

Научная статья
УДК 94(470.324)“1942”
DOI 10.47438/2309-7078_2023_1_162

БОЕВЫЕ ДЕЙСТВИЯ 17-Й ВОЗДУШНОЙ АРМИИ В СРЕДНЕДОНСКОЙ НАСТУПАТЕЛЬНОЙ ОПЕРАЦИИ 16–30 ДЕКАБРЯ 1942 г. («МАЛЫЙ САТУРН»)

Галина Петровна Иванова¹, Евгений Александрович Шендриков²

*Воронежский государственный университет инженерных технологий¹
Воронеж, Россия*

*Военно-воздушная академия имени профессора Н.Е. Жуковского и Ю.А. Гагарина²
Воронеж, Россия*

¹Кандидат исторических наук, доцент, проректор по молодежной политике и воспитательной деятельности,
ORCID ID: 0000-0002-4937-6581, e-mail: ivanova-gp2013@yandex.ru

²Кандидат исторических наук, доцент, старший научный сотрудник,
ORCID ID: 0000-0003-0246-4768, e-mail: generals78@mail.ru

Аннотация. В статье освещаются боевые действия 17-й воздушной армии в ходе проведения Среднедонской наступательной операции 16–30 декабря 1942 г. («Малый Сатурн»). На основе различных источников, в том числе и архивных документов, рассмотрена подготовка авиасоединений армии к проведению операции, кратко освещен ход и подведены итоги боевых действий советской авиации в декабре 1942 г. Представлены примеры героизма советских летчиков, чье мастерство позволило выполнить все поставленные советским командованием задачи.

Ключевые слова: Великая Отечественная война, 17-я воздушная армия, Среднедонская наступательная операция, С.А. Красовский.

Для цитирования: Иванова Г.П., Шендриков Е.А. Боевые действия 17-й воздушной армии в Среднедонской наступательной операции 16–30 декабря 1942 г. («Малый Сатурн») // Известия Воронежского государственного педагогического университета. 2023. № 1. С. 162–175. DOI: 10.47438/2309-7078_2023_1_162

Введение

С точки зрения методологии и дидактики представляется интересной проблема соотношения между мемуаристикой и/или устной историей и исследованиями, основанными на «жестких» первоисточниках, преимущественно архивных. Как правило, в первом случае речь идет о субъективных по определению выводах и оценках, которые, даже при отсутствии намерения так или иначе приукрасить действительность, или, наоборот, проявить гиперкритический подход к ней, все же могут вскрыть лишь отдельные ее аспекты, не будучи в состоянии воссоздать общую картину во всей ее сложности и многообразии. Такую картину можно получить на основе перепроверки и корректировки данных мемуаристики посредством привлечения источникового материала других групп. Сочетание обоих подходов поз-

волило авторам внести определенный вклад в разработку одной из важных и недостаточно исследованных проблем истории военных действий Красной армии в ходе операции «Малый Сатурн».

Исходным стимулом для обращения к данной проблеме стала подготовка к 80-летию Среднедонской наступательной операции «Малый Сатурн», в ходе которой одному из соавторов (Г.П. Ивановой) вспомнилась беседа с известным советским и российским историком и социологом А.А. Галкиным. Диалог состоялся в рамках Конференции российско-германской комиссии историков в Дрездене в 2010 г. Оказалось, что А.А. Галкина многое связывает с воронежской землей: в конце 1942 г. он в качестве политработника был отправлен в штаб, возможно, того самого генерала В.М. Баданова, танки которого совершили вошедший в историю рейд по германским тылам (о нем пойдет речь в дальнейшем изложении).

© Иванова Г.П., Шендриков Е.А., 2023

Свой личный вклад в действия корпуса А.А. Галкин отнюдь не преувеличивал: по его словам, в первый день наступления группе политработников было сказано, чтобы они «не болтались под ногами», сидели тихо и не мешали штабной работе. Когда им позволили выйти, то первое, что впечатлило – догоравшие советские танки, дым от которых закрывал весь горизонт. Политработники решили, что наступление провалилось. Однако настроение штабного начальства явно говорило о противоположном: улыбки, шутки, распоряжение накормить, наконец, несчастных «узников» (до этого их вообще не замечали). Дали машину, поехали вперед: советских танков не видно, ни сгоревших, ни целых, ушли в прорыв, с ними ушла и пехота, вокруг только десятки сгоревших вражеских танков и пленные, пленные... А.А. Галкин образно назвал то, что они увидели, «слоеным пирогом»: колонны отступавших итальянцев (богинки на тонкой подошве!) и параллельно – обозы и штабные машины наступающих частей Красной армии. По радиации сообщили, что в плен попал кто-то из командования: возможно, полковник или даже генерал. Было приказано возвращаться в штаб, где, наконец, истосковавшемуся по настоящему делу политработнику занятие было найдено: не будучи профессиональным переводчиком, он стал допрашивать пленных. Это и стало его «профессией» на оставшиеся дни и годы войны – в качестве инструктора политического отдела 1-й гвардейской армии.

Та случайная беседа с Александром Абрамовичем Галкиным (1922–2022) и стала толчком для более глубокого исследования событий, происходивших на воронежской земле 80 лет назад. В основу статьи легли как уже опубликованные материалы, так и архивные источники, основная работа по их сбору и анализу проведена Е.А. Шендриковым.

Целью Среднедонской наступательной операции «Малый Сатурн», проведенной войсками Юго-Западного фронта во главе с генерал-полковником Н.Ф. Ватутиным и подразделениями левого крыла Воронежского фронта, которым командовал генерал-лейтенант Ф.И. Голиков, был разгром немецкой группы армий «Дон». В состав Юго-Западного фронта на тот период входили 1-я и 3-я гвардейские, 5-я танковая и 17-я воздушная армии; в состав Воронежского фронта – 6-я общевойсковая и 2-я воздушная армии. Группа армий «Дон» во главе с генерал-фельдмаршалом Э. Манштейном насчитывала 459 тыс. чел., свыше 6 тыс. орудий и минометов, 600 танков, более 560 самолетов.

В результате части Красной армии (425,5 тыс. чел., свыше 5 тыс. орудий и минометов, свыше 1 тыс. танков, 552 самолета) вышли в тыл группы армий «Дон». Чтобы ликвидировать прорыв войск Юго-Западного фронта, немецкое командование было вынуждено израсходовать свои резервы, предназначенные для деблокады окруженной под Сталинградом группировки [1, с. 1433].

Важную роль в успехе боевых действий сыграла авиация, которая уничтожала на поле боя живую силу и технику противника, препятствовала переброске его резервов, боеприпасов и горюче-смазоч-

ных материалов, а также пыталась завоевать господство в воздухе. Применение боевой авиации в ходе операции «Малый Сатурн» нашло определенное отражение в отечественной литературе. Первые упоминания о 17-й воздушной армии (ВА) встречаются в кратком оперативно-тактическом очерке подполковников Н.А. Фокина и В.И. Сидорова [2], посвященном описанию подготовки и проведения наступательной операции войсками Юго-Западного фронта в декабре 1942 г. К сожалению, авторы ограничились только перечислением боевого состава авиасоединений [2, с. 27], опустив анализ боевых действий советских летчиков накануне и в ходе операции.

К числу первых серьезных работ, освещавших боевые действия 17-й ВА, относятся труды, принадлежащие Л.Б. Корецу [3; 4]. Автор достаточно подробно исследовал боевое применение советской авиации, включая и 17-ю ВА, в ходе операции Юго-Западного фронта по разгрому 8-й итальянской армии и левого крыла группы армий «Дон» (16–30 декабря 1942 г.). На основе архивных документов Министерства обороны СССР Л.Б. Корец составил таблицу, в которой ознакомил читателей с составом и соотношением сил авиации противоборствующих сторон накануне боевых действий [3, л. 185]. Сильной стороной исследований является попытка автора показать не только положительные моменты в работе советских летчиков, но и обозначить недочеты, повлиявшие на снижение эффективности действий авиасоединений 17-й ВА [4, с. 190–192]. К слабым сторонам публикаций можно отнести отсутствие описания героических подвигов советских летчиков, совершенных в указанный период, которыми изобилывала 17-я ВА.

Доблесть и героизм советских пилотов, проявленные в небе над Сталинградской областью в декабре 1942 г. описаны в военно-историческом очерке о боевом пути 17-й ВА в годы Великой Отечественной войны, подготовленном авторским коллективом под руководством дважды Героя Советского Союза, заслуженного военного летчика СССР, доктора военных наук, профессора, маршала авиации Н.М. Скоморохова [5].

Краткие упоминания о боевом пути 17-й ВА содержатся в ряде фундаментальных трудов, подготовленных советскими и российскими военными историками [6, с. 141–144; 7, с. 83; 8, с. 114; 9, с. 405; 10, с. 397].

Исследуя проблемы, связанные с разгромом немецко-фашистских войск и их сателлитов на Среднем Дону в ходе наступательной операции «Малый Сатурн», воронежский исследователь А.В. Финеев осветил ряд мероприятий, проведенных в 17-й ВА накануне наступления. Также автор уточнил боевую численность советской авиации и противостоящих ей немецких и итальянских ВВС. Анализ боевых действий авиации А.В. Финеев не уделил достаточно внимания [11, с. 16].

В целом, вышеуказанные публикации не исчерпывают всего многообразного спектра проблем, связанных с боевым применением 17-й ВА в ходе Среднедонской наступательной операции 16–30 декабря 1942 г. Поэтому целью данной статьи явля-

ется попытка восполнить имеющийся в отечественной историографии пробел в изучении исторических аспектов участия авиасоединений 17-й ВА в наступательной операции советских войск на Среднем Дону в декабре 1942 г.

Результаты

17-я ВА была создана в конце октября 1942 г. в составе вновь сформированного Юго-Западного фронта [10, с. 397]. С 15 ноября 1942 г. по 9 мая 1945 г. армия считалась частью действующей Красной Армии [12, с. 128]. С ноября 1942 г. по март 1943 г. ею командовал генерал-майор авиации Степан Акимович Красовский (1897–1983). Он прошел путь от авиамоториста до командующего ВВС Брянского фронта [13, с. 218–219]. С мая до начала ноября командовал 2-й ВА [14]. К декабрю 1942 г. командарм уже имел необходимый опыт в организации и ведении боевых действий в крупных операциях. Существенную помощь С.А. Красовскому оказывали заместитель по политической части, бригадный комиссар В.Н. Толмачев и начальник штаба, полковник К.И. Тельнов [5, с. 7].

В 17-ю ВА входили 1-й смешанный авиационный корпус [сак] (генерал-майор В.И. Шевченко), 267-я истребительная авиационная дивизия [иад] (подполковник Л.В. Коломейцев), 288-я иад (подполковник С.Ф. Коновалов), 221-я бомбардировочная авиационная дивизия [бад] (полковник И.Д. Антошкин), 262-я ночная бомбардировочная авиационная дивизия [нбад] (полковник Г.И. Билицкий) и 282-я иад (подполковник А.М. Рязанов) [15, с. 498], 10-я дальняя разведывательная эскадрилья и эскадрилья 4-го разведывательного полка [2, с. 27], 403-я отдельная эскадрилья связи [16, л. 5]. В период подготовки к операции в состав 17-й ВА дополнительно вошел 3-й сак [7, с. 83]. В отчете о боевой деятельности его частей за период с 16 декабря 1942 г. по 10 января 1943 г. указано, что корпус по распоряжению командующего ВВС Красной армии, генерал-лейтенанта А.А. Новикова вошел в оперативное подчинение 17-й ВА и «к началу операции 1-й гвардейской армии» сосредоточился своими авиасоединениями на аэродромных узлах: аэроузел Таловая – 202-я бад в составе 36-го гвардейского, 39-го и 797-го авиационных полков; аэроузел Калачеевский – 290-я штурмовая авиадивизия (шад) в составе 299-го, 625-го и 775-го авиационных полков; аэроузел Краснофлотское – 207-я иад в составе 5-го гвардейского, 814-го и 867-го авиационных полков. Части истребительной авиадивизии прибывали на аэроузел в ходе операции 17–27 декабря и сразу включались в боевую работу. Управление корпуса разместилось в Калаче. К началу операции авиакорпус имел более 120 самолетов (38 Пе-2, 75 Ил-2 и 14 Як-76). Поскольку истребители Як-76 прибыли 17 декабря 1942 г., то до 27 декабря боевые действия штурмовики и бомбардировщики корпуса вели без прикрытия, неся большие потери от вражеских истребителей [17, л. 2].

В целом, по состоянию на 15 декабря в боевой состав 17-й ВА входили 332 самолета: 205 исправных (31 бомбардировщик Б-3, 64 штурмовика Ил-2, 57 истребителей Як-76, 30 ночных бомбардировщиков У-2 и Р-5, 5 разведчиков Пе-2 и 18 самолетов связи У-2) и 127 неисправных (11 бомбардировщиков Б-3, 37 штурмовиков Ил-2, 53 истребителя Як-76, 11 ночных бомбардировщиков У-2 и Р-5, 2 разведчика Пе-2 и 13 самолетов связи У-2) [18, л. 36]. Таким образом, советская авиационная группировка (2-я и 17-я ВА) в районе наступления насчитывала 664 самолета (193 истребителя, 220 штурмовика, 198 бомбардировщиков (в том числе и ночные У-2), 23 разведчика и 30 самолетов связи [2, с. 27].

Что касается ВВС противника, согласно данным советских и российских исследователей, они насчитывали 560–580 боевых самолетов¹ (8-й немецкий авиакорпус [ак] – 500–520 самолетов и ВВС 8-й итальянской армии [А] – 64 самолета) [7, с. 84]. Более полные данные о вражеской авиационной группировке приводятся в отчете о боевой работе 17-й ВА за декабрь 1942 г. В нем указан состав 8-го ак, насчитывавший на 16 декабря 430–500 самолетов, из них 80–100 самолетов Хе-111 (27-я бомбардировочная эскадра на аэродроме Миллерово), 80–100 самолетов Ю-88 (76-я бомбардировочная эскадра на аэродроме Таманская), 90–100 самолетов Ю-87 (1-я эскадра пикирующих бомбардировщиков на аэродроме Морозовский), 70–90 самолетов Ме-109 и Ме-109Ф (1-я истребительная эскадра на аэродромах Морозовский и Боковская), 60–70 самолетов Ме-110 (на аэродроме Обливская, принадлежность эскадры не установлена), до 50–60 самолетов разведчиков-корректировщиков ФВ-189, ХШ-123, ХШ-126 (на аэродромах Шалаевский и Скосырская). На передовых площадках противник имел следующие единицы техники: Федотовский – 10 Ме-109, В. Максай – 10 Ме-109, Шалаевский – до 15 Ме-110, Николаев – 10–15 Ме-109, совхоз «Светоч» – до 10–12 Ме-109 [16, л. 6]. Штаб 8-го немецкого авиационного корпуса к началу операции «Малый Сатурн» размещался в станице Обливской [16, л. 6], а после начала советского наступления в декабре 1942 – январе 1943 гг. – в населенном пункте Крымском на Донце. С 1 июля 1942 г. по 18 мая 1943 г. командиром корпуса был один из высших командиров люфтваффе, генерал-лейтенант М. Фибиг, являвшийся участником польской и французской кампаний [19, с. 103, 462].

Кроме того, немецкое командование могло привлекать авиацию с аэродромов Воронежского и Сталинградского направлений до двух бомбардировочных и одной истребительной эскадры (до 250–300 самолетов) для боевых ударов по войскам Юго-Западного фронта [16, л. 6]. Эту информацию косвенно подтверждает дневник боевых действий Верховного главнокомандования вермахта. В нем отмечается, что 11 декабря в связи с начавшимся наступлением советских войск на 8-ю итальянскую армию 4-й ВФ

¹ По другим данным, авиационная группировка противника насчитывала от 500 самолетов (См.: История Второй мировой войны 1939–1945 гг. М.: Воениздат, 1976. Т. 6. Коренной перелом в войне. С. 66–67), до 520 самолетов (в том числе истребителей до 160, бомбардировщиков около

300 и разведчиков около 60). См.: Фокин Н.А., Сидоров В.И. Разгром итапо-немецких войск на Дону (декабрь 1942 г.). Краткий оперативно-тактический очерк. М.: Воениздат, 1945. С. 29.

передал часть своих сил в распоряжение командования ВВС группы армий «Дон» [20, с. 190]. Таким образом, по данным разведки Юго-Западного фронта, противник располагал авиацией до 800 1000 самолетов (до 500 бомбардировщиков, 240 250 истребителей, 50 60 разведчиков-корректировщиков и до 200 транспортных самолетов) [16, л. 6]. Основную ударную силу 8-го немецкого авиационного корпуса составляли дневные бомбардировщики [21, с. 68].

В декабре вражеская авиация, в особенности во вторую половину месяца, в связи с оживленными действиями наших наземных войск на левом крыле фронта повысила активность. ВВС противника группами до 14 бомбардировщиков действовали по населенным пунктам на Бутурлиновском и Калачеевском направлениях, группами до 12 самолетов бомбардировали железнодорожные станции на участке Калач, Таловая и войска на поле боя на участке Новая Калитва, Богучар. Одиночными самолетами вели разведку с попутным бомбардированием разведывательных объектов на глубину Новохоперск, Токаревка. В декабре на Юго-Западном фронте противник осуществил 3394 самолетопрелета [22, с. 5–6].

Для обеспечения окруженных под Сталинградом войск немецкое командование сосредоточило на аэродромах юга большое количество транспортных самолетов. На аэродромы Морозовский, Тагинская, Ростов, Сталино, Харьков, Запорожье транспортные самолеты были переброшены с Северо-Западного и Центрального направлений и из Германии. Окруженным под Сталинградом войскам транспортная авиация систематически перебрасывала боеприпасы, горючее, запасные части для танков, продовольствие (в том числе печеный хлеб), медикаменты. Обратными рейсами вывозились раненые, личный состав штабов и офицерский состав.

Воздушной разведкой противник стремился установить боевые порядки советских наземных войск, в особенности танковых соединений. Этим он занимался систематически. Разведывалось также и движение войск по дорогам в армейском и войсковом тылах с целью обнаружения производимых советским командованием перегруппировок [22, с. 29, 25]. Возможно, на основании этих и ранее добытых сведений командующий 4-м воздушным флотом, генерал-полковник барон В. фон Рихтгофен составил мнение о положении Красной армии, которым поделился с А. Гитлером. Как отмечал военный адъютант А. Гитлера по ВВС, полковник Н. фон Белов, «Рихтгофен испытывал большие опасения насчет состояния Восточного фронта и обрисовал возможности, которые, по его разумению, имеются у русских. Опасения эти совпадали с опасениями самого Гитлера: оба предполагали, что Красная армия на Дону все-таки пробьется через лесистую местность на северном берегу реки» [23, с. 394].

План наступательной операции советских войск, первоначально получившей название «Сатурн», предложил командующий Юго-Западным фронтом, генерал-лейтенант Н.Ф. Ватутин, и 3 декабря 1942 г. его утвердил Верховный главнокомандующий И.В. Сталин. В тот же день в 17-й ВА начался подготовительный период «декабрьской операции по разгрому немцев в излучине Среднего Дона» [18,

л. 26 об.]. Приведение авиации в боевую готовность намечалось к 9 декабря, а начало операции – 10 декабря [8, с. 113–114]. После внесения изменений в план мероприятия, вызванных переходом в наступление вражеской котельниковской группировки, операция получила условное наименование «Малый Сатурн» [24, с. 197]. В директиве от 13 декабря 1942 г. Ставка ВГК указывала командующему Юго-Западным фронтом, генерал-полковнику Н.Ф. Ватутину, что в связи с видоизменением плана операции, «главный удар направить не на юг, а на юго-восток в сторону Нижнего Астахова и с выходом на Морозовский, с тем, чтобы боковско-морозовскую группу противника взять в клещи, пройти по ее тылам и ликвидировать ее одновременным ударом с востока силами Романенко и Лелюшенко и с северо-запада силами Кузнецова и приданных ему подвижных частей» [25, с. 466]. Как позднее вспоминал начальник Оперативного управления Генерального штаба Красной Армии, генерал С.М. Штеменко, «ударные группировки войск, окружающих противника, были усилены танковыми и механизированными корпусами» [26, с. 111]. По мнению британского военного историка К. Бишопа, «Красная Армия в конечном итоге усвоила уроки блицкрига. На этот раз ее атаки были нацелены на самый слабый участок германских позиций – плохо укрепленные фланги армии фон Паулюса, защищенные только румынскими и итальянскими соединениями» [27, с. 92].

По сути, это была вторая операция, в которой принимала участие 17-я ВА. Как справедливо заметил воронежский исследователь Д.С. Дьяков, «это авиационное соединение было создано и довольно успешно действовало в течение всего периода Сталинградской битвы» [28, с. 137]. Командующий 17-й ВА С.А. Красовский позднее вспоминал: «Удерживая господство в воздухе, ВВС Юго-Западного фронта должны были содействовать наземным войскам в прорыве обороны противника и развитии наступления в глубину. Мы понимали, что от успешного решения этой задачи в значительной степени зависит судьба операции, и делали все, чтобы обеспечить высокую эффективность действий авиации в наступлении» [29, с. 168].

Авиации ставилась задача по уничтожению боевых порядков противника и ближайших к полю резервов и одновременного прикрытия районов исходных позиций ударных группировок войск, особенно танковых и механизированных соединений. Согласно плану операции, авиацию в подготовительный период и в период прорыва вражеской оборонительной полосы предполагалось использовать строго централизованно. На время ввода подвижных групп в прорыв и действия в глубине допускалась децентрализация воздушных сил путем передачи отдельных частей подвижным соединениям.

В период подготовки операции советские воздушные силы должны были прикрывать наземные войска от воздействия вражеской авиации, обеспечивая им условия для своевременного сосредоточения и занятия исходного положения; в период прорыва – содействовать наземным войскам в преодолении оборонительной полосы путем воздействия с воздуха на артиллерийские и минометные позиции противника

и его огневые точки на поле боя. Одновременно массированными ударами по штабам и тылам противника ВВС требовалось нарушать управление войсками, не допускать подхода и подвоза резервов. Особое внимание обращалось на прикрытие подвижных соединений при вводе их в прорыв.

В период преследования авиационные соединения имели задачу штурмовыми и бомбардировочными ударами по вражеским войскам и огневым точкам содействовать быстрейшему продвижению частей Красной армии. Основные силы истребительной авиации выделялись для прикрытия в оперативной глубине подвижных соединений [2, с. 23, 21; 7, с. 86].

Таким образом, как справедливо отметил немецкий военный авиационный деятель, генерал-лейтенант В. Швабедиссен, действия советской авиации, «равно как и Люфтваффе, были всецело подчинены обеспечению воздушной поддержки операций наземных войск. Удары по глубоким тылам стали играть второстепенную роль даже для Люфтваффе, зато тесное взаимодействие с наступающими частями моторизованных войск было доведено до уровня приоритетной задачи» [30, с. 135].

Как планом боевого использования 17-й ВА, так и соответствующими планами авиационных корпусов и дивизий сосредоточенные удары не предполагались. Основным способом боевых действий, таким образом, назначались эшелонированные действия мелких групп самолетов [4, с. 186]. Для увеличения радиуса действия и времени пребывания на поле боя, авиасоединения к началу операции были приближены к линии фронта (истребители – 25–40 км, штурмовики – 30–50 км, бомбардировщики – 80–120 км, ночные бомбардировщики – 20–25 км) и дислоцировались на аэродромных узлах Избушинский, Калач, Панфилово, Манойлин, Гребенниковский [16, л. 5].

С целью организации тесного взаимодействия советских воздушных сил с наземными войсками авиационные корпуса и дивизии были прикреплены к наземным армиям. 1-ю гвардейскую армию (гв. А) должен был поддерживать 3-й сак генерала В.И. Аладинского, а 3-ю гв. А – 1-й сак под командованием генерала В.И. Шевченко [7, с. 85], 5-ю танковую армию (ТА) 282-я иад. Часть сил (221-я бад и 262-я нбад) оставалась в непосредственном распоряжении командующего воздушной армией и использовалась централизованно [2, с. 27]. Командарм С.А. Красовский позднее вспоминал: «В период подготовки к наступлению мы очень хорошо сработались с командиром 24-го танкового корпуса Василием Михайловичем Бадановым. <...> Корпус имел особую задачу: после ввода в прорыв выйти на аэродром в Тацинской – главной авиационной базе немцев, с которой производилось обеспечение армии Паулюса. Когда мы уточняли с Василием Михайловичем порядок совместных действий, он особенно настаивал на том, чтобы его корпус поддерживало побольше авиационных сил» [29, с. 168–169].

В период подготовки к операции штаб 17-й ВА разработал план действий по вражеским аэродромам. Так, 13 декабря в течение дня авиасоединения 17-й

ВА нанесли удар по аэродрому Морозовский, в результате которого было уничтожено 16 вражеских самолетов [31, л. 77]. По данным полковника Л.Б. Кореца, в течение двух суток до начала наступления удары наносились по аэродромам Тацинская и Морозовск, на которых было уничтожено и повреждено около 90 самолетов [4, с. 186]. Как сообщил 28 декабря 1942 г. командующий Юго-Западным фронтом Н.Ф. Ватутин Верховному главнокомандующему И.В. Сталину, в период подготовки к операции, «действуя по аэродромам противника, было уничтожено около 150 самолетов» [25, с. 473].

Следует отметить, что нанесение ударов 17-й ВА по тылам и переднему краю противника немецкое командование не связало с подготовкой советским руководством серьезного наступления на этом участке. Враг начал догадываться лишь после разведки боем, проведенной частями Красной армии 12 декабря. Однако 13 декабря, как отмечалось в дневнике боевых действий Верховного главнокомандования вермахта, у командования группы армий «Б» сложилось впечатление, «что перед фронтом 8-й итальянской армии противник, вероятно, лишь имитирует подготовку к наступлению для того, чтобы сковать там силы» [20, с. 206]. И только 15 декабря, по признанию командующего вражеской группой армий «Дон», генерал-фельдмаршала Э. Манштейна, немцами «была обнаружена явная подготовка противника к наступлению перед левым флангом группы армий "Дон" и правым флангом группы армий "Б"». А 16 декабря после установления радиоразведкой наличия у Юго-Западного фронта 3-й гв. А, немецкое командование «сделало вывод о намерении противника предпринять глубокий прорыв с далеко идущей целью (захват Ростова?)» [32, с. 389]. Все же советскому командованию удалось переиграть противника. Сокрушаясь об очередной неудаче немцев, пресс-атташе министра иностранных дел Иоахима фон Риббентропа, оберштурмбанфюрер СС П. Шмидт, писавший книги под псевдонимом П. Карел, отмечал: «И снова русские отыскивали отрезок на линии фронта, который удерживали слабые силы союзников Германии» [33, с. 503].

Наступление советских войск на Среднем Дону началось в 8 часов утра 16 декабря 1942 г. Густой утренний туман не позволил провести авиационную подготовку. ВВС смогли начать боевые действия только с 11 часов [9, с. 405; 34, с. 51]. По мнению других исследователей, авиация начала действовать во второй половине дня, когда погода несколько улучшилась [35, с. 74]. На участке 1-й гв. А авиация все же смогла выполнить поставленную задачу, предваряя наступление пехоты. 16 декабря в журнале боевых действий 1-й гв. А указано следующее: «Ровно в 8.00 войска армии начали артподготовку. В 8.45 наша авиация произвела налет на оборону противника, бомбила и штурмовала передовые позиции и резервы противника. В 9.30 части перешли в наступление» [36, л. 97]. Несмотря на сложные метеорологические условия, советская авиация в этот день произвела более 200 самолетовылетов на обеспечение наступления 1-й и 3-й гвардейских армий. Авиаудары были нанесены по узлам сопротивления в районах Филоново, Новой Калитвы, Боковской и

по скоплению вражеских войск в районах Твердохлебовки, Богучара, Ивановки, по аэродромам Тацинская и Морозовский [5, с. 24]. Тем не менее, в первый день наступления были достигнуты незначительные результаты. Одной из причин стало укрепление позиций и переброска резервов противника. Касаясь прорыва советских частей на ряде участков обороны частей и соединений 8-й итальянской А, начальник итальянского Генерального штаба У. Кавальеро в своем дневнике записал: «Приняты контрмеры» [37, с. 259]. Как отмечалось в информационной сводке Главного командования вермахта, «при взаимодействии с немецкими танковыми частями и авиацией противнику был нанесен значительный урон в живой силе и технике» [20, с. 226]. Отчасти это подтверждается и данными журнала боевых действий 1-й гв. А, в котором 17 декабря было записано следующее: «Противник при поддержке своей авиации неоднократно контратаковал наши силы, особенно на направлении главного удара» [36, л. 98].

В последующие дни, несмотря на сложные условия (как вспоминал С.А. Красовский, «зимняя погода с низкой облачностью и частыми туманами затрудняла для авиации выполнение боевых задач. К тому же многие авиаполки находились тогда в стесненных условиях базирования» [29, с. 172]), авиасоединения 17-й ВА попытались нарастить силу ударов. Так, 18 декабря 125 самолетов произвели 254 самолетовылетов, в результате которых, по наблюдению экипажей, было повреждено и уничтожено 11 танков, 1 бронемашина, 230 автомашин, 5 бензоцистерн, 20 железнодорожных вагонов, до 110 повозок, до 17 полевых орудий, рассеяно и частично уничтожено до 1000 солдат пехоты и до 100 всадников. Кроме того, советские летчики провели 8 воздушных боев, сбив 6 вражеских самолетов. В этот день авиаторы не только уничтожали врага, но и сбрасывали листовки на немецком, итальянском и румынском языках (119 000 шт.) [31, л. 139]. Особенно отличился пилот 867-го истребительного полка (иап) 207-й иад, старший сержант Байков. Выполняя поставленную командованием задачу на прикрытие наступающих наземных частей в районе Твердохлебовка – Богучар, он сбил немецкий самолет Ю-88, который упал в районе Николенков [38, л. 62].

Боевая работа советских летчиков положительно оценивалась командованием наземных войск. Так, заместитель командующего 3-й гв. А, гвардии генерал-майор И.П. Крупенников просил командира 1-го сак, Героя Советского Союза, генерал-майора авиации В.И. Шевченко объявить личному составу авиакорпуса, что 16–18 декабря его части «действовали отлично» [39, л. 49]. Как отмечал командир 1-го гв. механизированного корпуса (гв. мк), генерал-майор И.Н. Руссиянов, авиасоединения 1-го сак «отлично прикрывали [части 1-го гв. мк] на исходных позициях, выход с них при вводе в прорыв, над полем боя» [39, л. 49]. Это подтверждали и взятые в плен вражеские солдаты и офицеры: «Огромный урон причинила авиация нашим войскам, в особенности в станице Боковская. Не имели из-за неё покоя» [39, л. 49]. В итоге, по данным И.П. Крупенникова, взаимодействие наземных войск с авиацией привело к

освобождению Боковской, Астахова, Илина, Вислоубова, Кривошлыкова, Белавина, Стар. Земцева, Ушакова, Дуленского, которые были «очищены от немецко-итало-румынской гитлеровской сволочи» [39, л. 49]. Положительно оценил работу 1-го сак командующий 1-й гв. А, Герой Советского Союза, генерал-лейтенант Д.Д. Лелюшенко, выразив пожелание сухопутных командиров, «чтобы наша авиация поддерживала прекрасную традицию, заложенную в первый день операции и упреждала бы действия ВВС противника утром и кончала бы работу позже противника» [39, л. 50]. В свою очередь, Военный совет 1-й гв. А «выразил свое полное удовлетворение работой частей [3-го] авиакорпуса» [40, л. 3].

В целом, в течение первых трех дней операции авиасоединения 17-й и 2-й воздушных армий сумели оказать активную поддержку наземным войскам в тяжелых боях по прорыву вражеской обороны. Советская авиация небольшими группами по 5–8 самолетов прикрывала с воздуха боевые порядки сухопутных войск, бомбила и штурмовала резервы противника в хуторах Кружилинский, Ильин, в станице Боковская и в других населенных пунктах [41, с. 132]. За этот период авиасоединения 17-й и 2-й воздушных армий произвели более 1 тыс. самолетовылетов и уничтожили в воздушных боях 42 вражеских самолета [9, с. 405]. Практически так же оценивал боевую деятельность советской авиации противник. Так, В. Швабедиссен констатировал, что «с середины декабря 1942 г. русская авиация действовала в этом районе только большими группами под прикрытием истребителей, постоянно усиливая свои атаки по окруженным немецким войскам, которые несли значительные потери» [30, с. 146].

19 декабря части 1-й гв. А освободили Богучар [42, с. 52]. В тот же день У. Кавальеро в своем дневнике был вынужден записать: «Вечером я узнал, что положение 8-й армии крайне тяжелое» [37, с. 264]. Одной из причин тяжелого положения не только итальянских, но и немецких захватчиков стали действия 17-й ВА. В этот день ее авиасоединения произвели 23 самолетовылета на разведку, 30 – на бомбардировку, 120 – на штурмовку и 116 – на прикрытие и сопровождение. В результате авиаударов было повреждено и уничтожено 8 танков, 300 автомашин с войсками и грузами, 8 железнодорожных вагонов, 130 повозок с войсками, 11 орудий полевой артиллерии, 15 пулеметов, подавлен огонь 2 минометов, взорван 1 склад с боеприпасами, рассеяно и уничтожено 90 всадников и до 2000 солдат и офицеров противника [18, л. 41].

В этот же день совершил бессмертный подвиг пилот 808-го штурмового авиаполка (шап) 267-й шад, сержант Нуркен Абдиров. Выполняя приказ по бомбардировочно-штурмовому налету, ведомый в составе 4 самолетов Ил-2, отважный летчик показал мастерство при смелых и неоднократных атаках на сильно укрепленный рубеж и большое скопление танков противника в районе Боковская – Пономаревка. В ходе выполнения боевого задания советский самолет после попадания вражеского снаряда в мотор загорелся. Увидев, что дотянуть до расположения своих войск ему не удастся, пилот Нуркен Аб-

дилов и стрелок-радист Александр Комиссаров приняли решение направить свою машину в гущу вражеских танков и погибли смертью героев [43]. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 31 марта 1943 г. сержанту Н. Абдинову посмертно было присвоено звание Героя Советского Союза [44, л. 4].

Что касается вражеской авиации, то она всячески пыталась помешать наступлению войск Юго-Западного фронта. Группы немецких бомбардировщиков Ю-87 по 15-20 самолетов наносили авиаудары по советским войскам в районе Вислогубов – Боковская. Одиночными самолетами противник вел разведку поля боя и ближних тылов. Всего было отмечено 217 самолетопролетов. Однако действия вражеской авиации не смогли остановить советские войска, которые упорно продвигались вперед. По признанию Э. Манштейна, уже вечером 20 декабря «повсюду в тылу группы Холлидта были обнаружены передовые отряды танков противника, они достигли даже уже важной переправы через реку Донец у города Каменск-Шахтинский» [32, с. 402]. Ведущий английский военный историк Б.Г. Лиддел Гарт констатировал: «Наступавшие по сходящимся направлениям русские войска в течение недели выбили противника почти из всего коридора между Доном и Донцом» [45, с. 290]. Важную роль в достижении успеха сыграла авиация 17-й ВА. За 20 декабря 128 самолетов произвели 276 самолетовылетов, нанеся врагу серьезный урон [18, л. 42].

20 декабря авиасоединения 17-й ВА продолжали активно поддерживать наступление советских войск. В этот день штурмовики Ил-2 267-й шад произвели 327 самолетоатак. По наблюдениям экипажей, было уничтожено и повреждено 37 танков, 163 автомашины с грузом и живой силой, 7 автоцистерн с горючим, 54 повозки с боеприпасами и грузами прямыми попаданиями 12 орудий полевой артиллерии, подавлен огонь 9 точек зенитной артиллерии, взорван 1 склад боеприпасов, рассеяно и истреблено до 690 чел. живой силы и до 30 лошадей. Не отставали от штурмовиков и истребители Як-7б и Як-16, которые провели 7 воздушных боев, в ходе которых было сбито 3 самолета противника (лейтенант Бурназян – 1 самолет Ю-88 и 1 самолет Ме-109, старший сержант Тавруев – 1 самолет Ю-88) [39, л. 53]. Остальные части 17-й ВА в ночь на 21 декабря нарушали железнодорожные перевозки противника на участке Каменск, Миллерово, уничтожали вражеские резервы в Кошары, Первомайское, а также разбрасывали специально выделенными самолетами листовки на немецком, итальянском и румынском языках [46, л. 39 об.].

С 21 по 24 декабря большая часть авиасоединений 17-й ВА из-за плохих метеоусловий боевую деятельность не вела, занимаясь ремонтом материальной части [39, л. 53; 38, л. 63; 46, л. 40 об. 43 об.]. Это вызвало недовольство в наземных частях, оказавшихся без прикрытия с воздуха. В журнале боевых действий 1-й гв. А по этому поводу отмечалось следующее: «23 и 24.12 [17-я ВА] участия в боях не принимала. Авиация противника группами по 6-9 самолетов содействовала контратакам пехоты и танков противника, препятствовала действиям нашей авиации бомбить наступающие боевые порядки

наших войск. Характерно, что для немецкой авиации дни 23 и 24.12 были летными днями» [36, л. 101].

Следует отметить, что, несмотря на временный переход инициативы в воздухе к противнику, ранее нанесенные удары по вражескому аэродрому Тацинский создали предпосылки для его успешного захвата 24 декабря 24-м танковым корпусом (тк). Красовский позднее вспоминал: «Мы обещали командиру корпуса оказать максимально возможную поддержку силами авиации. И действительно, впоследствии авиаторы не нарушили данного ими слова: в ходе операции в первую очередь удовлетворялись заявки В.М. Баданова» [29, с. 169]. В частности, командир 221-й бад, полковник П.И. Мироненко для прикрытия танкистов построил штурмовики в 3 яруса. Появившихся фашистских бомбардировщиков советские летчики всем звеном встретили заградительным огнем из пушек. Это заставило противника сбросить бомбы, не доходя до цели. В свою очередь, советские бомбардировщики нанесли удар по Тацинскому и Морозовскому аэродромам, уничтожив до 15 самолетов Ю-88 и Ю-52. О новой методике прикрытия наземных войск не истребителями, а штурмовиками позднее писал С.А. Красовский: «прикрытие организовали в три яруса, эшелонируя "илы" на разных высотах. Когда появлялись немцы, штурмовики встречали их заградительным огнем из 37-миллиметровых пушек. Стрельбу открывали одновременно, всем звеном. Противник сбрасывал бомбы, не дойдя до цели. Нам удалось перехватить доклады немецких летчиков по радио о том, что "появились новые советские истребители с мощным вооружением"» [29, с. 170].

Существенный урон вражеской авиации нанесли и советские танкисты. По данным главного редактора газеты «Красная звезда» генерал-майора Д.И. Ортенберга, на аэродроме танки 24-го тк «раздавили свыше двухсот транспортных самолетов, готовых к полету к окруженной группировке в Сталинграде» [47, с. 452]. Серьезный урон, нанесенный советскими войсками немецкой авиации, признавал и противник. Один из неизвестных бывших «руководителей фашистской авиации» в опубликованной в феврале 1948 г. в журнале «*Flug-Wehrund Technik*» статье «Воздушная битва за Сталинград» так описал штурм Тацинской советскими войсками 24 декабря: «Уже на рассвете в 5 час. 30 мин. русские танки, ведя интенсивную стрельбу, почти одновременно появились на аэродромах Тацинская и Морозовский. Самолеты загорелись ярким пламенем и все, кто еще был в состоянии бежать, ехать или лететь, поспешно покидали аэродромы. Две главные базы, снабжающие Сталинград, находились в руках русских. Не был отдан приказ, куда лететь пилотам, поэтому каждый, кому только удавалось подняться, летел туда, куда ему вздумается. Так продолжалось в течение ряда дней, пока все остальные уцелевшие самолеты не были собраны на аэродроме Сальск, расположенном к югу от Маничских болот в 320 км от Сталинграда» [48, л. 11]. Это подтверждает и немецкий летчик К. Штрайт, на глазах которого «советские танки таранили стоявшие на земле самолеты» [7, с. 89].

После войны споры о количестве уничтоженных и захваченных советскими танкистами немецких самолетов продолжались как в отечественной, так и зарубежной литературе. Так, советский исследователь С. Голиков отмечает, что советские танкисты захватили «огромный аэродром, на котором находилось около 400 самолетов» [49, с. 81]. Другой информацией располагал видный английский специалист в области военной авиации Р. Джексон. По его мнению, «каким-то чудом в снежную бурю 125 немецким транспортным самолетам удалось взлететь под огнем, однако более 60 самолетов было уничтожено. За один день 4-й воздушный флот лишился трети своей транспортной авиации» [50, с. 380–381]. В современном российском издании указано, что на аэродроме в районе Тагинской части 24-го тк захватили 50 вражеских воздушных судов. Всего в этом районе наряду с другими трофеями было захвачено свыше 300 самолетов [9, с. 408]. Авторы книги «Воздушные сражения в небе Сталинграда» указывают, что на двух аэродромах, с которых осуществлялось снабжение окруженной под Сталинградом армии Паулюса, советские танкисты уничтожили «около трехсот немецких самолетов» [34, с. 52]. Липецкий историк В.Н. Томилин привел данные об уничтоженных 72 вражеских самолетах различных марок. По его мнению, «это очень внушительная цифра и выглядит она весьма убедительно» [51, с. 157]. В оперативной сводке Генерального штаба Красной армии на 8 ч 00 мин 26 декабря 1942 г. указано, что советские танкисты захватили «300 самолетов, жд состав с самолетами, 50 орудий и другие трофеи» [52, с. 583].

Как бы то ни было, нельзя не отметить, что захват Тагинского аэродрома советскими войсками заставил немецкое командование перебазировать ВВС. По данным начальника 2-го немецкого штаба связи при 4-й румынской королевской А, генерал-майора Г. Дёрра, «24 декабря, после крушения фронта на р. Чир, авиация вынуждена была перенести свои базы в Звереве, Шахты, Каменск-Шахтинский, Новочеркасск, Мечетинскую и Сальск» [53, с. 604]. Катастрофические последствия переноса авиабаз кратко описал советник при командовании 8-й итальянской А на Дону, генерал пехоты вермахта (впоследствии военный историк) К. фон Типпельскирх: «И без того недостаточное снабжение воздушным путем еще более сократилось, несмотря на самоотверженную работу летчиков. Если перед декабрьским наступлением немецкие самолеты с ближних аэродромов могли совершать при благоприятной погоде до трех полетов в день, то ввиду увеличения расстояний почти вдвое это стало невозможным» [54, с. 15]. Эти выводы подтвердил и командующий вражеской группой армий «Дон», генерал-фельдмаршал Э. Манштейн, который позднее был вынужден констатировать: «Мы потеряли аэродром в Тагинской и тем самым лишились возможности снабжать 6-ю армию. Только 28 декабря удалось вновь отбить этот аэродром» [32, с. 404].

Действительно, советские танкисты смогли удерживать Тагинскую только 4 дня. Осознавая важность аэродрома, противник к 27 декабря подтянул резервы, поставив 24-й советский тк в очень сложное

положение. Находящиеся на грани полного окружения, советские танкисты зависели в основном от осуществлявшегося по воздуху снабжения. Ограниченные возможности транспортной авиации 17-й ВА, которая не могла удовлетворить все потребности 24-го тк [7, с. 92], стали одной из причин вынужденного вывода корпуса 28 декабря с занимаемых позиций. По данным Г. Дёрра, советские танкисты перед уходом не успели уничтожить уцелевшие немецкие самолеты. Поэтому «Тагинская с аэродромом, на котором находилось почти 100 неповрежденных немецких самолетов, 28 декабря снова была в наших руках» [53, с. 584].

25 декабря боевая деятельность авиасоединений 17-й ВА в связи с улучшением метеоусловий возобновилась. В этот день над вражеским аэродромом Миллерово во время атаки штурмовиков 3-го сак было сбито 5 и уничтожено на земле несколько самолетов противника. Советские летчики вернулись с боевого задания без потерь [40, л. 4].

26 декабря боевое применение советской авиации характеризовалось, как и в предыдущие дни, уничтожением живой силы и техники противника. Это подтверждает запись в журнале боевых действий 1-й гв. А: «Наша авиация за период операции бомбила оборонительные районы противника, отходящие колонны и сосредоточение его резервов, содействуя наступлению танков и пехоты» [36, л. 101]. Кроме того, в этот день авиасоединения 17-й ВА вели активную борьбу с вражескими ВВС. По наблюдению советских летчиков, на немецком аэродроме Гартмашевка было уничтожено 12 самолетов противника. Истребители провели 14 воздушных боев, сбив 8 немецких самолетов. К сожалению, выполнение боевого задания не обошлось без потерь. Советские пилоты потеряли 3 самолета в воздушном бою, 3 самолета было сбито вражеской зенитной артиллерией, не вернувшись с боевого задания 15 самолетов [18, л. 48 об.].

Пытаясь сохранить господство в воздухе, 27 декабря противоборствующие стороны увеличили количество самолетовылетов. Как отмечалось в журнале боевых действий 17-й ВА, «авиация противника в течение дня произвела большое количество самолетопролетов на территории Юго-Западного фронта, проявляя большую активность в районе: Морозовск, Скосырская, Милютинская, Криворожье, Миллерово. Истребителями прикрывала районы отхода своих войск в юго-западном направлении к р. Быстрая. Бомбардировщиками 4 10 самолетов действовала по нашим наступающим частям, задерживая продвижение вперед наших наземных войск на Морозовский и Миллерово» [18, л. 49 об.]. В свою очередь, со стороны 17-й ВА летало 185 самолетов, которые произвели 332 самолетовылета. Советские летчики провели 21 воздушный бой, сбив 11 вражеских самолетов. Авиасоединения 17-й ВА потеряли 4 самолета, сбитых в воздушном бою, и 12 самолетов, не вернувшихся с боевого задания [46, л. 46 об.].

В боях с врагом советские летчики проявляли не только доблесть и героизм, но и смекалку и мастерство. Так, 27 декабря отличился командир 2-й авиаэскадрильи 897-го иап, старший лейтенант Петр Иванович Бардин. Будучи ведущим в составе 5 Як-

76 на прикрытие своих войск, в районе северо-западнее Морозовской он вел бой с 18 Ме-109. Несмотря на численное превосходство противника, группа Бардина сбила 3 Ме-109, один из которых таранила. Сам Бардин был ранен в бою осколком снаряда в голову, спину и правую руку, а в его самолете отбит правый элерон и перебит половина правой плоскости. Проявляя мужество и умение управлять боем, отважный летчик дрался до тех пор, «пока немецкие стервятники не были окончательно разогнаны», после чего вышел из боя и привел самолет на свой аэродром. В неоднократных боях с вражескими бомбардировщиками Бардин срывал выполнение их задач по атаке советских войск. За проявленные храбрость, отвагу и мужество он был представлен к награждению орденом Красного Знамени [55, л. 361].

28 декабря командование 17-й ВА для штурмовых и бомбардировочных действий по уничтожению войск противника в районе Тормосин, Чернышковский и железнодорожных составов на участке Морозовский, Чернышковский, а также прикрытие истребителями наступавших войск и подвижных групп Юго-Западного фронта от атак вражеской авиации выделило 214 самолетов, произведших 318 самолетовылетов. Советские летчики провели на 10 воздушных боев больше в этот день, чем в предыдущий, сбив 14 самолетов противника [46, л. 47 об. 48].

29 декабря части 17-й ВА выполняли задачи, поставленные в предыдущие дни, содействуя успешному продвижению наземных войск вперед. Из-за тумана бомбардировочная авиация боевую работу не вела. В итоге вся нагрузка легла на истребителей и штурмовиков (летало 59 самолетов, произведших 120 самолетовылетов). По данным журнала боевых действий 17-й ВА, советские летчики произвели в этот день 91 воздушный бой, сбив 9 самолетов противника. В ночь на 30 декабря 14 бомбардировщиков У-2 (совершили 69 самолетовылетов) бомбардировали войска и технику противника в Миллерово и хуторе Верхнесолоновском [18, л. 52 об.].

К исходу 30 декабря, т.е. последнего дня операции, войска Юго-Западного фронта, преследуя и уничтожая отступающего с боями противника, вышли на рубеж: Ново-Калитва, Голая, Ново-Марковка, Крепценое, Бондаревка, Стрельцовка, Великоцк, Горбосовский, Дубовый, Роте-Фане, Греково, Терновий, Ново-Спасовка, Покровский, Криворожье, Ефремово-Степановский, Ильинка, Скосырская, Костино-Быстрианский, Чернышковский, Красно-Богданов, Балабановский [16, л. 3].

Значительный вклад в успешное выполнение поставленных задач внесла 17-я ВА. На 31 декабря её численность составляла 463 боевых самолета: 242 исправных (21 бомбардировщик Б-3, 32 бомбардировщика Пе-2, 62 штурмовика Ил-2, 64 истребителя Як-1 и Як-76, 6 истребителей Ла-5, 31 ночной бомбардировщик Р-5 и У-2, 4 разведчика Пе-2 и 23 самолета связи У-2) и 221 неисправный (13 бомбардировщиков Б-3, 12 бомбардировщиков Пе-2, 77 штурмовиков Ил-2, 76 истребителей Як-1 и Як-76, 16 истребителей Ла-5, 12 ночных бомбардировщиков Р-5 и У-2, 2 разведчика Пе-2 и 13 самолетов связи У-2) [36, л. 55].

В ходе операции части и соединения 17-й ВА выполняли боевые задания в интересах войск Юго-Западного фронта. Одновременно ее авиасоединения совместно с авиацией дальнего действия за внешним фронтом окружения вели борьбу с транспортной авиацией противника. Части и соединения армии сыграли большую роль при осуществлении воздушной блокады окруженной под Сталинградом вражеской группировки [34, с. 52, 77]. Касаясь доставки грузов 6-й немецкой армии, блокированной советскими войсками, П. Карел позднее отмечал: «Опытному командующему 8-м авиационным корпусом генерал-лейтенанту Фибигу было поручено весьма сложное задание, и поначалу все выглядело так, что оно все же будет выполнено. Однако холода и непогода оказались непобедимыми, куда опаснее советских зенитчиков и истребителей. Обледенение, отсутствие видимости и случившиеся вследствие этого авиакатастрофы унесли куда больше жизней, чем неприятель» [33, с. 494]. Тем не менее, автор был вынужден признать мастерство советских ПВО и ВВС, поскольку немцам пришлось пожертвовать 550 самолетами, т.е. «каждая третья машина, включая и ее экипаж, не вернулась из полета, став жертвой плотного огня советских зенитчиков, атак истребителей или непогоды» [33, с. 494]. Как справедливо отметил британский военный историк и коллекционер Э. Молло, задача снабжения окруженной 6-й немецкой армии оказалась «непосильной, несмотря на хвастовство Геринга в попытке доказать обратное» [56, с. 197].

Все же следует признать, что к концу операции «Малый Сатурн» советской авиации не удалось полностью захватить господство в воздухе. 29 декабря в журнале боевых действий 1-й гв. А отмечалось следующее: «Противник прочно удерживал занимаемые рубежи, подтягивал новые части в район Стрельцовка, Бондаревка. Его авиация препятствовала наступлению наших войск» [36, л. 102]. Это подтверждает и запись в информационной сводке Главного командования вермахта от 31 декабря 1942 г.: «Немецкая авиация эффективно поддерживала ожесточенные наземные бои» [20, с. 330].

На наш взгляд, завоеванию господства в воздухе 17-й ВА помешал ряд существенных недочетов, выявленных в ходе операции. К примеру, серьезные недостатки вскрылись в организации взаимодействия с наземными войсками. Особенно плохо было организовано взаимодействие с подвижными соединениями. Представители авиационных штабов ниже штаба армии не спускались, да и в штабы зачастую посылались не вполне ответственные командиры. Поэтому конкретные планы действий ВВС по объектам и направлениям далеко не всегда составлялись, что не давало должного боевого эффекта, необходимого напряжения в действиях авиации, не обеспечивало её тесной связи с пехотой. Штаб и тыловые органы 17-й ВА не сумели спланировать и осуществить аэродромный маневр вслед за быстро продвигающимися танковыми и механизированными корпусами. В результате этого авиадивизии отстали и не смогли даже в условиях наступившей хорошей погоды поддержать свои подвижные войска при действиях их в

оперативной глубине противника. В танковые и механизированные корпуса вместо ответственных командиров посылались авиационные представители – «информаторы».

Действия авиации не являлись непрерывными и продолжительными. Удалось провести только частично непосредственную авиационную подготовку атаки и поддержку (сопровождение) в тактической глубине вражеской обороны, в ходе которых боевое применение частей 17-й ВА характеризовалось эшелонированными действиями мелких групп бомбардировщиков и штурмовиков. Поддержка (сопровождение) сухопутных войск в период их действий в оперативной глубине тыла была осуществлена в весьма ограниченных размерах.

Частично был нарушен один из основных принципов оперативного использования ВВС – массированное их применение. Вместо массирования усилий 17-й ВА на направлении главного удара фронта, в полосе 1-й гв. А, все авиасоединения были почти равномерно распределены между тремя общевойсковыми армиями, что сказалось на результатах боевых действий авиации.

Подчинение ВВС общевойсковым армиям привело к тому, что танковые и механизированные корпуса, вышедшие в районы Тацинская, Морозовск, Скоырская, Чернышковский, оказались без поддержки авиации, поскольку они не имели оперативно подчиненных им авиасоединений. В то же время ряд авиасоединений оставались на правом крыле фронта в интересах отдельных общевойсковых армий и после прорыва вражеской обороны, хотя оперативная обстановка этого уже не требовала.

Сеть радионавещения и управления истребителями и штурмовиками на поле боя из-за отсутствия радиостанций в большей части авиасоединений 17-й ВА не была развернута, несмотря на то, что в этот же период в соседней 8-й ВА она полностью и хорошо действовала [4, с. 190–191].

Не на должной высоте оказались и некоторые службы наземных войск. Так, сигналы с командных пунктов о перенацеливании групп авиации, производившиеся при помощи предупреждения по радио, «опаздывали для передачи их в части, так как группы уже находились в воздухе над целью» [40, л. 5]. Очень поздно (в 2–3 часа ночи) поступали заявки (в частности, в 3-й сак) на боевые действия от наземных войск. Это приводило к тому, «что авиачасть получала задачу не ранее 5–6 часов утра. Это сокращало время на проработку задания с летным составом и более тщательную подготовку к выполнению удара» [40, л. 5].

Библиографический список

1. Новейшая военная энциклопедия. Сила и гордость новой России / редкол.: А.П. Горкин [и др.]. М.: РИПОЛ классик, 2007. 1664 с.
2. Фокин Н.А., Сидоров В.И. Разгром итаलो-немецких войск на Дону (декабрь 1942 г.). Краткий оперативно-тактический очерк. М.: Воениздат, 1945. 140 с.
3. Корец Л.Б. Боевые действия советских военно-воздушных сил в битве под Сталинградом (заданная научно-исследовательская работа для Главного Военно-Научного управления Генерального Штаба Советской Армии). Монино: ВВА, 1952. 218 л.
4. Корец Л.Б. Советские военно-воздушные силы в битве под Сталинградом. М.: Воениздат, 1959. 336 с.
5. 17-я воздушная армия в боях от Сталинграда до Вены. М.: Воениздат, 1977. 261 с.
6. Советские Военно-воздушные силы в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. М.: Воениздат, 1968. 452 с.

Выводы

Подводя итог, следует отметить, что в результате успешного наступления советские войска продвинулись на 150–200 км, освободив 31 тыс. кв. км советской территории с 1246 населенными пунктами [9, с. 409], разгромили основные силы 8-й итальянской армии, оперативной группы «Холлидт» и остатки 3-й румынской армии [57, с. 69]. Несмотря на вышеуказанные недостатки в боевом применении авиации, существенный вклад в разгром итало-немецко-румынской группировки внесла 17-я ВА, которая с 16 по 31 декабря 1942 г. произвела 3672 боевых самолетовылета, из них 477 ночью [5, с. 29]. Невзирая на сложные погодные условия (всего 10 летних дней в период операции) советские летчики использовали любую возможность для боевых действий. За декабрь ими было сбито в воздушных боях 154 вражеских самолета, уничтожено и повреждено на аэродромах 136. Потери 17-й ВА – 172 самолета [4, с. 189–190]. По мнению командующего 17-й ВА С.А. Красовского, «активные действия военно-воздушных сил были одним из существенных факторов, обеспечивших успех Среднедонской операции, которая явилась важным этапом на пути к окончательному разгрому немецко-фашистских войск в битве на Дону» [29, с. 172]. Действительно, как отмечал бывший офицер В. Хаупт, после развала целого фронта от Чира до Азовского моря «фельдмаршал фон Манштейн вынужден был, скрепя сердце, отказаться от наступления в направлении Сталинграда, чтобы избежать еще худшей катастрофы» [58, с. 240–241]. После окружения и долгой агонии 6-й немецкой армии в Сталинграде, как справедливо отметил английский исследователь Второй мировой войны М. Говард, «теперь даже самые упорные пессимисты уже не могли сказать, что русские находятся на краю гибели» [59, с. 45]. По мнению В. Швабедисена, «Сталинградская битва ясно доказала, что возросшая мощь ВВС РККА стала реальным фактором, серьезно подрывающим былое господство немцев в воздухе. Даже высокое мастерство немецких летчиков, неизменно сохраняющих свое превосходство над русскими пилотами, не могло существенным образом повлиять на эту изменившуюся ситуацию» [30, с. 141]. И с этим нельзя не согласиться.

Конфликт интересов

Авторы декларируют отсутствие явных и потенциальных конфликтов интересов, связанных с публикацией настоящей статьи.

7. Великая Отечественная война. 1941–1945. Военно-исторические очерки. Книга вторая. Перелом. М. : Наука, 1998. 502 с.
8. Воронежский фронт : история, люди, победы. Воронеж : Центр.-Чернозем. кн. изд-во, 2005. 400 с.
9. Великая Отечественная война 1941–1945 годов : в 12 т. М. : Кучково поле, 2012. Т. 3. Битвы и сражения, изменившие ход войны. 864 с.
10. Лашков А.Ю., Голотюк В.Л. 100 лет Военно-воздушным силам России (1912–2012 годы). М. : Русские Витязи, 2012. 792 с.
11. Финеев А.В. Разгром немецко-фашистских войск и их сателлитов на Среднем Дону в ходе наступательной операции «Малый Сатурн» в 1942 году : автореф. дис. ... канд. ист. наук. Воронеж, 2012. 23 с.
12. Перечни наименований объединений, соединений и других формирований Вооруженных Сил, народного ополчения, гражданских ведомств СССР и иностранных формирований, участвовавших в Великой Отечественной и советско-японской войнах 1941–1945 гг. : справочник. М. : Книжная фабрика № 1, 2005. 262 с.
13. Рыбалко В.В. Командующие воздушными армиями. М. : Патриот, 2006. 396 с.
14. Шендриков Е.А. Генерал С.А. Красовский и боевые действия на воронежском направлении летом 1942 г. // Вопросы истории. 2012. № 10. С. 118–133.
15. Великая Отечественная война 1941–1945 гг. Кампании и стратегические операции в цифрах : в 2 т. М. : Объединенная редакция МВД России, 2010. Т. 1. 608 с.
16. Центральный архив Министерства обороны Российской Федерации (далее – ЦАМО РФ). Ф. 232. Оп. 590. Д. 24.
17. ЦАМО РФ. Ф. 368. Оп. 6480. Д. 69.
18. ЦАМО РФ. Ф. 232. Оп. 590. Д. 152.
19. Залесский К. Люфтваффе. Военно-воздушные силы Третьего рейха. М. : Яуза, Эксмо, 2005. 736 с.
20. Сталинградская битва. Хроника, факты, люди : в 2 кн. М. : ОЛМА-ПРЕСС, 2002. Кн. 2. 573 с.
21. Шамрай В.А. Авиация Воронежского фронта (2-я воздушная армия) в период подготовки Кантемировской операции (декабрь 1942 г.) // Берегиня. 777. Сова. 2014. № 1 (20). С. 66–71.
22. Краткий обзор деятельности ВВС противника в декабре 1942 г. № 13. М. : Центральная типография НКО СССР имени Клим Ворошилова, 1942. 44 с.
23. Белов Н. фон Я был адъютантом Гитлера. 1937–1945. Смоленск : Русич, 2003. 528 с.
24. Великая Отечественная война Советского Союза 1941–1945: Краткая история. 3-е изд., испр. и доп. М. : Воениздат, 1984. 560 с.
25. Русский архив: Великая Отечественная: Ставка ВГК: Документы и материалы: 1942 год. Т. 16 (5-2). М. : ТЕРРА, 1996. 624 с.
26. Штеменко С.М. Генеральный штаб в годы войны. Кн. 1. М. : Воениздат, 1981. 480 с.
27. Бишоп К. Эскадрильи Люфтваффе 1939–1945. Краткий справочник-определитель самолетов. М. : Эксмо, 2007. 192 с.
28. Дьяков Д. Командармы Воронежского фронта // Подъем. 2009. № 11. С. 130–162.
29. Красовский С.А. Жизнь в авиации. М. : Воениздат, 1968. 376 с.
30. Швабедиссен В. Сталинские соколы: Анализ действий советской авиации в 1941–1945 гг. Мн. : Харвест, 2004. 528 с.
31. ЦАМО РФ. Ф. 232. Оп. 590. Д. 40.
32. Манштейн Э. Утерянные победы. М. : АСТ ; СПб. : TerraFantastica, 2003. 891 с.
33. Карел П. Дорога в никуда: вермахт и Восточный фронт в 1942 г. / пер. с нем. А.Л. Уткина. Смоленск : Русич, 2003. 528 с.
34. Воздушные сражения в небе Сталинграда. М. : Патриот, 2008. 127 с.
35. Лощилов М.В., Шелестов В.А. Среднедонская наступательная операция 1942 года // Историческая роль и место города Воронежа в разгроме фашистских войск в годы Великой Отечественной войны : материалы городской научно-практической конференции, посвященной 60-летию разгрома фашистских войск под Воронежем. Воронеж : Тип. ВИРЭ, 2003. С. 73–77.
36. ЦАМО РФ. Ф. 232. Оп. 590. Д. 151.
37. Кавальеро У. Записки о войне. Дневник начальника итальянского Генерального штаба. М. : Воениздат, 1968. 288 с.
38. ЦАМО РФ. Ф. 20052. Оп. 1. Д. 4.
39. ЦАМО РФ. Ф. 20030. Оп. 1. Д. 15.
40. ЦАМО РФ. Ф. 456. Оп. 6850. Д. 62.
41. Бирюлин И.Ф. Верхний и Средний Дон в Великой Отечественной войне. Партийно-политическая работа в войсках и прифронтовых районах (июнь 1942 г. – март 1943 г.). Воронеж : Центр.-Черноземн. кн. изд-во, 1970. 222 с.
42. Освобождение городов : Справочник по освобождению городов в период Великой Отечественной войны 1941–1945. М. : Воениздат, 1985. 598 с.
43. Абдиров Нуркен. URL: https://warheroes.ru/hero/hero.asp?Hero_id=2628 (дата обращения: 14.05.19).
44. ЦАМО РФ. Ф. 33. Оп. 793756. Д. 1.
45. Лиддел Гарт Б.Г. Вторая мировая война. М. : АСТ ; СПб. : TerraFantastica, 2003. 938 с.

46. ЦАМО РФ. Ф. 370. Оп. 6518. Д. 29.
47. Ортенберг Д.И. Год 1942. Рассказ-хроника. М. : Политиздат, 1988. 462 с.
48. Воздушная битва за Сталинград / пер. с нем. Монино : ВВА, 1953. 21 л.
49. Голиков С. Выдающиеся победы Советской Армии в Великой Отечественной войне. М. : Гос. изд. полит. лит., 1954. 310 с.
50. Джексон Р. Война в воздухе. 1942–1945 / От «Барбароссы» до «Терминала»: Взгляд с Запада. М. : Политиздат, 1988. С. 377–392.
51. Томилин В.Н. Тацинский танковый рейд и его роль в разгроме окруженной группировки немецко-фашистских войск под Сталинградом // Научные ведомости Белгородского государственного университета. Серия: История. Политология. Экономика. Информатика. 2014. № 15 (186). Вып. 31. С. 152–159.
52. Великая Отечественная война – день за днем : по материалам рассекреченных оперативных сводок Генерального штаба Красной Армии. М. : Воениздат, 2008. Т. 4: Схватка на юго-западном направлении 1 июля – 31 декабря 1942 г. 672 с.
53. Дёрр Г. Поход на Сталинград / Роковые решения : сб. СПб. : Полигон, 2004. С. 403–617.
54. Типпельскирх К. фон История Второй мировой войны. Крушение. М. : Вече, 2020. 592 с.
55. ЦАМО РФ. Ф. 33. Оп. 682525. Д. 150.
56. Молло Э. Вооруженные силы Второй мировой. Структура. Униформа. Знаки различия. Полная иллюстративная энциклопедия. М. : Эксмо, 2004. 320 с.
57. Вторая мировая война. Итоги и уроки. М. : Воениздат, 1985. 447 с.
58. Хаупт В. Сражения группы армий «Юг». Взгляд офицера вермахта. М. : Яуза, Эксмо, 2006. 448 с.
59. Говард М. Большая стратегия. М. : Воениздат, 1980. 464 с.

References

1. Gorkin, A.P. et al. (eds.) (2007) *Noveishaya voennaya entsiklopediya. Sila i gordost' novoi Rossii* [The latest military encyclopedia. The strength and pride of new Russia]. Moscow, RIPOL classic publ. 1664 p. (in Russian)
2. Fokin, N.A., Sidorov, V.I. (1945) *Razgrom italo-nemetskikh voisk na Donu (dekabr' 1942 g.). Kratkii operativno-takticheskii ocherk* [The defeat of the Italian-German troops on the Don (December 1942). A brief operational and tactical essay]. Moscow, Voениzdat publ. 140 p. (in Russian)
3. Korets, L.B. (1952) *Boevye deistviya sovetskikh voenno-vozdushnykh sil v bitve pod Stalingradom (zadannaya nauchno-issledovatel'skaya rabota dlya Glavnogo Voенno-Nauchnogo upravleniya General'nogo Shtaba Sovetskoi Armii)* [Combat operations of the Soviet Air Force in the Battle of Stalingrad (assigned research work for the Main Military Scientific Directorate of the General Staff of the Soviet Army)]. Monino, VVA publ. 218 p. (in Russian)
4. Korets, L.B. (1959) *Sovetskie voenno-vozdushnye sily v bitve pod Stalingradom* [Soviet Air forces in the Battle of Stalingrad]. Moscow, Voениzdat publ. 336 p. (in Russian)
5. *17-ya vozdushnaya armiya v boyakh ot Stalingrada do Veny (1977)* [The 17th Air Army in the battles from Stalingrad to Vienna]. Moscow, Voениzdat publ. 261 p. (in Russian)
6. *Sovetskie Voенno-vozdushnye sily v Velikoi Otechestvennoi voine 1941–1945 gg.* (1968) [The Soviet Air Force in the Great Patriotic War of 1941–1945]. Moscow, Voениzdat publ. 452 p. (in Russian)
7. *Velikaya Otechestvennaya voina. 1941–1945. Voенno-istoricheskie ocherki. Kniga vtoraya. Perelom* (1998) [The Great Patriotic War. 1941–1945. Military-historical essays. Book two. The Fracture]. Moscow, Nauka publ. 502 p. (in Russian)
8. *Voronezhskii front : istoriya, lyudi, pobedy* [Voronezh Front: history, people, victories] (2005). Voronezh, Tsentr.-Chernozem. kn. izd-vo publ. 400 p. (in Russian)
9. *Velikaya Otechestvennaya voina 1941–1945 godov : v 12 t. T. 3. (2012) Bitvy i srazheniya, izmenivshie khod voiny* [The Great Patriotic War of 1941–1945. In 12 vols. 3. Battles and battles that changed the course of the war]. Moscow, Kuchkovo pole publ. 864 p. (in Russian)
10. Lashkov, A.Yu., Golotyuk, V.L. (2012) *100 let Voенno-vozdushnym silam Rossii (1912–2012 gody)* [100 years of the Russian Air Force (1912–2012)]. Moscow, Russkie Vityazi publ. 792 p. (in Russian)
11. Fineev, A.V. (2012) *Razgrom nemetsko-fashistskikh voisk i ikh satellitov na Srednem Donu v khode nastupatel'noi operatsii «Malyi Saturn» v 1942 godu.* Avtoref. diss. kand. ist. nauk [The defeat of the Nazi troops and their satellites on the Middle Don during the offensive operation "Small Saturn" in 1942. Cand. histor. sci. diss. abstr.]. Voronezh. 23 p. (in Russian)
12. *Perechni naimenovaniy ob "edinenii, soedinenii i drugikh formirovaniy Vooruzhennykh Sil, narodnogo opolcheniya, grazhdanskikh vedomstv SSSR i inostrannykh formirovaniy, uchastvovavshikh v Velikoi Otechestvennoi i sovetsko-yaponskoi voynakh 1941–1945 gg. : spravochnik* (2005) [Lists of names of associations, formations and other formations of the Armed Forces, people's militia, civil departments of the USSR and foreign formations that participated in the Great Patriotic and Soviet-Japanese Wars of 1941–1945. Directory]. Moscow, Knizhnaya fabrika №1 publ. 262 p. (in Russian)
13. Rybalko, V.V. (2006) *Komanduyushchie vozdushnymi armiyami* [Commanders of the air armies]. Moscow, Patriot publ. 396 p. (in Russian)

14. Shendrikov, E.A. (2012) General S.A. Krasovskii i boevye deistviya na voronezhskom napravlenii letom 1942 g. [Krasovskiy and the fighting in the Voronezh direction in the summer of 1942]. *Voprosy istorii*. (10), 118–133. (in Russian)
15. *Velikaya Otechestvennaya voyna 1941–1945 gg. Kampanii i strategicheskie operatsii v tsifrakh : v 2 t. T. 1* (2010) [The Great Patriotic War of 1941–1945. Campaigns and strategic operations in numbers. In 2 volumes. Vol. 1]. Moscow, Ob"edinennaya redaktsiya MVD Rossii publ. 608 p. (in Russian)
16. *Tsentrāl'nyi arkhiv Ministerstva oborony Rossiiskoi Federatsii* (dalee – TsAMO RF). [Central Archive of the Ministry of Defense of the Russian Federation]. F. 232. Op. 590. D. 24.
17. TsAMO RF. F. 368. Op. 6480. D. 69.
18. TsAMO RF. F. 232. Op. 590. D. 152.
19. Zalesskii, K. (2005) *Lyuftvaffe. Voенно-vozdushnye sily Tret'ego reikha* [The Air Forces of the Third Reich]. Moscow, Yauza, Eksmo publ. 736 p. (in Russian)
20. *Stalingradskaya bitva. Khronika, fakty, lyudi : v 2 kn. Kn. 2* (2002) [The Battle of Stalingrad. Chronicle, facts, people: in 2 books. Book 2]. Moscow, OLMA-PRESS publ. 573 p. (in Russian)
21. Shamrai, V.A. (2014) Aviatsiya Voronezhskogo fronta (2-ya vozdushnaya armiya) v period podgotovki Kantemirovskoi operatsii (dekabr' 1942 g.) [Aviation of the Voronezh Front (2nd Air Army) during the preparation of the Kantemirovskaya operation (December 1942)]. *Bereginya*. 777. *Sova*. 1 (20), 66–71. (in Russian)
22. *Kratkii obzor deyatelnosti VVS protivnika v dekabre 1942 g. № 13* (1942) [A brief overview of the activities of the enemy Air Force in December 1942. No. 13]. Moscow, Tsentrāl'naya tipografiya NKO SSSR imeni Klіma Voroshilova publ. 44 p. (in Russian)
23. Belov, N. von (2003) *Ya byl ad'yutantom Gitlera. 1937–1945* [I was Hitler's adjutant. 1937–1945]. Smolensk, Rusich publ. 528 p. (in Russian)
24. *Velikaya Velikaya Otechestvennaya voyna Sovetskogo Soyuzа 1941–1945: Kratkaya istoriya* (1984) [The Great Patriotic War of the Soviet Union 1941–1945: A brief history]. Moscow, Voenizdat publ. 560 p. (in Russian)
25. *Russkii arkhiv: Velikaya Otechestvennaya: Stavka VGK: Dokumenty i materialy: 1942 god. T. 16 (5-2)* (1996) [Russian Archive: The Great Patriotic War: Stavka VGK: Documents and materials: 1942. Vol. 16 (5–2)]. Moscow, TERRA publ. 624 p. (in Russian)
26. Shtemenko, S.M. (1981) *General'nyi shtab v gody voiny. Kn. 1* [General Staff during the war. Book 1]. Moscow, Voenizdat publ. 480 p. (in Russian)
27. Bishop, K. (2007) *Eskadril'i Lyuftvaffe 1939–1945. Kratkii spravochnik-opredelitel' samoletov* [Luftwaffe squadrons 1939–1945. A short reference guide-the determinant of aircraft]. Moscow, Eksmo publ. 192 p. (in Russian)
28. Dyakov, D. (2009) Komandarmy Voronezhskogo fronta [Commanders of the Voronezh Front]. *Pod'em* (11), 130–162. (in Russian)
29. Krasovskii, S.A. (1968) *Zhizn' v aviatsii* [Life in aviation]. Moscow, Voenizdat publ. 376 p. (in Russian)
30. Shvabedissen, V. (2004) *Stalinskiе sokoly: Analiz deistvii sovetskoi aviatsii v 1941–1945 gg.* [Stalin's falcons: An analysis of the actions of Soviet aviation in 1941–1945]. Minsk, Kharvest publ. 528 p. (in Russian)
31. TsAMO RF. F. 232. Op. 590. D. 40.
32. Manstein, E. (2003) *Uteryannye pobedy* [Lost victories]. Moscow, AST publ., St. Petersburg, TerraFantastica publ. 891 p. (in Russian)
33. Karel, P. (2003) *Doroga v nikuda: vermakht i Vostochnyi front v 1942 g.* [The Road to Nowhere: The Wehrmacht and the Eastern Front in 1942]. Smolensk, Rusich publ. 528 p. (in Russian)
34. *Vozdushnye srazheniya v nebe Stalingrada* (2008) [Air battles in the sky of Stalingrad]. Moscow, Patriot publ. 127 p. (in Russian)
35. Loshilov, M.V., Shelestov, V.A. (2003) The Srednedon offensive operation of 1942. In: *The historical role and place of the city of Voronezh in the defeat of fascist troops during the Great Patriotic War. Materials of the city scientific and practical conference dedicated to the 60th anniversary of the defeat of the Fascist troops near Voronezh*. Voronezh, Tip. VIRE, pp. 73–77. (in Russian)
36. TsAMO RF. F. 232. Op. 590. D. 151.
37. Kaval'ero, U. (1968) *Zapiski o voine. Dnevnik nachal'nika ital'yanskogo General'nogo shtaba* [Notes on the war. Diary of the Chief of the Italian General Staff]. Moscow, Voenizdat publ. 288 p. (in Russian)
38. TsAMO RF. F. 20052. Op. 1. D. 4.
39. TsAMO RF. F. 20030. Op. 1. D. 15.
40. TsAMO RF. F. 456. Op. 6850. D. 62.
41. Biryulin, I.F. (1970) *Verkhniі i Sredniі Don v Velikoi Otechestvennoi voine. Partiіno-politicheskaya rabota v voiskakh i prifrontovykh raionakh (iyun' 1942 g. – mart 1943 g.)* [Upper and Middle Don in the Great Patriotic War. Party and political work in the troops and front-line areas (June 1942 – March 1943)]. Voronezh, Tsentr.-Chernozemn. kn. izd-vo publ. 222 p. (in Russian)
42. *Osvobozhdenie gorodov : Spravochnik po osvobozhdeniyu gorodov v period Velikoi Otechestvennoi voiny 1941–1945* (1985) [Liberation of cities: Handbook on the liberation of cities during the Great Patriotic War 1941–1945]. Moscow, Voenizdat publ. 598 p. (in Russian)
43. *Abdirov Nurken* (2019) [Abdirov Nurken] [Electronic resource]. Available from: https://warheroes.ru/hero/hero.asp?Hero_id=2628 [Accessed 14.05.19].

44. TsAMO RF. F. 33. Op. 793756. D. 1.
45. Liddell Garth, B.G. (2003) *Vtoraya mirovaya voina* [World War II]. Moscow, AST publ., St. Petersburg, Terra Fantastica publ., 938 p.
46. TsAMO RF. F. 370. Op. 6518. D. 29.
47. Ortenberg, D.I. (1988) God 1942. *Rasskaz-khronika* [Year 1942. The story-chronicle]. Moscow, Politizdat publ. 462 p.
48. *Vozdushnaya bitva za Stalingrad* (1953). [The Air Battle for Stalingrad]. Monino, VVA publ. 21 p.
49. Golikov, S. (1954) *Vydayushchiesya pobedy Sovetskoj Armii v Velikoi Otechestvennoi voine* [Outstanding victories of the Soviet Army in the Great Patriotic War]. Moscow, Gos. izd. polit. lit., 310 p. (in Russian)
50. Dzhekson, R. (1988) *Voyna v vozduke. 1942–1945 / Ot «Barbarossy» do «Terminala»: Vzglyad s Zapada* [War in the air. 1942–1945 / From "Barbarossa" to "Terminal": A View from the West]. Moscow, Politizdat publ. pp. 377–392.
51. Tomilin, V.N. (2014) Tatsinskii tankovyi reid i ego rol' v razgrome okruzhennoi gruppirovki nemetsko-fashistskikh voisk pod Stalingradom [Tatsinsky tank raid and its role in the defeat of the encircled group of Nazi troops near Stalingrad]. *Nauchnye vedomosti Belgorodskogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya: Istoriya. Politologiya. Ekonomika. Informatika*, 15 (186), 152–159. (in Russian)
52. *Velikaya Otechestvennaya voyna – den' za dnem : po materialam rassekrechennykh operativnykh svodok General'nogo shtaba Krasnoi Armii* (2008) [The Great Patriotic War – day by day: based on the materials of declassified operational reports of the General Staff of the Red Army. Vol. 4. The fight in the south-western direction on July 1 – December 31, 1942]. Moscow, Voenizdat publ. 672 p. (in Russian)
53. Derr, G. (2004) *Pokhod na Stalingrad / Rokovye resheniya* [The March on Stalingrad / Fatal decisions]. St. Petersburg, Polygon publ. pp. 403–617.
54. Toppel'skirkh, K. von (2020) *Istoriya Vtoroi mirovoi voiny. Krushenie* [History of the Second World War. Crash]. Moscow, Veche publ., 592 p.
55. TsAMO RF. F. 33. Op. 682525. D. 150.
56. Mollo, E. (2004) *Vooruzhennye sily Vtoroi mirovoi. Struktura. Uniforma. Znaki razlichiya. Polnaya illyustrativnaya entsiklopediya* [The Armed Forces of the Second World War. Structure. Uniform. Insignia. The complete illustrative Encyclopedia]. Moscow, Eksmo publ. 320 p.
57. *Vtoraya mirovaya voyna. Itogi i uroki* (1985) [World War II. Results and lessons]. Moscow, Voenizdat publ. 447 p. (in Russian)
58. Khaupt, V. (2006) *Srazheniya gruppy armii «Yug». Vzglyad ofitsera vermakhta* [Battles of the army group "South". The view of a Wehrmacht officer]. Moscow, Yauza, Eksmo publ. 448 p.
59. Howard, M. (1980) *Bol'shaya strategiya* [Grand Strategy]. Moscow, Voenizdat publ. 464 p.

Поступила в редакцию 07.02.2023

Подписана в печать 28.03.2023

Original article

UDC 94(470.324)“1942”

DOI 10.47438/2309-7078_2023_1_162

COMBAT OPERATIONS OF THE 17TH AIR ARMY IN THE MIDDLE DON OFFENSIVE OPERATION IN 16 – 30 DECEMBER, 1942 (“SMALL SATURN”)

Galina P. Ivanova¹, Evgeniy A. Shendrikov²

Voronezh State University of Engineering Technologies¹
Voronezh, Russia

N.E. Zhukovsky and Y.A. Gagarin Air Force Academy²
Voronezh, Russia

¹*Cand. Histor. Sci., Docent, Vice-Rector for Youth Policy and Educational Activities,*
ORCID ID: 0000-0002-4937-6581, e-mail: ivanova-gp2013@yandex.ru

²*Cand. Histor. Sci., Docent, Senior Researcher,*
ORCID ID: 0000-0003-0246-4768, e-mail: generals78@mail.ru

Abstract. The article highlights the combat operations of the 17th Air Army during the Middle Don offensive operation (“Small Saturn”). On the basis of various sources, including archival documents, the preparation of the army air units for the operation is reviewed, the progress is briefly highlighted and the results of the fighting of the 17th Air Army in December 1942 are summed up. Examples of the heroism of Soviet pilots, whose skill allowed them to fulfill all the tasks set by the Soviet command, are given.

Key words: Great Patriotic War, 17th Air Army, Middle Don offensive operation, S.A. Krasovsky.

Cite as: Ivanova, G.P., Shendrikov, E.A. (2023) Combat operations of the 17th Air Army in the Middle Don offensive operation in 16 – 30 December, 1942 (“Small Saturn”). *Izvestia Voronezh State Pedagogical University*. (1), 162–175. (In Russ., abstract in Eng.). DOI: 10.47438/2309-7078_2023_1_162

Received 07.02.2023

Accepted 28.03.2023