

14. Bonnefous G., Bonnefous E. Histoire politique de la Troisième République. – Т. I-V. – P., 1956-1965 (Bonnefous E. Histoire politique de la Troisième République. – Т. III. L'Après-guerre 1919-1924. – P.: Presses universitaires, 1959. – 463 p.).
15. Marcellin L. Politique et politiciens d'après-guerre. – Т. 3. – P.: Alcan, 1924. – 288 p.
16. Weill J. Histoire du mouvement social en France. 1852–1924. – P.: Flammarion, 1924. – 470 p.
17. Guignebert Ch. Le problème religieux dans la France d'aujourd'hui. – P.: Dégres, 1922. – 106 p.
18. Gonsalve-Menusier H. L'Electeur conscient. Programmes politiques modernes. – P.: L'Université de Paris, 1924. – 349 p.
19. Le Temps. – 1922. – 23 Octobre.
20. Див.: Ачказі Б.О. Ставлення до "німецького питання" у політичних колах Франції після закінчення Першої світової війни // Вопросы германской истории. Сб. научных трудов. – Дніпропетровськ: Вид-во Дніпропетр. ун-ту, 2001 – 320 с.
21. Le Temps. – 1919. – 26 Juillet.
22. Анжеран Ф. Лотарингские границы и сила Германии. – М.: ОГИЗ, 1924. – 75 с.
23. Annales de la Chambre des Députés. 12-me législature. Débats parlementaires. Session ordinaire de 1920. – Tome I. Du 13 Janvier au 31 Mars. – P.: Imprimerie des journaux officiels, 1920. – 690 p.
24. Le Matin. – 1919. – 1 Avril.
25. Prévost J. Histoire de France depuis la guerre. – P.: Ernest Leroux, 1932. – 327 p.

#### ВІДОМОСТІ ПРО АВТОРА

**Ачказі Борис Олександрович** – доктор історичних наук, професор кафедри економіки і управління освіти Кримського республіканського інституту післядипломної педагогічної освіти і кафедри всесвітньої історії КДПУ ім. В.Винниченка.

*Наукові інтереси:* історія Франції, франко-українських і франко-російських відносин, західне суспільство у виміру раннього нового часу.

**УДК 355.48**

## БОЙОВІ ДІЇ 6-Ї ПОВІТРЯНОЇ АРМІЇ В ПОЛІСЬКІЙ ОПЕРАЦІЇ 1944 Р.

**Вадим КОЛЄЧКІН (Кіровоград)**

**Андрій ГРИЩУК (Кіровоград)**

*Стаття присвячена бойовим діям радянської та німецької авіації під час наступу 2-го Білоруського фронту на м. Ковель 15.03.1944-5.04.1944. У статті змальований перебіг бойових дій радянської та німецької авіації, завдання авіації ворожих сторін та виконання цих завдань, тактика застосування різних родів авіації, результати операції.*

*Ключові слова:* Велика Вітчизняна війна, авіація, визволення Правобережної України.

*Стаття посвящена боевым действиям советской и немецкой авиации в наступлении на г.Ковель 15.03.-5.04.1944. В статье отображен ход*

*боевых действий советской и немецкой авиации, задачи противников и их выполнение, результаты операции.*

*Ключевые слова: Великая Отечественная война, авиация, освобождение Правобережной Украины.*

*This article is devote operations of Soviet VVS and Luftwaffe during 2<sup>nd</sup> Belorussian front offensive to Kovel on March 1944. In the article described operations of soviet and Axis aviation, battle tasks for aviation both enemies sides and its realization, results of operations.*

*Key words: the Great Patriotic war, liberation of Rightside Ukraine, aviation*

Поліська наступальна операція була проведена 15.03.1944-5.04.1944 рр. з метою визволення важливого залізничного вузла м. Ковель. 6-а повітряна армія (ком. генерал Ф. П. Полинін) підтримувала війська 2-го Білоруського фронту (ком. генерал П. А. Курочкін).

Наступ було погано сплановано і підготовлено. На момент початку операції війська фронту не закінчили зосереджувати ударні угруповання. Недостатньою була артилерійська підтримка наступальної операції. Болотяна місцевість ускладнювала пересування танкових частин, постачання боєприпасів, палива, продовольства для радянських військ. Прорив здійснювався без підтримки авіації[1, с.72]. 6-а Повітряна армія, яка мала підтримувати наступальну операцію, на момент початку наступу перебувала ще на аеродромах під м. Невель. Крім того більша частина сил армії фактично залишилася на старих місцях базування і була перепідпорядкована командуванню 3-ї Повітряної армії. У складі 6-ї ПА (Повітряної Армії – прим. авт.) залишилися тільки 336-а винищувальна авіадивізія, 3-я гвардійська штурмова авіадивізія, 72-й розвідувальний авіапункт дальньої дії, 93-й Червонопрапорний окремий розвідувальний авіапункт, 242-а нічна легкобомбардувальна авіадивізія. За кількістю літаків армія більше нагадувала корпус [2, с.297].

На початку березня 6-а ПА отримала наказ концентруватися на аеродроми навколо м. Коростень, куди перебазувався штаб повітряної армії. Перебазування армії проходило важко. Майно армії складало 32 залізничні ешелони, які дуже повільно пересувалися до місця призначення. До початку операції армії на нове місце призначення встигли перебраться лише окремі офіцери штабу. Місцевість у районі базування була дуже заболочена, майданчиків придатних під аеродроми було замало. Для їхніх пошуків до околиці м. Коростень була відряджена група із 18 офіцерів на чолі з генералом Дмитрієвим. Група розшукала близько 40 нових майданчиків, але придатними для базування з них були лише 6 [2, с.298].

Але поки група шукала аеродроми, 47-а й 70-а А настільки просунулися вперед, що поза досяжністю льотних частин армії залишився не тільки противник, але й передові підрозділи власних військ. Армія була терміново перенацілена в район м. Сарни, селищ Володимирець та Городець. Це

викликало необхідність переадресування ешелонів, додаткових перевезень, підготовки та обладнання нових аеродромів, командних пунктів, місць розміщення особового складу повітряної армії. До того ж 12-й і 30-й інжбати (інженерні батальйони – прим. авт.), які повинні були будувати аеродроми, запізнилися з прибуттям. 14-й інжбат був вивантажений в Коростені, а аеродроми мав будувати в Рафалівці. Отже на момент прибуття льотних частин армії не були готові аеродроми, а на тих, які встигли підготувати, не було ні запасів паливно-мастильних матеріалів, ні боєприпасів [4, арк. 3].

Підготовка радянських військ до наступу не пройшла повз увагу німецької розвідки. 15.03 велика група німецьких бомбардувальників намагалася атакувати станцію Сарни, але винищувачі ППО, що базувалися поряд, за даними РЛС перехопили бомбардувальники за 70 км. від міста. Наліт був відбитий, збито до 30 бомбардувальників [2, с.303].

15.03 радянські 47-а та 70-а Армії перейшли в наступ. До 17.03.1944 війська 47-ї Армії спромоглися без підтримки танків, використовуючи розриви в німецькій обороні, просунулися вперед на відстань до 50 км.. На 18.03.1944 радянським військам вдалося оточити Ковель, гарнізон якого налічував до 10 тис. вояків [1, с.74].

Навіть на цей час не вдалося завершити зосередження всієї 6-ї ПА. Станом на 18.03 в ній налічувалося лише 18 Іл-2 431-го шап, 14 Як-9 163-го вап, 5 Пе-2 72-го драп, 85 По-2 трьох полків 242-ї НБАД [4, арк. 8]. Решта затрималися на аеродромах під м. Невель, де армія базувалася раніше. Крім того м. Сарни прикривалося 148-м гвардійським і 907-м особливого призначення полками винищувачів ППО зі складу 9-го ВАК ППО. Винищувачі ППО виявилися найбільш боєздатними частинами на цій ділянці фронту [6, арк. 7]. У 336-й ВАД до 60% льотного складу складало необстріляне поповнення. Так у 163-му полку таких пілотів було 34%, у 265-му – 66%, у 488-му – 71% [5, арк. 21].

Фактично активні бойові дії повітряна армія почала лише 19.03. Погодні умови були несприятливими для дій авіації. Незважаючи на це командування фронту вимагало від авіаторів завдати масовані, концентровані та ешелоновані удари по військах противника й залізниці Любомль-Тупали. Крім того авіатори повинні були проводити постійну розвідку районів Ковеля, Володимира-Волинського, Любомля. Важливим завданням були удари штурмовиків і нічних бомбардувальників по оточеному гарнізону м. Ковель.

20.03 радянські авіатори активізували бойові дії. Проте через нестачу сил 6-а Повітряна армія не була здатна виконати всі завдання. Реально бойові дії пілотів армії вилилися в епізодичні удари по залізницях та ворожих військах на полі бою. Навіть командування 6-ї ПА визнавало, що бойова діяльність пілотів армії ніяк не вплинула на перебіг бойових дій на землі. Прикладів вдалих дій радянських авіаторів у цей період можна навести небагато.

19.03.1944 12 Іл-2 під командуванням гв.підполковника Кузьміна (командир 70-го гшп 3-ї ГШАД) атакували 6 залізничних ешелонів на залізничній станції Ковель та об'єкти в центрі м. Ковель. У результаті удару вибухнули вагони з боєприпасами, було розбито близько 15 вагонів з іншими вантажами і 3 паровози, знищено 4 позиції зенітних кулеметів, зруйнована залізнична колія. 21.03. 7 Іл-2 того ж полку, ведені лейтенантом Бубліковим, атакували німецький залізничний ешелон. У ході атаки радянські штурмовики знищили паровоз, 5 вагонів, вивели з ладу до 200 німецьких вояків [4, арк. 13].

23.03 ускладнилися метеорологічні умови. Вночі випав глибокий сніг, який значно ускладнив орієнтування на місцевості, особливо недосвідченим пілотам. Розпочалися хуртовини, які змінювалися відлигами. Так тривало до 5.04. Хмарність знизилася до 200 м, дув уривчастий вітер [4, арк. 4]. Проте 24.03 коло завдань повітряної армії розширилося. Тепер від неї вимагалось :

- Вести розвідку на ковельському напрямку.
- Протидіяти деблокуванню Ковеля.
- Зірвати перевезення на залізниці Тупали-Любомль.
- Боротися з транспортною авіацією німців.
- Транспортувати боєприпаси радянським військам.
- Знищувати резерви противника на ковельському напрямку [4, арк.

10].

Головною ударною силою армії стала 3-я ГШАД полковника О. О. Смірнова. Весь час проведення операції командування армії вимагало від пілотів 3-ї гвардійської штурмової авіадивізії:

1. Знищувати живу силу й техніку противника в м. Ковель, у районі Старі Кошари, Тупали, Мацеюв, Руда, Смідинь, Колодно, Міляновиче, Краснодуби, Торговище, Жирище, Гурники, Крашно, Ратно, Рудка.

2. Нищити резерви німців на шляхах Колодно-Гродно, Підгородно-Любомль, Любомль-Ягодин, Гурники-Ратно-Мокрани, Заблотце-Любохіни, Любомль-Любохіни.

3. Атакувати залізничні ешелони на перегонах між станціями Старі Кошари, Любомль, Тупали, Мацеюв, Перевичи, на станціях Ковель, Тужиск, Кошари, Любомль, Заблотце, Мацеюв.

4. Знищувати бронепоезди на залізниці Кошари-Любомль.

5. Виконувати розвідку та "вільне полювання" одиночними штурмовиками, або парами літаків.

Не маючи змоги через погану погоду й нестачу сил виконати ці завдання, штурмова авіація все ж таки не припинила остаточно бойових вильотів [4, арк. 11].

Значну кількість вильотів штурмовикам довелося виконувати дрібними групами (2--4 Іл-2) у супроводі 2--6 Як-9 336-ї ВАД. 26.03 лейтенант Староконь під час вильоту на розвідку погоди завдав удару по німецьких

військах, виконавши 5 заходів. Згідно свідчень командира 453-о німецького піхотного полка несподівана поява Іл-2 викликала паніку серед німецької піхоти [2, с.306]. Проте в разі необхідності командування армії організовувало удари і більшими силами. Так, коли канал Турське форсували 10 німецьких танків і до полку піхоти, пілоти 3-ї ГШАД завдали удар по німецьких військах чотирма групами по 6-10 штурмовиків кожна. Атаки виконувалися з інтервалом 10--15 хвилин. У результаті німці зазнали втрат і припинили просування. Група лейтенанта Бублікова в районі станції Тупали віднайшла ворожий бронепοїзд. Пара Бублікова атакувала бронепοїзд ПТАБАми. У цей час інші літаки групи придушували вогонь зенітних гармат та кулеметів. У результаті бронепοїзд був виведений з ладу [4, арк. 12].

Винищувачі 336-ї ВАД отримали обмежені завдання. Вони головним чином забезпечували дії штурмовиків і намагалися боротися з транспортними перевезеннями німців. У період з 17.03 по 23.03 винищувачі прикривали "Іли" групами від двох до шести "яків". Німецька винищувальна авіація в цей час діяла окремими парами літаків і майже не чинила опору. Але з 24.03 на німецькому боці фронту поліпшилася погода і німецькі винищувачі збільшили наряд патрулів до 6-12 літаків. Радянське командування змушене було також збільшити наряд прикриття штурмовиків до 6--12 винищувачів [4, арк. 12]. Але якщо з німецького боку діяли головним чином досвідчені німецькі та іспанські аси з JG 51, то з радянського боку в бій пішли винищувачі-новачки, які мали лише по 20--30 годин нальоту в запасних авіаполках. Молоді винищувачі вступали в бій без попереднього вивчення району бойових дій з повітря, не мали ніякого досвіду ведення повітряних боїв. У нормальній ситуації їх вводили б у бій щонайменше кілька тижнів, поступово ускладнюючи їхні завдання. Але командування 2-го Білоруського фронту вимагало негайних масованих дій, незважаючи на протести генерала Ф.Полинїна. Командування 6-ї ПА змушене було підкорятися й посилати в бій новачків, у результаті чого повітряна армія зазнала зайвих втрат.

Важливим завданням для радянських винищувачів був захист залізничної станції Сарни. Розуміючи важливість для радянського наступу цього залізничного вузла німці піддавали його постійним ударам пікірувальників SG 1 та бомбардувальників KG 3 і I/KG 4 під прикриттям винищувачів Me-109 з JG 51 або штурмовиків FW-190 з SG 1. 19.03 15 Як-9 148-го гвап ППО і 163-го вап 6-ї ПА були підняті на відсіч групі до 70 Ju-88 та He-111. Радянські винищувачі перехопили ворожі бомбардувальники в районі Домбровице і збили 9 літаків. До Сарн прорвалися лише 9 "юнкерсів" та 1 "хейнкель", які здійснили бомбардування з одного заходу під вогнем радянських зенітних гармат та кулеметів. Станція майже не зазнала руйнувань [4, арк. 14]. Але в наступні дні спроби німецьких бомбардувальників прорватися до станції не припинялися. У повітряних боях з ними винищувачі 6-ї ПА та ППО заявили про знищення 26--27.03 не менш

ніж 24-х літаків. Особливо відзначилися пілоти 148-го гвап ППО Н.Часних та В.Іванов, що збили в парі 8 німецьких літаків [2, с.307].

Дещо гіршими були дії винищувальної авіації проти німецької транспортної авіації, яка скидала вантажі оточеним у Ковелі німецьким військам. Транспортні Ju-52 та Ju-88 з II та IV/TG 1 групами по 7-12 літаків щоденно проривалися до оточених. Радянські патрулі спершу були нечисленними й німецькі винищувачі легко зв'язували їх боєм. Лише після жорстких заходів, ужитих командуючим армією кількість збитих німецьких транспортників значно зросла. Перехоплення транспортних літаків здійснювали також і штурмовики 6-ї ПА [4, арк. 14; 2, с.308].

Користуючись відсутністю в повітрі радянських літаків, німці перекинули резерви по залізниці Любомль-Тупали й почали контрнаступ. З 22.03 атаки німців підтримали німецькі бомбардувальники, які групами по 18-20 Ju-87 чи Ju-88 бомбардували радянські війська. Радянські винищувачі не мали достатньо сил, аби прикрити наземні війська, і ті щоденно потерпали від ворожих нальотів. 27.03 німці почали тиснути 47-у А вздовж залізничної колії Любомль-Ковель. Німецькі війська повільно просувалися завдяки потужній броні та далекобійним гарматам кількох танків "Пантера", які повільно рухалися попереду піхоти, поступово розстрілюючи радянські танки, артилерію та кулемети. Радянські наземні війська не мали відповідних протитанкових засобів і мусили відступати, втрачаючи людей і озброєння [3, с.93--95]. Вже 27.03 радянські війська залишили Ратно, Міньки, Оглове і Заблотце [1, с. 73].

Найбільш повноцінним з'єднанням ударної авіації 6-ї повітряної армії була 242-а нічна бомбардувальна авіадивізія полковника Абаніна. Із самого початку операції У-2 завдавали ударів по німецьких військах. Одиночні У-2 протягом всієї ночі безперервно атакували позиції німців. Літаки злітали з різних майданчиків з часовим інтервалом 1--2 хвилини з таким розрахунком, щоб над ціллю одночасно опинялося по 5--6 машин. Групи У-2 злітали кожні 10--12 хвилин. Бомби скидалися з горизонтального польоту, або з пологого пікірування під кутом 5--20 градусів, з висоти 500--1000 м. У безмісячні ночі ціль підсвічувалася ОсАБами [4, арк. 10]. На жаль погана погода не давала діяти кожну ніч.

26.03 повітряна розвідка помітила перегрупування гарнізону для деблокування. Проте штурмова авіація не змогла завдати удар по місту через погану погоду над аеродромами. Тому командування ПА наказало готувати удар силами 242-ї НБАД. Місто, як і в попередні дні, було прикрите винищувачами. На станції були розміщені зенітні гармати та кулемети. Тому удар був ретельно спланований. 27.03 о 10-й годині ранку 21 По-2 з різних напрямків зайшли на ціль і скинули бомби. Удар виконувався з різних висот з виконанням протизенітного маневру. Нічні бомбардувальники діяли дрібними групами й одиночними екіпажами. Виконувався лише один захід на ціль, а відхід здійснювався на підвищеній швидкості. Незважаючи на щільний

вогонь ЗА та ЗК і атаки FW-190, пілоти У-2 змогли виконати завдання без втрат, якщо не врахувати 3-х пошкоджених літаків. У місті виникло кілька вогнищ пожежі, був підпалений ешелон та зруйнована привокзальна будівля [4, арк. 10; 2, с.309-310].

Ще одним важливим завданням для 242-ї НБАД стало постачання боєприпасів радянським військам. Уже 24.03 командування 47-ї армії почало доповідати про нестачу боєприпасів у військ. Дістатися переднього краю на той момент могли лише літаки. У той же час найбільш повнокривною частиною у складі 6-ї ПА була дивізія У-2. Тому саме легким бомбардувальникам і доручили постачання передових частин. Пілоти дивізії виконували транспортні вильоти за будь-якої погоди. Перевага віддавалася польотам у СМУ. Хмарність часто знижувалася до 50--200 м, тумани зменшували видимість до 300-1500 м. Боєприпаси та продовольчі вантажі підвішувалися на У-2 в ящиках на бомбові тримачі під крила. У такому вигляді У-2 вилітали з майданчика Маневичі у райони Любитове, Забродзе, Облапи. Там пілоти або сідали на придатні майданчики, або скидали вантажі з брючного польоту на зниженій швидкості [4, арк. 11].

За кращої погоди на маршрутах руху транспортних літаків чергували німецькі "мисливці" на FW-190. Над відкритою місцевістю німецькі винищувачі встигали виконати 1--2 атаки, доки У-2 тікали в хмарність, або візуально губилися на фоні лісу. Тому командуванню 242-ї НБАД доводилося імпровізувати, аби У-2 могли уникнути небезпеки. Маршрути прокладалися поза лінійними орієнтирами, використовувалися літаки лише з літнім камуфляжем. У результаті тільки 26--31.03 242-а НБАД виконала 586 транспортних літако-вильотів і перевезла для 47-ї А 93350 кг різних вантажів [4, арк. 11]. Втрати У-2 від атак ворожих "мисливців" були відносно невеликими – 6 літаків за час операції [4, арк. 18].

Проте німецькі війська ззовні "котла" були перегруповані і продовжили наступ. Не забарилася й німецька "відповідь" на бомбардування Ковеля. Зазнавши втрат під час денних нальотів на Сарни, бомбардувальники KG 4 атакували станцію вночі 28.03 в період 0.50--1.50. Радянська служба ППО зареєструвала проліт до 33 He-111. Одиночні літаки з різних напрямків заходили на Сарни і з висоти 2000--2500 м. скидали бомби вагою до 900 кг. Загалом на станцію було скинуто до 200 фугасних та стільки ж освітлювальних авіабомб. Зенітна артилерія спромоглася збити 2 літаки й розстріляти до 150 ОсАБ, але зірвати наліт не змогла. Залізничний вузол зазнав серйозних пошкоджень [4, арк. 14].

З 28.03 6-а ПА отримала завдання частиною сил штурмувати німецькі війська, що наступали з північного заходу. Але погані погодні умови та мала чисельність радянської авіації не дали їй змоги належним чином підтримати радянські війська. У той же час дії окремих груп і пар штурмовиків, ведених досвідченими пілотами, були вдалими. Так, 29.03 12 Іл-2 старшого лейтенанта Бублікова атакували німецькі резерви на шляху Мокрани-

Гурники. "Іли" атакували німецькі війська з кола. Штурмовики виконали 4 атаки з висоти 400-600 м. Як наслідок було ушкоджено близько 20 вантажних і 1 легкова автомашина, 5--6 гармат, виведенно з ладу близько взвода піхоти [4, арк. 13]. 30.03.1944 2 Іл-2 старшого лейтенанта Молева атакували скупчення танків і піхоти німців. Пара Молева застосувала ПТАБ та гармати й знищила 5 танків, ушкодила 3, а також розсіяла німецьку піхоту, яка пересувалася разом з танками [4, арк. 13].

Активізувала свою діяльність і ворожа авіація. Німецькі винищувачі постійно атакували радянські винищувальні патрулі, групи штурмовиків, транспортні літаки У-2. В умовах повного переходу ініціативи в руки німців велике значення мала взаємодія літаків у радянських групах. Так, 27.03 4 Іл-2 старшого лейтенанта Белавіна з 33-го гшп витримали бій з 2 "фокке-вульфами". Німецькі пілоти дуже вміло застосовували для атаки варіант так званих "ножиць". Один винищувач атакував штурмовик ззаду-згори, інший одночасно заходив ззаду-знизу. У ході атаки німці мінялися місцями й повторювали атаку, заходячи знизу та згори під різними кутами. Штурмовики змогли відбитися від німців. "Іли" ухилялися від атак "змійкою", одночасно прикриваючи один одного вогнем турельних кулеметів та крильових гармат. На 8-у заході один з німецьких винищувачів був ушкоджений лейтенантом Молевим і ворожі "мисливці" вийшли з бою [4, арк. 14].

Проте далеко не кожен раз бій проходив вдало. Не завжди добре взаємодіяли штурмовики з винищувачами прикриття. У той же час молоді пілоти винищувачів як ніколи потребували підтримки досвідчених пілотів-штурмовиків. В один з останніх днів березня група Іл-2, яку прикривали 2 Як-9, була атакована 4 FW-190. "Яки" зв'язали боєм ворожі винищувачі. Але Іл-2, скинувши бомби, відійшли на свою територію, залишивши молодих пілотів винищувачів сам на сам з досвідченим противником. Обидва радянські винищувачі були збиті німцями [4, арк. 14].

У ніч з 3 на 4 квітня німці здійснили новий масований наліт на Сарни. До 50 німецьких бомбардувальників Ju-88 і He-111 одиночними літаками атакували станцію і командний пункт 6-ї ПА. Німецькі літаки заходили на ціль з різних напрямків з інтервалом 15--20 хвилин. Бомби скидалися ними з висоти 2000--3000 м з похилого піке та горизонтального польоту. Після бомбардування німецький розвідник сфотографував станцію, використовуючи фотоавіабомби. КП повітряної армії не постраждав, а ось залізнична станція зазнала нових руйнувань. До середини квітня внаслідок постійних ударів ворожої авіації місто вигоріло практично наполовину [4, арк. 14]. Невдалими були і дії наземних військ. 4.04 Ковель був деблокований, а радянські війська відступили на схід [1, с. 73].

Таким чином, Поліська наступальна операція зазнала невдачі. Причиною поразки наступальної операції безумовно були нестача сил у 2-го Білоруського фронту, у тому числі і авіаційних. Так, протягом операції середня кількість літаків у 6-й ПА дорівнювала 181, у тому числі 53 Як-9, 76

У-2, 30 Іл-2 і 22 Пе-2Р [4, арк. 17]. За кількістю літаків армія серйозно поступалася противнику й фізично не могла виконати всі завдання, які покладало на неї командування фронту. Не можна не відзначити і відверто авантюрний характер самої операції.

До об'єктивних факторів, які зумовили поразку радянських військ в операції можна віднести й погану погоду, і болотяну місцевість, які сильно ускладнили умови наступу. До того ж авіатори не мали часу для того, щоб вивчити район бойових дій, що призвело до численних випадків невиконання завдань через утрату орієнтації. Загалом з 17.03 по 5.04.1944 не виконали завдання 172 екіпажі, у тому числі 77 – вночі [4, арк. 3]. У багатьох випадках через погані метеорологічні умови і необізнаність з районом базування пілоти не могли відшукати власний аеродром і сідали будь-де, ламаючи бойову техніку, якої і без того не вистачало. Характерно, що 6-а повітряна була єдиним авіаційним з'єднанням, яке в боях на Правобережній Україні мало співвідношення втрат на користь противника навіть за власними даними. Так, у період з 18.03-5.04.1944 власні бойові втрати армії становили 48 літаків збитих у повітряних боях і таких, що не повернулися з бойових завдань з невідомої причини. Армія втратила 18 пілотів, 4 штурманів і 8 повітряних стрільців загиблими і 9 льотчиків, 2 штурманів, 4 повітряних стрільця зниклими. За той же період радянські пілоти заявили про знищення 26 ворожих літаків у 42-х повітряних боях. З цієї кількості наземні війська підтвердили знищення 10 FW-190, 1 FW-189, 2 Ju-88, 2 Ju-52 і 1 Hs-126 [4, арк.182]. Реальні втрати 6-го Повітряного флоту склали 34 винищувача та 23 штурмовика збитих і важко ушкоджених у боях, розбитих в аваріях та катастрофах. Проте слід відзначити, що частину цих втрат треба віднести на рахунок 3-ї ПА, яка взаємодіяла з 1-м Білоруським фронтом. Із втрат 4-го авіакорпусу Люфтваффе можна чітко виділити лише зведену групу KG 55, що втратила у транспортних операціях у районі м. Ковель 7 із 12 He-111 безповоротно, не рахуючи ушкоджених літаків[7].

Не потрібно, однак, і недооцінювати зусилля радянських пілотів. Незважаючи на те, що протягом операції лише 9 днів та 7 ночей були повністю льотними, радянські авіатори здійснили 3008 літако-вильотів. Найбільше напруження лягло на нічну бомбардувальну авіацію. Пілоти У-2 здійснили 1622 літако-вильоти, у тому числі 1022 – вночі. На другому місці за напруженням бойових дій стоїть штурмова авіація, яка здійснила 805 бойових вильотів. Радянські винищувачі виконали лише 529 літако-вильотів, але зазнали найбільших втрат серед усіх родів авіації. Пілоти Пе-2 здійснили 65 літако-вильотів головним чином на розвідку[4, арк. 16]. Згідно даних наземного командування, екіпажів та фотоконтролю пілотам армії було зараховано знищення 36 танків, 6 БТР, 1 тягач, 408 автомашин, 11 автоцистерн, 352 возів, 131 залізничного вагона, 12 паровозів, 31 сховища боєприпасів і 7 сховищ паливно-мастильних матеріалів, 46 гармат польової і зенітної артилерії, 16 мінометів, 5 зенітних кулеметів, 8 ДЗОТів, до 300

коней, до 5 батальйонів піхоти. Крім того було зареєстровано до 275 пожеж і 42 вибухи великої сили [4, арк. 19].

Німецька авіація переважала 6-у ПА кількісно. За час операції радянськими постами ВНОС було зареєстровано до 3902 літако-прольоти німецьких літаків. У тому числі 715 прольотів виконали німецькі винищувачі на прикриття ударної і транспортної авіації, прикриття наземних об'єктів та "полювання" за радянськими літаками. 2872 вильоти виконали німецькі бомбардувальники та розвідники, 315 прольотів – транспортні літаки німців. Слід однак відмітити, що реальна кількість вильотів німецької авіації була більшою. Місцевість у районі Ковеля не давала можливості створити густу мережу постів ВНОС і тому не всі прольоти німецьких літаків реєструвалися [5, арк. 20].

5.04 перебазування 6-ї ПА нарешті було закінчено. Але й тепер вона налічувала лише 353 бойових літака. У тому числі 105 винищувачів Як-9 336-ї ВАД, 99 штурмовиків Іл-2 3-ї ГШАД, 128 нічних бомбардувальників У-2 242-ї НБАД, 21 розвідник Пе-2 72-го драп. У той же час 6-й повітряний флот німців (ком. – генерал-полковник Ріттер фон Грайм) міг залучити до дій на ковельському напрямку близько 410 літаків, у тому числі близько 100 винищувачів I, II і IV груп 51-ї винищувальної ескадри під командуванням оберст-лейтенанта Карла-Готфріда Нордмана [7]. Користуючись цим, 6-й LF виконував щоденно 280-540 вильотів, що значно перевищувало можливості 6-ї ПА. Радянська авіація діяла обмеженими силами на ділянці шириною 110 км, і не змогла ефективно підтримати радянські війська [2, с. 311]. Місцеві бої точилися до 5.05.1944 рр. після чого фронт завмер до липня 1944 р.

#### ДЖЕРЕЛА ТА ЛІТЕРАТУРА

1. Мощанский И. Освобождение Белоруссии. Боевые действия Калининского, Западного и Белорусских фронтов 26 сентября 1943 – 5 апреля 1944 /серия "Военная летопись"/ -- Москва, ООО "БТВ-МН". - 2006 – 76 с.
2. Полюнин Ф.П. Боевые маршруты. – Москва, Воениздат. – 1972. – 390 с.
3. Фей Вилли. Танковые сражения войск СС. – Москва, Яуза; Эксмо.– 2009.–416с.
4. ЦАМО РФ, ф. 6 ПА, оп.5220, спр.62.
5. ЦАМО РФ, ф. 9 ВАК ППО, оп.1, спр.33.
6. Центральний Архів Міністерства оборони Російської Федерації, фонд 6 Повітряної армії, опис 5220, справа 72.
7. Сайт "The Luftwaffe, 1933-45", <http://www.ww2.dk/>

#### ВІДОМОСТІ ПРО АВТОРІВ

**Колєчкін Вадим Петрович** – кандидат історичних наук, доцент кафедри соціально-гуманітарних наук і професійної педагогіки ДЛАУ.

*Наукові інтереси* : історія Другої Світової війни, історія авіації.

**Гришук Андрій Вікторович** – старший викладач гуманітарних і правових дисциплін КІРУЕ.

*Наукові інтереси* : Історія України, історія Другої Світової війни.