебіг операції в цілому.

***Ключові слова**: бойове застосування авіації, Бєлгородсько-Харківська наступальна операція, визволення Харкова, Друга світова війна.*

Задум радянського командування

Визволення Харківщини пов'язане із завершальним етапом найграндіознішого бойовища Другої світової війни – битвою на Курській дузі.

Задум радянського командування полягав у нанесенні потужних ударів у напрямках, що сходяться, силами суміжних крил Воронезького й Степового фронтів, розсічення угруповання противника на дві частини, подальше оточення його в районі Харкова й повне знищення у взаємодії з 57-ю армією Південно-Західного фронту.

Війська Воронезького фронту під командуванням М.Ф. Ватутіна завдавали потужного удару силами двох загальновійськових і двох танкових армій з району північно-східніше Томаровки на Богодухів, Валки, в обхід Харкова із заходу, допоміжний – силами двох загальновійськових армій з району Пролетарського в напрямку на Боромлю з метою прикриття головного угруповання із заходу.

Степовий фронт, очолюваний генералом І.С. Конєвим, основний удар наносив військами 53-ї та частиною сил 69-ї армій з району північно-західніше від Бєлгорода на Харків з півночі, допоміжний – силами 7-ї гвардійської армії з району на південний схід від Бєлгорода в західному напрямку.

57-а армія вела наступ з району Мартової на Мерефу, охоплюючи Харків з південного сходу.

Командування Воронезького й Степового фронтів зосередили значні сили для прориву оборони противника, що дозволило створити високу оперативну щільність. Так, в смузі 5-ї гвардійської армії Воронезького фронту вона сягала 1,5 км на стрілецьку дивізію, 230 гармат і мінометів і 70 танків і САУ на 1 км фронту.

Танкові армії планувалося вводити в бій у смузі наступу 5-ї гвардійської армії. Вони повинні були діяти в таких напрямках: 1-а танкова армія – Богодухів, 5-а гвардійська танкова армія – Золочів і під кінець третього-четвертого дня операції вийти в район Валок, Люботина, таким чином відрізавши шляхи відходу харківського угруповання ворога на захід.

Артилерійське та інженерне забезпечення введення до прориву танкових армій покладалося на 5-у гвардійську армію.

Авіаційна підтримка операції

Напередодні битви на Курській дузі радянському командуванню вдалося відновити та накопичити досить значні матеріальні та людські ресурси. Угруповання ВПС були об'єднані в рамках фронтів у повітряні армії [2].

З повітря наступ військ Воронезького й Степового фронтів забезпечували відповідно 2-а і 5-а повітряні армії генералів С.Я. Красовського та С.К. Горюнова, чисельність яких була приблизно однакова – 753 і 769 літаків відповідно. Радянська авіація мала перевагу над німецькими винищувачами в співвідношенні 507:150 і по штурмовиках 430:50 [12].

Удари по ворожих комунікаціях здійснювали авіатори 17-ї повітряної армії за сприяння двох корпусів авіації дальньої дії, які завдавали бомбові уда-

© Яковлєв В.М., 2018

ри по залізничних вузлах Полтави, Люботина, Червоноармійського, Краснограда, Мерефи.

Говорячи про концентрацію радянської авіації під час проведення операції «Полководець Румянцев», слід відзначити, що вона справді була безпрецедентною. Так, наприклад, на вузькій дев'ятикілометровій ділянці прориву Степового фронту планувалося використати 181 штурмовик і 240 винищувачів.

Сили Люфтваффе

Командуванню Вермахту ставало все дедалі очевидніше, що часи безроздільного панування в повітрі відходять у минуле. Авіапромисловість Третього рейху значно страждала від нальотів союзної авіації й не могла задовольнити все більше зростаючі потреби нацистської армії, яка несла значні втрати на Східному та Західному фронтах. Це змушувало німецьке командування оперативно перекидати на найбільш «гарячі» відрізки фронту льотні групи та більш інтенсивно використовувати літальні апарати, збільшуючи кількість літако-вильотів.

За підрахунками радянського командування, в районі проведення Бєлгородсько-Харківської наступальної операції чисельність авіаційного угруповання супротивника коливалася в межах від 530 до 590 літаків. Німецька авіація в 4 рази переважала радянську за кількістю денних бомбардувальників та вдвічі – за числом повітряних розвідників [12].

У смузі наступу Воронезького й Степового фронтів були зосереджені ескадри JG3, JG52, StG3, StG77, KG3 і KG27. Радянська авіарозвідка доповідала про значне скупчення ворожої авіації на аеродромах Миргорода, Полтави, Конотопу й Лебедина.

2-й і 5-й радянським повітряним арміям протистояв 4-й повітряний флот Вермахту, чисельний склад якого швидко зростав з другої половини серпня (особливо під час проведення німецьких танкових контрударів у районі Богодухова та Охтирки), за рахунок передислокації авіагруп 6-го повітряного флоту.

Особливості застосування радянської авіації

Використання авіації та бойові завдання, які виконували 2-а та 5-а повітряні армії під час проведення Бєлгородсько-Харківської наступальної операції, були схожими.

У смузі наступу радянських армій штурмова авіація наносила удари по цілях, недоступних артилерії, а також по вогневих точках противника під час зміни позицій артилерією. Розрахункове навантаження штурмової авіації на один літак становило в середньому 2,5–3 літако-вильоти на одну машину.

Бомбардувальна авіація завдавала концентрованих ударів по опорних пунктах, штабах, скупченнях резервів противника, а також «придушувала» ворожу артилерію на її вогневих позиціях.

Пікіруючі бомбардувальники, так само як і штурмовики, виконували бойові завдання в складі великих груп.

Організація радянських повітряних армій у даний період базувалася на жорсткій централізації, коли було потрібно здійснити масований наліт у напрямках головного удару сухопутних сил, та децентралізації, коли виникала необхідність оперативної взаємодії з сухопутними підрозділами під час наступу [2].

У 2-й повітряній армії практикувалася прив'язка штурмової дивізії до певної «своєї» загальновійськової армії. Для цього при штабі кожної такої армії знаходився представник штурмової авіадивізії з рацією, який і коригував авіаудари. Крім того, іноді передбачалася певна охоронна зона, в якій була сконцентрована зенітна артилерія, що відсікала винищувачі Вермахту від радянських штурмовиків [6].

Для авіаційного забезпечення кожної танкової армії виділялося по одній штурмовій та винищувальній авіаційній дивізії.

У цілому така тенденція взаємодії із загальновійськовими та танковими арміями прослідковується і в 5-й повітряній армії, командувач якої виділив по одному полку зі складу авіадивізій для оперативної підтримки наземних частин. Більше того, для дій на полі бою передбачалося до 60% всіх літако-вильотів, для штурмової авіації цей показник взагалі складав 70%.

Для організації та проведення наступальних дій радянське командування все більше уваги приділяло проведенню авіарозвідки оборонної лінії противника на напрямках основних ударів. Отримані фотосхеми, зроблені літографічним способом, направлялись усім штабам наземних армій. Крім того, авіаційні корпуси й дивізії отримали схеми базування аеродромів німецької авіації.

З льотним складом проводилися навчання з метою вивчення району майбутніх боїв, а також характерних цілей у смузі проведення наступу [2].

Підвищити ефективність дій винищувальної авіації радянське командування намагалося шляхом збільшення груп літаків та за рахунок їх ешелонування за висотами. Особливий наголос робився на неприпустимості уникнення бойових сутичок з ворожою авіацією.

Проте практика показала, що через погану злітаність пар і ланок, великі групи літаків під час ворожих атак, часто збиваючись у купу, ставали вразливими для ворожої винищувальної авіації. Тому радянське командування дуже швидко відмовилося від застосування даної тактики. Винищувачі знову почали діяти групами в складі 4–6 машин.

Діяльність авіації супротивника

Розвідувальні дії Люфтваффе передували будь-яким наступальним діям Вермахту. Тільки після виявлення основних напрямків ударів радянських військ та ретельно проведеної авіарозвідки німецьке командування приймало рішення про нанесення ударів штурмовою та бомбардувальною авіацією. Командування 4-го повітряного флоту намагалося не розпорошувати сили, якомога ефективніше використовувати бомбардувальники.

Двомоторні машини діяли в складі вісімок і дев'яток, у той час як пікірувальники Ju-87 практикували більш масовані вильоти в складі 30 і більше машин.

Винищувачі Вермахту вирішували бойові завдання в складі групи з 10–12 літаків. Часто пара або ланка винищувачів зв'язувала боєм радянських пілотів, одночасно викликаючи підкріплення. В результаті німецькі винищувачі швидко досягали чисельної переваги, розколювали групи радянських літаків і били їх поодинці. В той час, як радянські винищувачі були зайняті боєм, інша група німецьких літаків на свій розсуд розправлялася з штурмовою авіацією. Вполювати бомбардувальника було складніше. Адже вони літали на інших висотах і після бомбометання (іноді й на свою територію) набирали висоту, намагаючись вийти із зони бойових дій. Найбільші втрати радянських ВПС припадають саме на винищувальну та штурмову авіацію.

Пілоти Люфтваффе уникали сутичок з великими групами радянських винищувачів. Їхня тактика базувалася на раптових стрімких атаках і такому ж швидкому виходу з бою. Саме від дій невеликих груп винищувачів радянська авіація потерпала найбільше.

Командування 2-ї повітряної армії наступним чином охарактеризувало тактику німецьких винищувачів: «В период массированного применения наших ВВС на участке прорыва противник в этот район выпускал 2–4 истребителя ФВ-190, повидимому, наиболее подготовленные «АССЫ», которые, не обращая внимания на большие массы наших самолетов, патрулировали на низких высотах и стремительными атаками сбивали наших штурмовиков и истребителей, так 4.8.43 только четверкой было сбито 7 наших самолетов (4 Ил-2 и 3 истребителя)» [1, С. 364].

Результати операції

Під час проведення Бєлгородсько-Харківської наступальної операції авіація відігравала визначну роль. Особливо на початковому етапі під час прориву ворожої оборони в смузі наступу військ Воронезького й Степового фронтів.

Однак вже 8–9 серпня наступ 1-ї танкової армії різко уповільнився. 12 серпня німці, зосередивши три танкові й моторизовані дивізії («Рейх», «Мертва голова», «Вікінг»), розгорнули контрнаступ в загальному напрямку на Богодухів. 18 серпня контрнаступальні дії Вермахту були проведені із району Охтирки. На відрізках фронту, де відбувалася підготовка та проведення танкових баталій, стрімко зростала активність німецької винищувальної авіації. У ході боїв 12–16 серпня 2-а повітряна армія зазнала значних втрат від дії ворожих винищувачів.

Під час проведення контрнаступальних дій 4-й повітряний флот Вермахту отримав значне посилення групами винищувачів і бомбардувальників, що дозволило німецькому командуванню наносити значно потужніші й концентрованіші удари по військах Степового й Воронезького фронтів.

Основний театр бойових дій розгорнувся в смузі наступу Воронезького фронту. Удари радянських сухопутних військ велися в різних напрямках, часто переходили від активного наступу до глухої оборони, а іноді – й відступу. 2-й повітряній армії не вдалося налагодити ефективну взаємодію й прикриття своїх наземних військ. Про це свідчить досить різка характеристика, наведена в звіті 1-ї танкової армії: «На всем протяжении операции исключительно плохо работала авиация взаимодействия. Как правило, истребительная авиация по вызову являлась с большим опозданием, а появляясь на поле боя в период нахождения там авиации противника, в большинстве случаев от боя уклонялась. Прикрытие шло главным образом не частей переднего края, а глубины, тогда как противник основной удар бомбардировщиками наносил по передовым частям…. Вызов штурмовиков по времени совершенно не соответствовал темпам наступления подвижных соединений. Возможность появления штурмовиков над полем боя как минимум через полтора часа после дачи заявки часто заставляла отказаться от нее, так как за это время обстановка резко изменяется и штурмовики будут бить по своим войскам, что они на протяжении операции неоднократно и делали» [1, С. 449].

Схожі недоліки в основних рисах проявлялися і в діях 5-ї повітряної армії.

Наведемо один з характерних прикладів бойових зіткнень радянської та нацистської авіації в смузі дії 5-ї повітряної армії. В «Оперативних зведеннях» за березень-грудень 1943 р. 6-го винищувального авіаполку зазначалося наступне: «6 иап в течении дня 13.8.43 периодическими облетами групп самолетов Як-7б прикрывал наземные войска в районе Дергачи, Полевое, Малая Даниловка, Индивидуальный, Большая Даниловка, Пересечная, Надточный, Куряжанка с задачей поиска и уничтожения ВВС противника.

19.10 – 20.20 10 Як-7б с ведущим капитаном Киталовым на высоте Н+3500-4000 м находились в зоне истребления ВВС противника Пересечная, Надточий, Куряжанка.

В р-не Куряжанка встретили 2 группы ФВ-190, из которых 4 ФВ-190 находились выше, вторая группа 6 ФВ-190 находилась в стороне справа. 6 Як-7б с Киталовым развернулись на группу 6 ФВ-190, в этот момент 4 ФВ-190, находившиеся выше спикировали и снизу сзади атаковали пару Як-7б из группы Киталова. 1 Як-7б загорелся в р-не Куряжанка и пошел со снижением на нашу территорию, кто сбит точно не установлено, т.к. не вернулись 2 Як-7б лейтенант Архипов и мл. л-т Нестеренко.

Остальные две атаки ФВ-190 отбиты.

Обстреляны сильным зенитным огнем из р-на Куряжанка и окраина г. Харьков.

Наблюдали: на окраине Харькова – очаги пожаров и особенно в районе Основа» [7].

Саме залишки літака Як-7 б № 4615328 виявили й підняли пошуковці Національного меморіального комплексу «Висота маршала І.С. Конєва» в 2014 р. на території смт Пересічне Дергачівського району Харківської області. В результаті проведених комплексних пошукових дій вдалося встановити, що літаком керував уродженець Полтавської області випускник 1940 р. Чугуївської авіашколи П.Т. Нестеренко. За словами очевидців, пілот встиг вистрибнути з парашутом, проте подальша доля його невідома. На жаль, і зараз він вважається таким, що пропав безвісти.

Підсумовуючи застосування радянської авіації в ході проведення операції «Полководець Румянцев», мусимо відзначити досить високі втрати в 2-й та 5-й повітряних арміях, які склали 343 і 230 літаків відповідно. Так, у 2-й повітряній 303 машини вважаються втраченими під час бойових зіткнень, 40 – небойові втрати, 107 були відправлені в ремонт, в 5-й повітряній армії небойові втрати склали 12 машин.

З 3 по 25 серпня частини 2-ї повітряної армії здійснили 15027 літако-вильотів. З них 8744 було виконано по бойових порядках військ противника, 3156 і 2570 – відповідно на прикриття наземних військ і ударної авіації, ще близько 570 – на розвідувальні вильоти.

Показники бойової роботи 5-ї повітряної армії в цілому вищі, ніж у 2-й повітряній армії. Так, наприклад, якщо в 1-му шак (5-а повітряна армія) ця цифра становила 47 літако-вильотів на один втрачений Іл-2, то в 5-у шак (2 повітряна армія) – 27 літако-вильотів. Для винищувачів і бомбардувальників 5-ї повітряної армії ці показники складали 85 і 65 літако-вильотів відповідно [1].

Двомісячна кровопролитна битва на Курській дузі, завершальним етапом якої стала Бєлгородсько-Харківська наступальна операція «Полководець Румянцев», завершилася визволенням радянськими військами 23.08.1943 р. м. Харкова. Проте кінцевої мети – повного знищення угруповання ворога – досягнути не вдалося. Грандіозне Курське бойовище переросло в ще більш кровопролитну битву за Дніпро.

Висновки

Характеризуючи бої серпня 1943 року, необхідно відзначити зрослий бойовий досвід та професіоналізм радянських льотчиків. Вальтер Швабедіссен зазначав: «В течение 1943 г. прогресс ВВС РККА обозначился более четко. Укрепление авиации русских, особенно в численном отношении, привело к пропорциональному ослаблению Люфтваффе и ощутимой утрате превосходства в воздухе. К осени 1943г. в воздухе был достигнут баланс сил: численное превосходство советской авиации компенсировалось качественным преимуществом Люфтваффе. С этого момента немцы могли обеспечивать только локальное господство в воздухе за счет концентрации своих сил в течение ограниченного периода времени» [13, С. 162].

Радянські пілоти в більшості випадків сміливо атакували німецькі літаки, порушуючи бойовий порядок груп бомбардувальників, не давали їм можливості скинути бомби в ціль.

Значних втрат авіація Вермахту зазнала від нальотів радянських штурмовиків на німецькі аеродроми, зокрема на харківському аеровузлі (Помірки й Сокольники) [1, С. 466-471].

Хоча німецькі джерела не відзначають значних втрат авіації на аеродромах у цей час, проте слід зазначити, що дані нальоти змусили противника евакуювати більшість своїх літаків на аеродроми Полтави, Миргорода та Конотопа. В той час, як радянська авіація навпаки перемістила свої аеродроми ближче до зони ведення бойових дій. Після перебазування аеродромів відстань до лінії фронту складала для бомбардувальників 140 км, для штурмовиків – 50–60 км, для винищувачів – 30–45 км. Особливо це було важливо для ударних літаків, які витрачали багато пального на шлях до цілей і змушені були робити всього один захід, часто були позбавлені можливості маневру.

Перші дні серпневого наступу показали, що недоліки, на які вказував маршал А.А. Новіков у своїй директиві ще від 7 липня 1943 року за підсумками перших днів Курської битви, не були усунені до кінця. Особливо це стосувалося льотних частин, сформованих напередодні Курської битви.

Незважаючи на загальний успішний розвиток наступу радянських військ, командувач 2-ї повітряної армії генерал С.А. Красовський відзначав і серйозні недоліки, зокрема у винищувальній авіації:

– недотримання або залишення району прикриття;

– патрулювання переважно на висотах 3000–4000 метрів, тоді як робочими висотами німецьких бомбардувальників були 800–1500 метрів,

– свідоме уникнення бойових сутичок з ворогом;

– низька злітаність груп.

Як свідчить доповідь 5-го шак: «Часто истребители бросали штурмовиков около линии фронта и не прикрывали их во время атаки над целью, встречали над своей территорией по возвращении штурмовиков от цели, или во время атаки забирались на большую высоту и тем самым теряли штурмовиков и тем более не замечали истребителей противника, которые подходили снизу и атаковали самолеты Ил-2. Но были случаи и позорных явлений, когда истребители прикрытия при появлении истребителей противника бросали штурмовиков, не отбивая атаки» [1, С. 417].

Склалася парадоксальна ситуація, коли, маючи чисельну перевагу, радянська авіація зазнавала серйозних втрат від надзвичайно мобільних авіагруп та високопрофесійного льотного складу супротивника. Добре підготовані аси Люфтваффе, використовуючи тактику раптових блискавичних атак, завдавали серйозних втрат «сталінським соколам».

Як наслідок недосконалої підготовки льотного складу й застарілої тактики, втрати радянських повітряних армій були занадто високими. Практика боїв показала: льотна й вогнева підготовка більшості радянських пілотів потребувала значного удосконалення.

Список літератури

1. Горбач В.Г. Над Огненной Дугой. Советская авиация в Курской битве / В.Г. Горбач. – М.: Яуза, Эксмо, 2007. – 512 с.

2. Гречко С.Н. Решения принимались на земле / С.Н. Гречко. – М.: Воениздат, 1984. – 288 с.

3. Давтян С.М. Пятая воздушная. Военно-исторический очерк боевого пути 5-й воздушной армии в годы Великой Отечественной войны / С.М. Давтян. – М.: Воениздат, 1990. – 256 с.

4. Директива командующего ВВС Красной Армии № 502634 об устранении недочетов в действиях Военно-Воздушных Сил [Електронний ресурс]. – Режим доступу до ресурсу: http://www.airpages.ru/dc/doc35.shtml (дата звернення: 22.05.2018).

5. Исаев А.В. Освобождение1943. «От Курска и Орла война нас довела…» / А.В. Исаев. – М.: Яуза, Эксмо, 2013. – 544 с.

6. Красовский С.А. Жизнь в авиации / С.А. Красовский. – М.: Воениздат, 1968. – 264 с.

7. Оперативные сводки и боевые донесения полка в марте-декабре 1943 г. // Центральний архів Міністерства Оборони Російської Федерації. – Ф. 149 гвап (6 вап). – Оп. 222520. – Спр. 1. – Арк. 175. – 175 зв.

8. Прокофьева Е.Ю. Курская битва (5 июля – 23 августа 1943 г.): учебное пособие / Е.Ю. Прокофьева, В.В. Пенской, Т.М. Пенская, А.П. Чиченков, И.И. Козуб. – Белгород: Изд-во Белгородского гос. ун-та. Белгородская областная типография, 1998. – 172 с.

9. Русский архив: Великая Отечественная. Ставка Верховного Главнокомандования: Документы и материалы.1943 год. Т.16 (5-3). – М.: ТЕРРА, 1999. – 360 с.

10. Самолетостроение в СССР (1917–1945): в двух книгах. Книга 2. / Ред. Г.С. Бюшгенс. – М.: Издательский отдел ЦАГИ, 1994. – 472 с.

11. Тимохович И.В. Советская авиация в битве под Курском / И.В. Тимохович. – М.: Воениздат, 1959. – 120 с.

12. Шамрай В.А. Вторая воздушная армия в период подготовки Белгородско-Харьковской наступательной операции 1943 г. / В.А. Шамрай // Вестник Воронежского государственного университета. Серия: История. Политология. Социология. – 2014. – № 1. – С. 83-85.

13. Швабедиссен Вальтер. Сталинские соколы: Анализ действий советской авиации в 1941-1945 гг. / Вальтер Швабедиссен; пер.с англ. – Минск: Харвест, 2003. – 528 с.

References

1. Gorbac, V. G. (2007) "*Nad Ognennoy Dugoy. Sovetskaya aviaciya v Kurskoy bitve"* [*Over the Fire Arc. Soviet aviation in the Battle of Kursk*], Yauza, Eksmo, Moscow, 512 p.

2. Grechko, S.N. (1984) "*Resheniya prinimalis na zemle"* [*Decisions were made on the ground*], Military Publishing, Moscow, 288 p.

3. Davtyan, S.M. (1990) "*Pyataya vozdushnaya. Voenno-istoricheskiy ocherk boevogo puti 5-y vozdushnoy armii v godyi Velikoy Otechestvennoy voynyi"* [*The fifth air. Military-historical sketch of the combat path of the 5th Air Army during the Great Patriotic War*], Military Publishing, Moscow, 256 p.

4. "*Direktiva komanduyuschego VVS Krasnoy Armii No. 502634 ob ustranenii nedochetov v deystviyah Voenno-Vozdushnyih Sil", [Directive commander of the Red Army Air Force No. 502634 on the elimination of shortcomings in the actions of the Air Force],* http://www.airpages.ru/dc/doc35.shtml (accessed: 22.05.2018).

5. Isaev, A.V. (2013) "*Osvobozhdenie1943.* "*Ot Kurska i Orla voyna nas dovela…"* [*Liberation 1943. "The war brought us from Kursk and Orel ..."*], Yauza, Eksmo, Moscow, 544 p.

6. Krasovskiy, S.A. (1968) *"Zhizn v aviatsii"* [*Life in Aviation*], Military Publishing, Moscow, 264 p.

7. "*Operativnyie svodki i boevyie doneseniya polka v marte - dekabre 1943 g."* [*Operational reports and combat reports of the regiment in March-December 1943.*], Central archive of the Ministry of Defense of the Russian Federation, Fund 149th Guards *Fighters Regiment* (6th *Fighters Regiment*), Inventory 222520, Matter 1, 175 p.

8. Prokofeva, E.Yu., Penskoy, V.V., Penskaya, T.M., Chichenkov, A.P. and Kozub, I.I. (1998) "*Kurskaya bitva (5 iyulya - 23 avgusta 1943 g.)"* [*The Battle of Kursk (July 5 - August 23, 1943)*], Publishing house Belgorod State University. Belgorod Regional Printing House, Belgorod, 172 p.

9. "*Russkiy arhiv: Velikaya Otechestvennaya. Stavka Verhovnogo Glavnokomandovaniya: Dokumentyi i ma-terialyi.1943 god",* (1999), [*Russian archive: The Great Patriotic War. Headquarters of the Supreme High Command: Documents and Materials.1943. V.16 (5-3)*], TERRA, Moscow, 360 p.

10. "*Samoletostroenie v SSSR (1917 - 1945): v dvuh knigah. Kniga 2",* (1994), [*Aircraft building in the USSR (1917 - 1945): in two books. Book 2*], TSAGI Publishing Department, Moscow, 472 p.

11. Timohovich, I.V. (1959) "*Sovetskaya aviatsiya v bitve pod Kurskom",* [*Soviet aviation in the Battle of Kursk*], Military Publishing, Moscow, 120 p.

12. Shamray, V.A. (2014) "Vtoraya vozdushnaya armiya v period podgotovki Belgorodsko-Harkovskoy nastupatelnoy operatsii 1943 g." [The second air army in the period of preparation of the Belgorod-Kharkov offensive operation in 1943], *Bulletin of Voronezh State University. Series: History. Political science. Sociology*, No.1.

13. Shvabedissen Valter (2003) "*Stalinskie sokolyi: Analiz deystviy sovetskoy aviatsii v 1941-1945 gg."* [*Stalin`s Falcons*: *Analysis* operations *Soviet aviation in 1941 - 1945* years], Harvest, Minsk, 528 p.

Надійшла до редколегії 24.07.2018
Схвалена до друку 21.08.2018

Відомості про автора:

Яковлєв Віталій Миколайович
заступник генерального директора
з наукової роботи Національного
меморіального комплексу
«Висота маршала І.С. Конєва»,
Харків, Україна
https://orcid.org/0000-0002-7207-0097

Information about the author:

Vitalij Yakovlev
Deputy Director General
of the Scientific Work of National
Memorial Complex
«Marshal I.S. Konyev`s Height»,
Kharkiv, Ukraine
https://orcid.org/0000-0002-7207-0097

БОЕВОЕ ПРИМЕНЕНИЕ АВИАЦИИ В БЕЛГОРОДСКО-ХАРЬКОВСКОЙ НАСТУПАТЕЛЬНОЙ ОПЕРАЦИИ 3-23 АВГУСТА 1943 ГОДА

В.Н.Яковлев

В статье рассмотрены особенности боевого применения советских и немецких авиационных соединений во время проведения Белгородско-Харьковской наступательной операции (3-23 августа 1943), которая получила кодовое название «Полководец Румянцев». Исследование исторических источников позволило раскрыть состав сил, тактику применения и влияние авиации на общий ход операции в целом.

Ключевые слова: *боевое применение авиации, Белгородско-Харьковская наступательная операция, освобождение Харькова, Вторая мировая война.*

AIR OPERATION DURING BELGOROD-KHARKIV OFFENSIVE COMBAT AUGUST, 3-23, 1943

V. Yakovlev

Prior to the Belgorod-Kharkiv offensive operation the Soviet aviation had the advantage over German fighters to the 507:150 ratio and strike-fighters 430:50. German aviation outnumbers by the ratio of 4 to one the Soviet bombers and by the ratio of 2 to the aerial reconnoiterer. The 2nd and 5th Soviet air armies were opposed by 4th air assets of the Wehrmacht whose effectives grew rapidly from the second half of August 1943 due to the deployment of the air groups of the 6th air fleet.

Organization of Soviet air armies at that time was based on rigid centralization, when it was required to carry out a massive raid in the direction of the main attack of ground forces, and decentralization, where there was a need for operational cooperation with ground units during the offensive. The Soviet command tried to increase the effectiveness of fighter aviation by increasing the number of aircraft and by separating it in height. However, due to poor formation of flying and steam units, large groups of aircraft during enemy attacks, often straying together, became vulnerable to the enemy fighter aircraft.

During 1943 the Third Reich lost its supremacy in the air on the Eastern Front. Quantitative advantages of Soviet aviation Luftwaffe tried to compensate for the qualitative training of its pilots and more intensive use of aircraft.

The Luftwaffe pilots avoided collisions with large groups of Soviet fighters. Their tactics were based on sudden rapid attacks and the same rapid withdrawal from the battle. Paradoxically, but the Soviet aviation suffered most from the actions of small groups of Nazi fighters. As a result of imperfect training and tactical flaws, the "Stalin Falcons" experienced unjustifiably large losses from the sudden concentrated air strikes of the Wehrmacht.

The article describes the features of combat use of Soviet and German air units during the Belgorod-Kharkiv offensive operation (August, 3-23, 1943), which received the code name "Commander Rumyantsev". The study of historical sources made it possible to reveal the composition of forces, tactics of application and the influence of aviation on the overall course of the operation as a whole.

Keywords*: air operation, Belgorod-Kharkiv offensive combat, Kharkiv liberation, the Second World War.*