

УДК 94(47).084.8

# БОЕВЫЕ ДЕЙСТВИЯ 8-й ВОЗДУШНОЙ АРМИИ В ХОДЕ КАРПАТСКО-УЖГОРОДСКОЙ НАСТУПАТЕЛЬНОЙ ОПЕРАЦИИ 4-го УКРАИНСКОГО ФРОНТА (СЕНТЯБРЬ – НОЯБРЬ 1944 г.)

ЛАТЫПОВ Тимур Рустямович,

кандидат юридических наук, майор, руководитель направления отдела договорно-правового управления, АО «Зарубежнефть», г. Москва

**АННОТАЦИЯ.** Значительную роль в успехе Карпатско-Ужгородской наступательной операции 4-го Украинского фронта сыграли боевые действия 8-й воздушной армии, эффективно поддерживавшей наземные войска, которые уничтожали бомбардировочно-штурмовыми ударами живую силу и боевую технику противника.

**КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА:** Великая Отечественная война, Карпатско-Ужгородская наступательная операция, 4-й Украинский фронт, 8-я воздушная армия.

**COMBAT OPERATIONS OF THE 8TH AIR ARMY DURING THE CARPATHIAN-UZHGOROD OFFENSIVE OPERATION OF THE 4TH UKRAINIAN FRONT LINE (SEPTEMBER-NOVEMBER 1944)**

Latypov T.R., Cand. Law Sci., Major,

Head of the Department of the Contractual and Legal Management of JSC "Zarubezhneft" (Moscow)

**ABSTRACT.** A significant role in the success of the Carpathian-Uzhgorod offensive operation of the 4th Ukrainian Front Line was played by the combat actions of the 8th Air Army, effectively supporting land forces, destroying the enemy's troops and combat equipment by bomber and assault attacks.

**KEY WORDS:** Great Patriotic War, Carpathian-Uzhgorod offensive operation, 4th Ukrainian Front Line, 8th Air Army.

Карпатско-Ужгородская наступательная операция войск 4-го Украинского фронта (командующий генерал-полковник И.Е. Петров) явилась составной частью Восточно-Карпатской стратегической наступательной операции, предпринятой Ставкой ВГК с целью оказания помощи Словацкому национальному восстанию. Операция 4-го УФ включила в себя четыре этапа: первый – наступление 1-й гв. армии, поддержанное наступлением 18-й армии, результатом которого стал выход советских войск к Главному Карпатскому хребту, на рубеж государственной границы СССР с Чехословакией (9–30 сентября 1944 г.); второй – преодоление соединениями 4-го УФ Главного Карпатского хребта (1–17 октября 1944 г.); третий – преодоление укрепленной полосы по южным склонам Карпат до рубежа Перечин, Свалава, Сигет (18–24 октября 1944 г.); четвертый – выход войск 4-го УФ в Венгерскую долину и наступление в западном направлении до рубежа Стакчин, Собранце, Чоп (25 октября – 6 ноября 1944 г.) [9, л. 78; 2, с. 163].

К началу Карпатско-Ужгородской операции 4-му Украинскому фронту в составе 1-й гвардейской, 18-й армий и 17-го стрелкового корпуса противостояли войска армейской группы «Хейнрици» – 1-я немецкая и 1-я венгерская армии, в состав которых входили пять немецких и семь венгерских пехотных дивизий, две венгерские бригады, до одиннадцати отдельных батальонов, трех артиллерийских

полков и пяти артиллерийских дивизионов РГК, четырех противотанковых дивизионов и одного дивизиона штурмовых орудий. 4-й УФ имел небольшое преимущество в силах и средствах над противником, однако оборона последнего опиралась на сильные укрепления, в то время как большая часть советских войск (кроме 3-го гск, который был перебросен из Крыма и включен в состав сначала 18-й, а потом – 1-й гв. армии) не располагала опытом ведения боевых действий в горах [6, с. 128–134; 3, с. 96–98].

Это относилось не только к наземным, но и к воздушным войскам 4-го Украинского фронта. В состав 8-й воздушной армии (командующий генерал-лейтенант авиации В.Н. Жданов) входили: 10-й истребительный авиационный корпус, 8-й штурмовой авиационный корпус, 321-я бомбардировочная авиационная дивизия, 8-й отдельный дальнеразведывательный, 100-й отдельный корректировочно-разведывательный, 10-й отдельный учебно-тренировочный и 678-й отдельный транспортный авиационные полки. К началу наступления 8-я ВА располагала 593 исправными и 33 неисправными самолетами (всего 626) и 558 боеготовыми экипажами; в воздух могли подняться 256 истребителей, 241 штурмовик, 82 бомбардировщика и 47 разведчиков. Противник – часть сил 4-го воздушного флота люфтваффе – количественно сильно уступал 8-й ВА: перед 4-м УФ всеми видами разведки было обнаружено 120 бомбардировщиков, 60 истребителей и 50 разведчиков, всего 230 самолетов, базировавшихся

© Латыпов Т.Р., 2017

Информация для связи с автором: Latypov2017@yandex.ru

на тыловых аэродромах в Дебрецене, Клуже, Ньиредьхазе, Орадеа-Маре, Будапеште (в последние дни перед операцией противник перебросил часть сил на передовые аэродромы: Ужгород – 40, Густе – 15, Берегово – 15, Мукачево – 15, Сату-Маре – 20 самолетов). Соотношение сил (8-я ВА : противник) было следующим: бомбардировщики – 1 : 1,5; истребители – 4,3 : 1; разведчики – 1 : 1; штурмовики – 2,7 : 1. Характерно, что 8-я ВА имела подавляющее преимущество по количеству истребителей и абсолютное преимущество по количеству штурмовиков, тогда как по авторитетному мнению генерал-лейтенанта В. Швабедиссена (в 1944–1945 гг. командовал немецкими ВВС в Дании, затем возглавлял немецкий штаб связи при ВВС Венгрии), именно в истребительной и штурмовой авиации с лета 1944 г. советские воздушные силы добились превосходства в воздухе и действовали с наибольшей эффективностью [8, л. 10–11; 4, с. 204; 7, с. 198; 10, с. 293, 305].

Однако лишь немногие летчики и командиры 8-й воздушной армии имели опыт ведения боев в горных условиях, обладающих особой спецификой, резко отличающейся от привычного равнинного театра боевых действий. Данная специфика обуславливалась рельефом местности, неустойчивой погодой и слабо развитой аэродромной сетью. Горный рельеф местности ограничивает возможность применения авиации на малых высотах, стесняя ее маневр, значительно усложняет отыскание цели и ведение воздушной разведки. Большая часть Восточных Карпат покрыта довольно густыми лесами, что стало большим препятствием для движения не только артиллерии, обозов, но и пехоты, а для авиации представляло еще большую трудность в плане ориентирования и отыскания цели на местности. Долины и ущелья Восточных Карпат в большинстве случаев узкие и к тому же резко меняющие направление. Все это в большей степени стесняло маневр групп штурмовиков и истребителей при выполнении ими задач на поле боя. Аэродромная сеть в районе, где предстояло действовать 8-й ВА, полностью отсутствовала, а в восточной части Прикарпатья была слабо развита; площадок для производства вынужденных посадок также практически не было. Что же касается погоды, то на период проведения операции ситуация была следующей. Август 1944 г.: летных дней – 21, ограниченно летных – 6, нелетных – 4; ночей летных – 20, ограниченно летных – 7, нелетных – 4; сентябрь: летных дней – 15, ограниченно летных – 9, нелетных – 6; ночей летных – 18, ограниченно летных – 9, нелетных – 3; октябрь: летных дней – 4, ограниченно летных – 7, нелетных – 20; ночей летных – 8, ограниченно летных – 2, нелетных – 21; ноябрь: летных дней – 4, ограниченно летных – 9, нелетных – 17; ночей летных – 7, ограниченно летных – 1, нелетных – 22 [8, л. 1–3, 6].

В данных условиях особое значение для успеха наступления получила подготовка летного состава к ведению боевых действий в условиях горно-лесистой местности. Штабом 4-го Украинского фронта была издана специальная инструкция войскам, где к особенностям действий авиации в горах были отнесены: сложность метеорологических условий, трудность ориентировки и сложность воздушного маневра на малых высотах штурмовиков и пикирующих бомбардировщиков, а также ограниченность числа удобных аэродромов и посадочных площадок. «Эти особенности требуют от личного

состава воздушных сил изучения и безукоризненно-го знания района действий, отличной натренированности летчиков и штурманов», – говорилось в инструкции. Командирам наземных войск было поручено оказывать всемерную поддержку авиации в устройстве посадочных площадок, передовых аэродромов, в подвозе на эти аэродромы боеприпасов и горючего. Вообще, в условиях горно-лесистой местности взаимодействие авиации с наземными войсками играло огромную роль, и в инструкции было оговорено, что станции наведения на автомашинах должны следовать по дороге с первыми эшелонами войск, а при продвижении крупных обходных колонн выючными дорогами вместе с ними должны были следовать переносные станции наведения с опытными офицерами авиации. Для обозначения своего положения пехота должна была уметь пользоваться световыми и дымовыми сигналами (ракеты, костры, дымовые пашки); для уточнения цели, по которой должна была действовать авиация, следовало использовать по предварительной договоренности авиационного и наземного командования артиллерийские дымовые снаряды. Особую ценность в горных условиях приобретала работа авиации по разведке, а в отдельных случаях и по снабжению войск; но наибольшее значение имела возможность авиации наносить сосредоточенно и последовательно бомбардировочные и штурмовые удары по противнику там, где горы ограничивали применение танков и снижали эффективность огня артиллерии. Кроме очевидных минусов, в условиях горно-лесистой местности были и свои плюсы: боевая техника противника, его автотранспорт и штабы неизбежно привязывались к дорогам, представляя поэтому более крупные и выгодные цели. При штурмовке и бомбардировке колонн и других целей в полосе дорог или на скатах каждая бомба, упавшая вне цели, но выше по склону, поражала противника осколками породы и камнями, падение которых увеличивало поражение. Наиболее эффективным способом поражения целей в узких извилистых ущельях выступало бомбометание с горизонтально-го полета, а поражения целей на гребнях гор осуществлялось с пикирования [7, л. 61–63].

Чтобы использовать имеющиеся возможности, летному составу требовалась тщательная подготовка, и ей было уделено серьезнейшее внимание. В течение двух декад августа и в первой декаде сентября 1944 г., одновременно с сосредоточением авиации ближе к переднему краю (к 1 сентября были подготовлены Ходоровский, Стрыйский, Дрогобычский и Станиславский аэроузлы; было вновь построено 7 аэродромов; для обеспечения боевых действий тыловыми службами было подвезено 1100 т боеприпасов, 3359 т горючего и смазочных материалов), части 8-й ВА усиленно готовились к содействию наземным войскам в условиях горно-лесистой местности. Со всем старшим офицерским составом корпусов и дивизий были проведены занятия на темы: а) климатологические и аэрографические условия Карпат как театра военных действий; б) особенности применения бомбардировочной, штурмовой, истребительной, разведывательной и транспортной авиации в горно-лесистой местности; в) организация управления и взаимодействия авиации с наземными войсками в горах. После проведенных занятий со старшими офицерами штабов корпусов и дивизий аналогичные доклады и лекции были организованы командирами полков, их начальниками штабов и командирами эскадрилий.

Командиры авиаполков по тем же темам лично проводили занятия с летным составом своих полков. В ряде авиаполков опытные пилоты, ранее участвовавшие в боях на Северном Кавказе, провели беседы и занятия с молодым пополнением, рассказав об особенностях тактики при боевых действиях в горах, особенностях ведения воздушных боев и приемах ориентирования в горно-лесистой местности. С целью изучения особенностей боевой деятельности наземных войск в горах и организации взаимодействия с ними руководящий состав принял участие в учениях, проводившихся штабами наземных армий и корпусов. По штурманской службе до всего летного состава был доведен аэрографический справочник со штурманскими указаниями, разработанными главным штурманом армии применительно к горным условиям. Летный состав был обучен бомбометанию с горизонтального полета, с высоты по прибору, при наличии поправки на рельеф более 1000 метров; тренировка по бомбометанию проводилась на полигонах, которые представляли собой характер района будущих боевых действий. Ведущими групп был произведен облет районов предстоящих боевых действий, и все их характерные особенности были доведены до летного состава [8, л. 7-9; 1, с. 199-200; 5, с. 363-364].

9 сентября 1944 г. войска 4-го УФ (17-й ск и 107-й ск 1-й гв. армии) перешли в наступление на участке Пловце – Залуж (к югу от Санок), прорвали оборону противника и начали продвигаться к Главному Карпатскому хребту. 11 сентября в наступление перешел 17-й ск, а с 18.09.1944 г. – 18-я армия. Неблагоприятные метеоусловия в первые дни наступления не позволяли летчикам 8-й ВА осуществлять значительное количество самолетовылетов (9 сентября – 38 с/в, 10-го – 7, 11-го – 158 и т.д.); тем не менее авиация оказывала все возможное содействие 1-й гв. армии, наступавшей на главном направлении. Кроме погоды, имелись и другие проблемы: по мере продвижения войск внутрь гор районы действия авиации определялись основными операционными направлениями наземных войск. Каждое такое направление являлось самостоятельным, обычно проходило долинами, дорогами через главные перевалы; эти направления изолировались друг от друга горными хребтами. Такая обстановка вынуждала прибегать к децентрализованному методу управления авиацией, когда часть сил действовала в интересах отдельных корпусов, а иногда и дивизий. Постановка задач частям осуществлялась боевыми распоряжениями на день (шифром), но уточнение задач и вызов авиации на поле боя производились непосредственно командирами дивизий или их представителями с КП наземных армий. На КП командующего 1-й гв. армии, действующей на главном направлении, был организован главный пункт управления авиацией, с которого обеспечивалась прямая радиосвязь со штабом авиасоединения и аэродромами через специальную сеть вызова авиации на поле боя. При действиях штурмовиков в условиях горной местности роль авианаводчиков в значительной степени возрастала, так как для летчиков представляло сложность отыскать цель в горах и производить маневр для поиска целей. Поэтому требовалась большая помощь летчику с земли, которую мог оказывать только авианаводчик, находящийся на переднем крае и лично наблюдавший за наземными целями противника. Например, 9.09.1944 г. авианаводчик майор Казаков сумел перенацелить группу из 6 ИЛ-2 на хорошо замас-

кированный склад боеприпасов противника и в результате штурмового удара склад был взорван; командир 18-го гв. ск генерал-майор И.М. Афонин лично наблюдал работу наводчика и штурмовиков и объявил им благодарность. 7.10.1944 г. тем же авианаводчиком была наведена на цель, полностью закрытую туманом и низкой облачностью, группа из 6 ИЛ-2; в результате бомбардировочно-штурмового удара был подавлен огонь двух артбатарей противника [8, л. 12-14, 17; 6, с. 135-137].

Уже в период подготовки операции стало ясно, что естественные рубежи обороны позволят противнику упорно обороняться. В этих условиях авиация должна была заменить огонь артиллерии в тех местах, где последняя не могла вести огонь по противнику, поражать его, так как противник использовал выгодные рубежи и укрывался за складками горного рельефа. Очень часто роль авиации в войсковом бою была решающей, что обуславливалось своеобразной обстановкой горного театра военных действий. На всю глубину Карпат противник имел сильно укрепленные полосы, где каждая высота, населенный пункт, переправа являлись мощными самостоятельными узлами обороны. Поэтому, содействуя наступлению наземных войск, авиация разрушала оборонительные сооружения, подавляла и уничтожала систему огня, боевую технику и живую силу противника перед фронтом наступающих войск как непосредственно на переднем крае, так и на значительную глубину обороны, при этом наиболее эффективно действовали штурмовики. Так, 155-я сд, наступая южнее Санок, преодолела первый рубеж обороны противника и на 10.09.1944 г. получила задачу овладеть н.п. Морохув, форсировать р. Ослава, захватить высоту 396 и обеспечить себе плацдарм на правом берегу реки для последующей атаки и овладения н.п. Чашин. Однако наступление частей дивизии было встречено сильным артиллерийским и минометным огнем из Чашин и Мокре, с высот и из роц между этими пунктами, а попытка командира 155-й сд подавить огонь противника своими средствами была безрезультатной. Тогда эта задача была поставлена штурмовикам через авиапредставителя при командире стрелковой дивизии, передавшего по радио запрос командиру авиадивизии, который немедленно послал в данный район две группы штурмовиков и одновременно указал авиапредставителю связаться с группами и навести их на указанные цели. Авиагруппы выполнили поставленную задачу: подавили огонь артиллерии противника, рассеяли и частично уничтожили 287-й пп 96-й пд, оборонявшийся на этом рубеже, а 155-я сд, воспользовавшись эффективным ударом штурмовиков, овладела Морохув, форсировала р. Ослава, полностью выполнив свою задачу; на следующий день дивизия, не встречая сопротивления, овладела всем районом Чашин, Мокре. Еще один факт: 4 ИЛ-2 под командованием капитана Быкова шли на выполнение задания в район Эбойска, но в момент их следования к цели рация КП по требованию командира перенацелила группу в район Велеполе и выс. 425,0, так как в это время наземные войска вели бой за н.п. Загуж. В выполнении задачи наземным войскам препятствовал сильный артиллерийский и минометный огонь противника с южной окраины Велеполе и выс. 425,0, куда и была перенацелена группа Быкова. Авианаводчик направил группу точно на огневые позиции противника и передал Быкову приказ максимальное время продержаться противника под ог-

нем. В течение 20 минут группа бомбовым и пулеметно-пушечным огнем обрабатывала цель, в результате чего часть артиллерии и минометов противника прекратила огонь. Чтобы не дать противнику опомниться, штурмовики, израсходовавшие все боеприпасы, продолжали производить холостые заходы. Противник был подавлен, этим воспользовалась советская пехота, которая подошла вплотную к противнику, атаковала его и после короткого боя овладела Загуж и северной половиной Велеполе.

14.09.1944 г. в 15.00 наземные войска вели бои с противником на участке (иск.) Высочаны, Кожушне, Плонна, Кругла. Противник двумя батальонами при поддержке роты танков предпринял контратаку из района высот 687, 709, 541 в направлении Горький, Визбур, Плонна. Офицер авиационного штаба, находившийся на этом участке, доложил обстановку на КП своего командира, после чего на поле боя была выслана группа штурмовиков. Над целью группа появилась в 16.40, произвела несколько бомбардировочно-штурмовых атак по танкам, автомашинам и пехоте противника, нанеся ему чувствительные потери; этим воспользовались наземные войска, которые остановили противника, перешли в контратаку и продвинулись на новый более выгодный рубеж. 21.09.1944 г. части 155-й сд, овладев Суравица и Мощанец, правым флангом вышли к восточной опушке, а левым – к западной опушке урочища Шахты. В 16.00 противник сосредоточил в Поляны Суровичне до 600 чел. пехоты и 12 танков, а в районе выс. 574 – до 300 чел. пехоты и 7 танков и с этими силами предпринял контратаку на Суравица и Шахты. К 17.30 танки и пехота противника овладели Суравица и Мощанец, выдвинулись до Кичера Длуга и стали угрожать Вислок Дольны. Артиллерии нужных калибров для отражения танковых атак противника на участке к этому времени не оказалось, а переброска с других участков потребовала бы много времени, что еще больше бы усугубило положение войск. Отдельные части пехоты начали отход, но авиационный представитель, находившийся со своей рацией на безымянной высоте север-восточнее Вислок Дольны при командире 155-й сд, доложил по радио обстановку на КП командира авиадивизии, который немедленно выслал три группы штурмовиков с интервалом в 15 мин. Первая из них появилась над полем боя в 17.50; в результате удара этой группы пехота противника была обращена в бегство, а его танки приостановили движение; после бомбардировочно-штурмовых ударов двух последующих групп танкам противника были нанесены значительные потери и они были обращены назад. Тем временем к месту боя подошли подкрепления, стремительным ударом атаковали противника и снова овладели Кичера Длуга [8, л. 18–24].

В течение первого этапа наступления авиация 8-й ВА произвела 3111 самолетовылетов (противник за это время сумел осуществить только 226 дневных и 11 ночных самолетовылетов), в том числе: удары по войскам и технике противника – 1486, по железнодорожным объектам – 73, по аэродромам – 8, на разведку – 512, свободная охота – 6, сопровождение войск – 802, на прикрытие – 140, аэрофотографическая разведка – 28; невыполненных заданий – 56. Было израсходовано 650 т бомб (93 794 шт.), 50 448 ПТАБ, 267 887 снарядов, 356 475 патронов. В результате бомбардировочно-штурмовых действий было уничтожено и повреждено: танков и САУ – 70, полевых орудий – 250, зенитных орудий

– 165, минометов – 116, автомашин – 625, повозок – 758, бронетранспортеров – 4, паровозов – 6, вагонов – 40, складов с боеприпасами – 13, складов ГСМ – 3, бензоцистерн – 9; разрушено зданий – 149, создано очагов пожара – 206, произведено взрывов – 56, разрушено блиндажей – 15, разрушено железнодорожное полотно – в 8 местах; уничтожено солдат и офицеров противника – 6096, уничтожено лошадей – 132. Возложенные на авиацию ответственные задачи по поддержке наступающих войск выполнялись в неблагоприятных метеоусловиях, но части 8-й ВА использовали даже незначительные улучшения погоды и наносили сокрушительные удары по обороне противника, что в большой степени способствовало продвижению войск 4-го УФ к концу первого этапа наступления на 40 км, а также их выходу на государственную границу СССР с Чехословацкой республикой [8, л. 25–27].

В течение второго этапа Карпатско-Ужгородской наступательной операции войска 4-го Украинского фронта вели ожесточенные бои за преодоление Главного Карпатского хребта, оборона которого была трудной для преодоления наземными войсками. Увеличивались трудности и для действия авиации, так как линия фронта удалялась с наступлением войск, районы действия отодвигались, а базирование авиации оставалось на прежних аэродромах, что ограничивало время нахождения самолетов над полем боя. Сложность также заключалась в том, что наземные войска с боями поднимались на главные перевалы, которые большую часть времени закрыты облаками, так что частям 8-й ВА приходилось использовать даже временные открытия гор и все же содействовать войскам фронта. В течение 1–18 октября 1944 г. авиация 8-й ВА произвела 3428 самолетовылетов, в том числе: удары по войскам и технике противника – 1990, по железнодорожным объектам – 268, на разведку – 301, сопровождение войск – 848, на прикрытие – 3, аэрофотографическая разведка – 18. Было израсходовано 982 т бомб (74 445 шт.), 32 728 ПТАБ, 316 490 снарядов, 520 260 патронов. В результате бомбардировочно-штурмовых действий было уничтожено и повреждено: танков и САУ – 22, полевых орудий – 218, зенитных орудий – 204, минометов – 177, автомашин – 1026, повозок – 647, паровозов – 19, вагонов – 289, путеразрушителей – 3, складов с боеприпасами – 29, складов ГСМ – 3, бензоцистерн – 10; разрушено мостов – 1, депо – 1, станционных зданий – 1, блиндажей – 4; создано очагов пожара – 362, произведено взрывов – 72, разрушено железнодорожное полотно – в 11 местах; уничтожено солдат и офицеров противника – 5939, лошадей – 107. К концу второго этапа наступления войска 4-го УФ преодолели Главный Карпатский хребет и, овладев перевалами Лупковским, Русским, Ужокским, Верецким, Яблоновским, Татарским, продвинулись вглубь территории Чехословакии от 20 до 50 км на фронте 275 км. Большую поддержку наземным войскам оказала авиация, чьи действия разрушали оборону противника, уничтожали живую силу и технику, нарушали и подавляли систему огня, чем способствовали наземным войскам в выполнении поставленных задач. За достигнутые успехи в преодолении Карпат 8-я воздушная армия была отмечена в приказе Верховного Главнокомандующего от 18.10.1944 г. [8, л. 28–30].

В течение третьего этапа наступления, когда войска 4-го УФ с боями спускались с южных склонов Карпат, стояла нелетная погода, вследствие

чего авиация 8-й ВА была лишена возможности вести боевую работу. Наконец, на четвертом этапе, когда наземные войска фронта вышли на Венгерскую равнину, повернули на запад и продвинулись до рубежа Стакчин, Собранце, Чоп, метеоусловия также оставались неблагоприятными и только в период 25-27 октября стояла ограниченно летная погода. За эти три дня 8-я ВА осуществила 200 самолетовылетов; были нанесены мощные удары по отходящим автоколоннам и войскам противника, способствовавшие быстрому продвижению и прочному закреплению войск 4-го УФ на достигнутых рубежах [8, л. 31].

За время проведения Карпатско-Ужгородской операции летчиками 8-й авиационной армии было

произведено 7129 боевых вылетов, израсходовано 2308 т бомб и 1 млн 380 тыс. снарядов. Интендантская служба армии доставила авиачастям 2623 т боеприпасов, 4673 ГСМ и 4460 т других грузов. Инженерно-аэродромными частями было построено 16 аэродромов и 3 взлетно-посадочные полосы [1, с. 218]. Самоотверженный ратный труд всего личного состава 8-й авиационной армии стал одним из главных факторов успеха Карпатско-Ужгородской наступательной операции 4-го Украинского фронта, явившейся еще одним шагом на пути к победе Советского Союза в Великой Отечественной войне. Так началось освобождение Чехословакии от гитлеровцев.

#### **СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:**

1. Губин, Б.А. Восьмая воздушная. Военно-исторический очерк боевого пути 8-й воздушной армии в годы Великой Отечественной войны [Текст] / Б.А. Губин, В.Д. Киселев. – М. : Воениздат, 1980. – 240 с.
2. История Второй мировой войны 1939–1945 гг. : в 12 томах [Текст]. – М. : Воениздат, 1978. – Том 9. Освобождение территории СССР и европейских стран. Война на Тихом океане и в Азии. – 574 с.
3. Латыпов, Т.Р. Битва в Карпатах: боевые действия 38-й армии 1-го Украинского фронта в Карпатско-Дуклинской наступательной операции осенью 1944 г. [Текст] / Т.Р. Латыпов // Известия Воронежского государственного педагогического университета. – 2017. – № 3.
4. Рытов, А.Г. В небе над Карпатами [Текст] / А.Г. Рытов // В боях за Карпаты [сборник] / сост. Б.С. Венков. – Ужгород : Карпати, 1975. – 383 с.
5. Рытов, А.Г. Рыцари пятого океана [Текст] / А.Г. Рытов. – М. : Воениздат, 1968. – 400 с.
6. Филоненко, Н.В. Крах агрессора: разгром советскими войсками 1-й венгерской армии в Карпатах осенью 1944 г. [Текст] / Н.В. Филоненко. – Воронеж : ФГБОУ ВО Воронежский ГАУ, 2017. – 229 с.
7. ЦАМО. – Ф. 244. – Оп. – 3000. – Д. 561.
8. ЦАМО. – Ф. 244. – Оп. 3000. – Д. 626.
9. ЦАМО. – Ф. 244. – Оп. 3000. – Д. 723.
10. Швабедиссен, В. Сталинские соколы : анализ действий советской авиации в 1941–1945 гг. [Текст] / В. Швабедиссен. – Мн. : Харвест, 2001. – 528 с.