

Научная статья

УДК 94(470.324)“1942”

DOI: 10.47438/2309-7078\_2025\_3\_162

# БОЕВЫЕ ДЕЙСТВИЯ АВИАЦИИ НА ВОРОНЕЖСКОМ НАПРАВЛЕНИИ В ИЮНЕ – ИЮЛЕ 1942 г.

Евгений Александрович Шендриков<sup>1</sup>

Военно-воздушная академия им. профессора Н.Е. Жуковского и Ю.А. Гагарина<sup>1</sup>  
Воронеж, Россия

<sup>1</sup>Кандидат исторических наук, старший научный сотрудник, доцент,  
ORCID ID: 0000-0003-0246-4768, e-mail: generals78@mail.ru

**Аннотация.** В статье освещаются боевые действия советской и немецкой авиации в июне – июле 1942 г. на воронежском направлении. На основе различных источников, в том числе и архивных документов, рассмотрена подготовка ВВС противоборствующих сторон к летней кампании 1942 г., кратко освещен ход и подведены итоги боевых действий советских 2-й воздушной армии и Авиации дальнего действия против немецкого 4-го воздушного флота в июне – июле 1942 г. на воронежском направлении.

**Ключевые слова:** Великая Отечественная война, 2-я воздушная армия, Авиация дальнего действия, 4-й воздушный флот, С.А. Красовский, А.Е. Голованов, А. Лёр, В. фон Рихтгофен.

**Для цитирования:** Шендриков Е.А. Боевые действия авиации на воронежском направлении в июне – июле 1942 г. // Известия Воронежского государственного педагогического университета. 2025. № 3. С. 162–174. DOI: 10.47438/2309-7078\_2025\_3\_162

## Введение

В годы Великой Отечественной войны Военно-воздушные силы (ВВС) сыграли важную роль, приняв самое активное участие во всех боевых действиях [1, с. 523]. Противоборствующие стороны – СССР и Германия – уделяли особое внимание развитию и боевому применению авиации, стремясь с ее помощью добиться не только коренного перелома, но и победоносного завершения войны.

## Результаты

ВВС СССР представляли собой «мощный, наиболее мобильный, обладающий большой дальностью вид Вооруженных Сил», способный «бить врага на земле, в воздухе и на море, оказывая большое влияние на ход и исход вооруженной борьбы» [2, с. 415]. На протяжении всей войны авиация действовала с максимальным напряжением и высокой результативностью. Зимой 1941/42 г. Красная армия при активном содействии ВВС нанесла под Москвой первое во Второй мировой войне крупное поражение немецким войскам и отбросила их на запад до 350 км [3, с. 4]. К весне 1942 г. советское командование извлекло ошибки из боевого применения авиации в первые месяцы войны. С целью массирования усилий ВВС на решающих направлениях на базе фронтовой и армейской авиации в мае 1942 г. были созданы воздушные армии и однородные авиационные дивизии. В годы войны были сформированы

17 воздушных армий фронтовой авиации (ВА) и Авиация дальнего действия (АДД), преобразованная в декабре 1944 г. в 18-ю ВА [4, с. 273]. В течение 1941–1942 гг. осуществлялась ускоренная подготовка летных кадров, был произведен переход на сокращенные сроки обучения. За первые полтора года войны вузы подготовили по сокращенным программам 41 224 человека летного состава [5, с. 114]. Советская военная наука отводила авиации большую роль в вооруженной борьбе. ВВС должны были вести борьбу за завоевание господства в воздухе, прикрывать войска и объекты тыла, содействовать сухопутным войскам в прорыве тактической обороны и развитии успеха в оперативной глубине, осуществлять борьбу с резервами противника, разрушать и уничтожать объекты в его глубоком тылу, обеспечивать высадку и поддержку воздушных десантов, проводить воздушную разведку [6, с. 238].

Ставка Верховного главнокомандования (ВГК) постоянно обращала внимание командующих фронтами и армий на установление тесного взаимодействия между родами и видами войск. Так, в директиве Ставки ВГК № 155452 Военным советам фронтов и армий о причинах поражения Крымского фронта в Керченской операции от 4 июня 1942 г. обобщался «опыт современной войны», показывающий, что «танки и авиация играют большую роль»

и «успех боевой операции немислим без четкого организованного взаимодействия всех родов войск в бою. Особенно важное значение имеет организация взаимодействия в боевой работе наземных сил с авиацией» [7, с. 424-425].

В связи с тем, что Ставка ВГК уделяла особое внимание воронежскому направлению, то одна из первых воздушных армий – 2-я – была создана 5 мая 1942 г. в районе Ельца на базе ВВС Брянского фронта. Первоначально она имела только несколько авиационных дивизий [8, с. 13]. С июля по октябрь 2-й ВА командовал генерал-майор авиации С.А. Красовский [9, с. 362]. Заместителем командующего по политчасти с 5 мая 1942 г. по 12 августа 1947 г. служил генерал-майор авиации С.Н. Ромазанов. Начальником штаба армии с 5 мая по 5 июля 1942 г. был комбриг П.Л. Котельников, а с 5 июля по 17 апреля 1943 г. – полковник (с 3.2.1943 – генерал-майор авиации) Н.Л. Степанов [10, с. 10-11].

С первых дней формирования авиачасти 2-й ВА решали важные задачи, поставленные Ставкой ВГК и командованием Брянского фронта. В частности, с 30 мая по 9 июня 1942 г. Авиация дальнего действия и 2-я ВА, выполняя приказ Ставки ВГК, уничтожали материальную часть авиации противника и выводили из строя летные поля на аэродромах Псков, Витебск, Балбасово (Орша), Смоленск, Могилев, Быхов, Брянск, Конотоп, Кировоград, Днепропетровск, Полтава, Николаев, Запорожье с целью воспрепятствования маневра люфтваффе. Также воздушной армии приказывалось вести систематическую разведку в границах Брянского фронта на глубину до 150 км и по вновь обнаруженным аэродромам организовывать удары [11, с. 63-64].

Уже в первых схватках в мае – июне сталинские соколы нанесли противнику ощутимый урон в живой силе и технике. В этот же период 2-я ВА понесла тяжелые потери. Прибывшее пополнение решительно рвалось в бой, но боевого опыта не имело [12, с. 7].

Командующий 2-й ВА генерал-майор авиации С.А. Красовский о численном составе армии в июне 1942 г. написал следующее: «К началу активных боевых действий мы имели три истребительные, три штурмовые, две бомбардировочные и одну ночную бомбардировочную дивизии. Однако во всех соединениях был большой некомплект самолетов и летного состава. Армия располагала 106 истребителями, 91 штурмовиком, 106 дневными и 71 ночным бомбардировщиками – всего 374 самолетами, из которых одну треть составляли машины устаревших конструкций. Таким образом, немцы превосходили нас по общей численности самолетов в 2,5-3 раза, а по количеству бомбардировщиков – в 4-5 раз» [13, с. 145].

Следует подчеркнуть, что количество боевых самолетов в Вооруженных Силах СССР к середине 1942 г. по сравнению с декабрем 1941 г. несколько увеличилось, но по-прежнему отставало от противника. Так, к 1 мая 1942 г. на вооружении Красной армии находилось около 2200 боевых самолетов, а у противника – 3 395 [1, с. 515]. К декабрю 1944 г. положение разительно изменилось в пользу Советского Союза. Накануне Висло-Одерской стратегической

наступательной операции 2-я ВА насчитывала 2588 боевых самолетов [14, с. 589]. Всего к 1 января 1945 г. Красная армия имела на вооружении 14 700 боевых самолетов, а противник – 4100 [1, с. 515]. Анализируя количественный состав воздушных армий в начале 1945 г., член Военного совета 1-го Украинского фронта генерал-лейтенант К.В. Крайнюков отмечал: «Для того чтобы лучше показать значимость этой цифры, напомним, что фронты, участвовавшие в контрнаступлении под Москвой, располагали лишь 700 самолетами, а Военно-Воздушные Силы всей действующей армии в конце 1941 года насчитывали 2495 боевых машин. Это убедительно говорило о том, как далеко шагнула в своем развитии отечественная авиация, как много сделали для завоевания победы талантливые конструкторы, самолето- и моторостроители, героические труженики советского тыла, обеспечивавшие Вооруженные Силы авиационной техникой и боеприпасами» [15, с. 329-330]. Конечно, количество боевых самолетов играет важную роль, но все же на первом месте стоит умение пользоваться боевой техникой и методика ее применения. К сожалению, весной 1942 г. советские летчики не имели еще достаточного опыта, что негативно сказалось на ходе боевых действий летом 1942 г.

Что касается противника, то в Германии ВВС (люфтваффе) возникли в 1935 г. как совершенно самостоятельный вид вооруженных сил, с собственным высшим руководством – в других странах в это время военная авиация находилась под полными контролем и управлением либо сухопутной армии, либо военно-морского флота. Подобная ситуация, естественно, благотворно сказалась на боеготовности ВВС. Своей жизнью и своими будущими успехами и поражениями люфтваффе были обязаны рейхсминистру Г. Герингу [16, с. 6].

В первый год войны с СССР люфтваффе нанесли ряд серьезных поражений советской авиации. В связи с этим немецкое командование при планировании операций продолжало делать ставку на массированное применение ВВС. Так, 20 марта 1942 г. командующий группой армий «Юг» фельдмаршал Ф. фон Бок записал в дневнике универсальный урок от А. Гитлера: «никогда не начинать атаку без сильной авиационной поддержки» [17, с. 369].

Не стала исключением разработка немецким командованием наступательной операции на воронежском направлении летом 1942 г. (кодовое название «Блау»), целью которой являлось окружение группировки советских войск западнее Старого Оскола, а затем форсирование Дона на участке Воронеж – Новая Калитва [18, с. 50]. Как отмечал пресс-атташе министра иностранных дел Й. Риббентропа оберштурмбанфюрер СС П. Шмидт (псевдоним П. Карель), «основной составляющей первой фазы ее было взятие Воронежа, так как этот город, раскинувшийся по берегам двух рек, являлся важным военно-промышленным и экономическим центром. Он был также ключом к Дону с его многочисленными переправами, а также к реке Воронеж. Город представлял собой, кроме того, узел транспортных коммуникаций Центральной России – шоссе и железная дорога, водный путь, идущие в направлении с севера

на юг – от Москвы к Черному и Каспийскому морям. В германском плане «Блау» Воронежу отводилась роль точки для поворота на юг, а также опорного пункта для флангового прикрытия [19, с. 58].

В директиве № 41, изданной 5 апреля 1942 г., фюрер поставил следующие задачи люфтваффе: «Наряду с непосредственной поддержкой сухопутных сил в задаче авиации входит также прикрытие стратегического сосредоточения в районе группы армий “Юг” путем усиления противовоздушной обороны. Это имеет особое значение по отношению железнодорожных переправ через р. Днепр. При обнаружении сосредоточения сил противника необходимо выводить из строя на продолжительное время основные коммуникационные линии противника и глубоко в тылу железнодорожные линии, ведущие в район боевых действий. Для этого налеты, с целью разрушить, необходимо направлять в первую очередь против железнодорожных мостов через р. Дон. Операцию следует начинать с предварительных уничтожающих ударов по неприятельской авиации и аэродромной сети противника. Необходимо обеспечить возможность быстрой переброски авиационных соединений в районы боевых действий групп армий “Центр” и “Север”, для этого должно быть сохранено как можно больше аэродромов» [20, с. 139-140].

Планируя летнюю кампанию 1942 г., немцы стремились, с одной стороны, начать наступление, чтобы не дать советскому командованию возможности укрепить оборону. Так, начальник оперативного отдела штаба генерал-майор Хойзингер утверждал, что время работает на русских и на западных союзников, которые собирались мобилизовать свои гигантские резервы, в том числе и для помощи СССР, поэтому необходимо как можно скорее попытаться поставить Красную армию на колени [19, с. 14]. С другой стороны, Гитлер требовал, не окончив бои в районе Харькова и за Крым, где применялась вся авиация 4-го воздушного флота (ВФ), операцию «Блау» не начинать. 14 июня Бок отметил в дневнике: «Что же касается операции “Блау 1”, то она начнется тогда, когда высвободится авиация, задействованная для поддержки операции “Фридрикус”. Кроме того, для поддержки операции “Блау 1” будут переведены из Крыма еще несколько авиационных соединений, так что 11-й армии придется обходиться без них, начиная с 20 июня» [17, с. 435-436].

Действительно, с конца мая 1942 г. весь 4-й ВФ, включая подчинявшийся его штабу с мая 1942 г. по июль 1944 г. 8-й авиакорпус [16, с. 518], в основном переключился на воронежское направление, проводя одновременно с 8 июня и до конца месяца крупную операцию против Севастополя. Характерно, что в 1942 г. противник, ощущая недостаток в силах, еще более решительно проводил массирование авиации, используя до предела ее маневренные возможности. Сосредоточение усилий люфтваффе производилось лишь на одном из важнейших направлений, а не одновременно на нескольких, как это было раньше [21, с. 86]. Как позднее отмечал начальник Брянского фронта генерал-майор М.И. Казаков, для авиационной поддержки группы армий «Вейхс» немецко-фашистское командование предназначало большое количество авиации [22, с. 126]. Численность

люфтваффе 1942 г. была примерно равна численности 1941 г. – на Восточном фронте действовали примерно 2750 боевых самолетов. Из них в распоряжении 4-го ВФ на участке Дон – Кавказ находилось примерно 1500 машин, еще 600 самолетов было в распоряжении командования ВВС «Восток» на центральном участке советско-германского фронта [23, с. 86]. Как отмечал английский исследователь К. Бишоп, «после вынужденного затишья, вызванного весенней оттепелью, люфтваффе продолжили наращивать свое превосходство над советскими ВВС. Но это превосходство не было продолжительным. Советские уже превосходили немецкую промышленность по производству самолетов, а новые машины не уступали лучшим самолетам люфтваффе, только запущенным в производство» [23, с. 84].

В указанный период 4-м ВФ командовал генерал-полковник А. Лёр (20 июля в командование флотом вступил генерал-полковник барон В. фон Рихтгофен). Начальником штаба был генерал-лейтенант Г. Кортен [16, с. 518-519].

Перед наступлением немецкое командование большую роль отводило воздушной разведке. Так, в спецсообщении штаба 2-й армии «Особые указания для авиационной разведки» 55-му армейскому корпусу от 23 июня 1942 г. отмечалось, что для его поддержки предоставлялась группа ближней разведки 10. Перед наступлением разведчикам ставились задачи установить следующее: «Как ведет себя противник на участке Енланово – Бараново – Вахново – Редькино – Сталино – Сидоровка – Жерахань – Важжова – Вязовик? Отступает ли противник на участке в районе населенного пункта Мокричёр? Подтягивает ли противник к своему флангу резервы с востока по железнодорожной линии Студеный – Коротыш?» [11, с. 170]. При продвижении наступления от разведчиков требовалось установить: подводит ли противник резервы с севера и северо-востока по автомобильной и железной дорогам на участке Верховье – Ливны и по дорогам Ефремов – Ливны, а также Елец – Ливны? Во время наступления левого фланга 4-й танковой армии группа ближней разведки должна была поддерживать наступление посредством выделения самолетов-корректировщиков по требованию командующего артиллерией 124 (Арко 124) и 45-й пехотной дивизии через 55-й армейский корпус. Предполагалось нахождение в воздухе самолета-корректировщика в первые четыре часа с начала наступления. Кроме того, разведчикам ставилась задача по разбрасыванию материала пропагандистского характера при всех полетах над расположением советских войск [11, с. 170].

Казалось, что при тщательной разработке операции «Блау» немецким командованием были учтены все нюансы. Однако не обошлось без происшествий по причине отсутствия четкого взаимодействия между родами войск. Так, командир 8-го авиакорпуса, летевший на самолете «Шторх» на низкой высоте, 25 июня во второй половине дня попал под обстрел немецкой пехоты. Пилот получил ранение в бедро, топливный бак был поврежден. Начальник штаба 2-й армии в телеграмме № 1665/42 подчиненным частям от 26 июня 1942 г. обращал внимание на то, что, по достоверным сведениям, до сих пор

противник ни разу не летал на немецких самолетах и не использовал немецкие отличительные знаки. Генерал приказал расследовать случаи обстрела собственных самолетов и наказать виновных [11, с. 172].

В дальнейшем немцы устранили этот недостаток, наладив тесное и четкое взаимодействие между пехотой и авиацией. Так, в первый день вражеского наступления военнослужащий 24-й немецкой танковой дивизии отмечал: «С помощью ручных дымовых сигналов, пистолетов-ракетниц и сигнальных полотнищ удастся добиться хорошего взаимопонимания с авиацией. Так, например, нам удалось предотвратить удар 6 немецких пикирующих бомбардировщиков, которые уже намеревались атаковать нас. Самолеты всегда сбрасывают бомбы прямо перед нами (подавляя русских) и, таким образом, мы быстро продвигаемся вперед» [24, с. 219].

В целом, в июне 1942 г. части 4-го ВФ на Брянском фронте одиночно и группами до 6 самолетов на высотах от 1000 до 6000 метров вели разведку поля боя, аэродромов и коммуникаций до рубежа Плавск, Волово, Елец, Касторное, Старый Оскол. Отдельными самолетами вражеская авиация вела разведку до меридиана Мичуринск и в районах Касимово, Сасово, Тамбов. Противник уделял особое внимание разведке левого крыла фронта в направлении Касторное, Ливны. Самолеты-разведчики попутно с выполнением задач на разведку войск и военных объектов бомбардировали железнодорожные станции и населенные пункты. Новых приемов в тактике авиации противника не было отмечено. Всего на Брянском фронте было отмечено 2795 самолето-полетов, почти в 2,5 раза больше, чем было отмечено в мае [25, с. 21].

В журнале боевых действий Брянского фронта за июнь 1942 г. отмечалось, что с 10 по 20 июня авиация противника вела активную разведку расположения войск Брянского фронта, коммуникаций, аэродромов и прикрывала группировки и передвижения своих войск. Наибольшие усилия воздушной разведки люфтваффе были направлены против правого и левого крыла фронта. В среднем в сутки в полосе фронта отмечалось до 75 самолето-вылетов. Из общего числа отмеченных самолето-вылетов более 40 % приходилось на истребительную авиацию. Части 4-го воздушного флота постоянно базировались на аэродромах Сеца, Брянск, Орджоникидзеград, Орёл, Курск. Временно использовались аэродромы и площадки Карачев, Струково (5 км западнее Болхова), Золотухино, Малоархангельск, Колпна и Щигры [26, л. 173].

Активность разведывательной авиации противника подтверждает и запись, сделанная в составленной в июне 1942 г. боевой характеристике советской 232-й стрелковой дивизии, занимавшей оборону в районе Воронежа. В ней указано, что «самолеты противника все чаще и все в большем количестве стали появляться над городом (Воронежем. – *Авт.*), производя разведку и бомбежку. Налицо были все признаки активизации немцами боевых действий на участке фронта» [27, л. 47].

Следует подчеркнуть, что активизация вражеской авиации на воронежском направлении насторожила советское командование. Ставка ВГК и командование Брянского фронта принимали меры по укреплению обороны и подтягиванию резервов, которых, как показали дальнейшие события, оказалось недостаточно. Так, 20 июня Ставка ВГК «для организации массированных ударов авиации по сосредоточению противника в районе Курск» 21 июня направила на Брянский фронт армейского комиссара 2-го ранга П.С. Степанова. Ставка приказала командующему Брянского фронта для нанесения ударов выделить все наличные силы фронта. Для этой же цели Ставка выделила 100 самолетов дальнебомбардировочной авиации. Все силы авиации, предназначенные для указанных ударов, подчинялись указаниям Степанова. Нанесение массированных ударов по сосредоточениям противника приказывалось начать немедленно по прибытии Степанова на место [28, л. 206].

В то время как на Брянском фронте ожидали прибытия армейского комиссара 2-го ранга П.С. Степанова и бомбардировщиков АДД, части 2-й ВА готовились к нанесению массированного удара. Судя по архивным документам, Степанов прибыл на Брянский фронт 22 июня. Это, в частности, подтверждает офицер Генерального штаба Красной армии при 2-й ВА майор Селиверстов. В докладе о боевых действиях 266-й истребительной авиационной дивизии (иад) и 267-й штурмовой авиационной дивизии (шад) за период 28.6 по 8.7.42 г. он отмечал: «К этому времени (имеется ввиду 28 июня 1942 г. – *Авт.*) командованием 2 ВА с 22.6. велась воздушная операция по срыву предполагаемого наступления и по скоплению войск противника к линии фронта» [29, л. 174]. В боевом приказе № 8 от 21 июня 1942 г. командующий 2-й ВА генерал-майор авиации С.А. Красовский отмечал: «Противник заканчивает сосредоточение своих войск на Курском и Орловском направлениях, имея основные группировки в районе Болхов, Мценск, Орел и Колпна, Малоархангельск, Курск, Щигры. Его ВВС ведут усиленную разведку и 21.6.42 г. отмечены на аэродромах Курск, Щигры» [30, л. 71].

2-я ВА в составе 207, 205, 266-й иад; 225, 227, 267-й шад; 223-й ббад и 208-й нбад в течение ночи и дня 22 июня штурмовыми и бомбардировочными действиями уничтожала живую силу и технические средства противника, срывая его подготовку к наступлению, и продолжала борьбу с авиацией на его аэродромах [30, л. 71].

До 28 июня включительно советская авиация наносила удары по противнику, стараясь если не сорвать наступление противника, то хотя бы замедлить подготовку к нему. Подводя итоги нанесенных советской авиацией массированных авиаударов по противнику в районе Курска, необходимо отметить, что, по неполным данным, 2-й ВА и АДД было уничтожено более 100 самолетов, более 30 танков, более 40 бронемашин, более 260 автомашин, около 100 вагонов, около 10 точек зенитной артиллерии, более 60 подвод и т.д. [31, с. 122] Потери вражеской авиации с 20 по 30 июня составили: уничтожено на земле 36 и повреждено 20 самолетов; в воздушных боях сбито

78 и подбито 5 самолетов [26, л. 205]. Кроме того, несмотря на лукавство немцев, отмечавших в своих отчетах, что причиной переноса сроков наступления были проливные дожди [32, л. 18], советские летчики создали противнику некоторые проблемы с сосредоточением им необходимых сил и средств.

Следует отметить, что к уничтожению вражеской авиации, в первую очередь разведчиков, привлекались и наземные войска Брянского фронта. Так, за день до немецкого наступления красноармеец Ибрагимов из ручного пулемета сбил немецкий самолет «Юнкерс-88», летавший вдоль линии фронта. Советский воин неослабно следил за вражеским бомбардировщиком, положив свое оружие на специально сделанную рогатку для стрельбы по воздушным целям противника и выждал удобного момента [33, с. 2].

Тем не менее, как указывает начальник штаба Брянского фронта генерал-майор М.И. Казаков, к началу наступления противника сложилось крайне невыгодное для Брянского фронта соотношение сил в авиации. Несмотря на принимаемые меры, все авиадивизии 2-й ВА были плохо укомплектованы самолетами [22, с. 137].

Противник начал сосредоточение 4-й танковой армии в районе Курск, Щигры, Колпны. Пренебрегая маскировкой, днем и ночью танковые, артиллерийские и моторизованные колонны противника из района Орла перемещались к югу в район Курск, Щигры. Продолжался подход войск и из оперативной глубины [22, с. 126]. Судя по немецким документам, советская авиация в последний день перед началом операции на некоторых участках фронта боевой работы не вела. Так, в истории боевого пути 11-й немецкой танковой дивизии было написано: «В отличие от предыдущих ночей, “красные” ведут себя совершенно спокойно. Нет ни авианалетов, ни беспояскающего огня артиллерии, ни вылазок разведотрядов. Абсолютная тишина» [24, с. 210].

28 июня немцы начали второе генеральное наступление на Востоке. Как отмечали эксперты британского Воздушного министерства, части вермахта продвигались при поддержке 8-го авиакорпуса «на относительно узком участке фронта, где его самолеты поддерживали первый удар немцев в направлении Воронежа» [34, с. 246]. Боевое применение авиации противоборствующих сторон в первый день операции «Блау» описал один из солдат 24-й немецкой танковой дивизии: «С началом рассвета, когда темное небо еще покрыто серебристо-серыми облаками, воздух наполнился глухим гулом. Эскадрилья пикирующих бомбардировщиков сомкнутым строем приближается с запада. Затем они расходятся в стороны, после чего, словно соколы, первые самолеты устремляются вниз на вражеские позиции. За ними подлетают все новые и новые. Земля буквально задрожала от взрывов авиабомб. <...> Эскадрон построился в колонну взвод за взводом, походным строем и покатился вслед за бесконечными колоннами танков по мосту у деревни Семеновка через позиции, которые только что занимали русские, в направлении реки Тим. По дороге нас на бреющем полете атакуют вражеские штурмовики, ведя огонь из пушек и пулеметов и сбрасывая бомбы. У нас первая потеря. Во

время налета один пулеметчик выпрыгнул из безопасного танка, с тем чтобы иметь лучшую возможность обстреливать самолеты, и получил разрывную пулю в колено» [24, с. 217].

Что касается действий вражеской авиации, то она непрерывно сопровождала наступление своих танков и пехоты. Люфтваффе действовали сильными группами по 50 самолетов одновременно в полосе 15-й стрелковой дивизии 13-й армии и по 100-150 самолетов одновременно в полосе 121-й и 160-й стрелковых дивизий 40-й армии [22, с. 127].

Начальник штаба 40-й армии генерал-майор З.З. Рогозный, отвечая на запрос М.И. Казакова, с горечью констатировал: «Нашей авиации на данном участке совсем нет. Не работает, а противник издается, как хочет. Сейчас открыл концерт над нами» [24, с. 224].

29 июня 1942 г. И.В. Сталин в директиве Ставки ВГК № 170467 командиру авиагруппы о предоставлении сведений о действиях авиации потребовал предоставлять в его адрес и в адрес Новикова сводки о действиях авиации противоборствующих сторон по следующим вопросам: «во-первых, сколько самолетов и каких именно самолетов работало с нашей стороны, а также со стороны противника; во-вторых, сколько самолетов-вылетов сделано нашими истребителями и нашими бомбардировщиками, включая туда и штурмовиков; в-третьих, каковы результаты нашей бомбежки и наших истребительных атак» [7, с. 463].

Кроме того, председатель Ставки ВГК поставил командиру авиагруппы три задачи: «Главная задача авиации фронта – завоевать воздух, создать наше подавляющее превосходство и заставить немецкую авиацию, особенно бомбардировщиков, уйти с поля боя. Вторая задача – всю силу нашей штурмовой и бомбардировочной авиации употребить на то, чтобы разбить танковые и моторизованные колонны противника, уничтожить живую силу врага и тем поддержать наши войска. Третья задача – наша истребительная авиация должна не только прикрывать наши войска, но и бомбить живую силу противника, насколько это возможно» [7, с. 463].

30 июня Сталин во время переговоров по прямому проводу задал командующему войсками Брянского фронта Ф.И. Голикову два вопроса: «Парсегов жалуются на авиацию противника, а что делала наша авиация? Какие имеете замечания по поводу только что переданного Вам?» [7, с. 467]. На что получил краткий ответ: «Наша авиация получила возможность работать также только в вечерние часы и за этот день сделала около 200 вылетов» [7, с. 468]. Сталин приказал мобилизовать «все силы авиации против танковых групп противника и для прикрытия Мишулина и Фекленко» [7, с. 471].

Несмотря на прилагаемые усилия, советская авиация не смогла переломить ситуацию в свою пользу. Подводя итоги первых дней боевого применения люфтваффе в период немецкого наступления на воронежском направлении, П. Карель отмечал, что «огневая поддержка с воздуха, обеспечиваемая 8-м авиакорпусом, сокрушила советские рубежи» [19, с. 58]. Бишоп с восхищением описал действия люфтваффе в ходе проведения операции «Блау»: «И

вновь перед наступлением танковых соединений в небе с пронзительным воем возникали пикирующие бомбардировщики, расчищавшие дорогу бронированным машинам. Не отставали и более тяжелые средние бомбардировщики, тучи которых, сокрушая все на своем пути, сеяли панику в рядах советских войск, нарушая планы передислокации и разметаая сосредоточения сил» [23, с. 88].

Успешные действия ВВС противника признавала и советская сторона. Так, 1 июля наша пресса была вынуждена признать, что «авиация врага активно поддерживает действия наземных войск» [35, с. 1]. Что касается состояния советской авиации, то на этот вопрос кратко ответил Ф.И. Голиков. Обращаясь к Сталину, командующий Брянским фронтом спросил, может ли он рассчитывать на «авиацию, так как наша наличная авиация сосредоточена на юге и имеет большую убыль в материальной части» [7, с. 475].

В последующие дни обстановка не только не улучшилась, но и еще больше осложнилась. Люфтваффе наносили массированные удары не только по войскам Брянского фронта, но и по жилым кварталам Воронежа. По данным воронежского исследователя А.М. Аббасова, систематические налеты противник производил на центральную часть города, на станцию Воронеж-1, авиазавод, завод им. Дзержинского и другие предприятия города [36, с. 16]. В одном из донесений о деятельности МПВО и результатах бомбардировки Воронежа, железнодорожных узлов Юго-Восточной железной дороги, промышленных предприятий и жилого массива города и области сообщалось, что в ночь с 27 на 28 июня авиация противника сбросила на Воронеж 130 фугасных авиабомб весом от 50 до 250 кг и 300 зажигательных бомб. Нарушена водопроводная магистраль и горэлектросеть. Разрушены и повреждены цеха № 16 и [№] 17 завода СК-2, Областной драматический театр, радиоузел, аптекоуправление, 2 железнодорожных вагона, 14 жилых домов. Убито 59, тяжело ранен 81 и легко – 86 человек» [37, с. 58]. В «Докладе 13-й мотострелковой дивизии внутренних войск НКВД СССР о боевых действиях 287-го стрелкового полка в г. Воронеже» отмечалось, что «противник, подготавливая наступление на Курско-Обоянь-Белгородском направлениях, с 28.6.42 года ведет массированную (до 800-900 самолетов-налетов в сутки) бомбардировку г. Воронеж. Подвергая особо ожесточенной бомбежке в течение 28.6-3.7 следующие районы: а) улицы – 20-летия Октября, Кольцовскую, Кирова, Фридриха Энгельса, 9 января. б) Площади – Обкома ВКП(б), Проспект Плеханова, Проспект Революции. в) На левобережье р. Воронеж – завод № 18 и «СК»» [38].

Массированные удары вражеской авиации по городу продолжались и в начале июля. Командующий Брянским фронтом генерал-лейтенант Ф.И. Голиков позднее вспоминал: «Они (советские войска. – Авт.) стойко дрались в условиях непрекращавшихся массированных ударов пикирующих бомбардировщиков врага. Особенно тяжело было 4 и 5 июля, когда на город совершалось от полутора до двух тысяч самолетовых вылетов. Такие массированные, длительные и

ожесточенные удары мне пришлось видеть и испытать только под Сталинградом» [39, с. 117; 40, с. 16]. Секретарь партбюро завода имени Тельмана А.П. Ламаш в дневнике также отмечал: «4 июля 1942 года. Сильные налеты вражеской авиации на район г. Воронежа. <...> 5 июля. Город горит. Только что над нами пролетело более 30 вражеских самолетов. Развернувшись над заводом, они повернули на город. Десятки бомб летят на районы города, в район Чернавского моста. Бомбы со свистом падают вниз, неся смерть и разрушение. Огромные столбы дыма и огня...» [41, с. 124]. Работник Коминтерновского райкома Воронежа Е.М. Кузьмина в дневнике также записала: «4 июля 1942 года. Немецкие самолеты, прорвавшиеся к городу, беспорядочно сбрасывают фугасные и зажигательные бомбы. Бьют наши зенитки. В Коминтерновском районе много очагов пожара, еще больше их в центре города» [41, с. 45].

Эту картину дополняет запись разговора одного из летчиков 2-й ВА с литературным сотрудником газеты 48-й армии Брянского фронта «Слово бойца» воронежцем Н.В. Романовским, сделанная им 16 июля 1942 г. в своем фронтовом дневнике: «Мы улетали из-под Воронежа в последнюю минуту. Наш аэродром находился от города километрах в двенадцати, мы прикрывали город. С самого начала наступления немцы повели непрерывные налеты, бомбили заводские районы и вокзал. 5 и 6 июля Воронеж был охвачен гигантским пожаром. Неприятель сбросил на город тысячи зажигательных бомб, и пожары тушить было невозможно. По дорогам на Анну и Усмань тянулись тысячи воронежцев. Очень много людей погибло во время бомбежки, в огне пожаров. Гитлеровцы обстреливали с самолетов те дороги, по которым двигались беженцы» [42, с. 173].

Следует отметить, что огромный урон, нанесенный люфтваффе столице Центрального Черноземья, признавал и противник. В частности, командующий армейской группой «Вейхс» М. фон Вейхс отмечал: «Город Воронеж очень сильно разрушен в результате воздушных налетов. Сгорели все высокие дома, за исключением одного правительственного здания, несколько академий и больниц. Также пострадала значительная часть небольших жилых домов (деревянные дома). Фабрики и заводы западнее реки Воронеж в значительной своей части разрушены. Для нас эти предприятия не нужны» [32, л. 91].

Несмотря на неудачи советских войск, продвижение врага сопровождалось ударами советской авиации, которая пыталась ослабить наступающую армейскую группу «Вейхс» противника. Не имея достаточно резервов фронтовой авиации, Ставка ВГК привлекла на воронежское направление АДД. Ее командующий генерал-лейтенант авиации А.Е. Голованов позднее вспоминал: «Подразделения АДД активно помогали нашим войскам в ликвидации прорыва. С 5 по 31 июля не было ночи, когда бы немецкие войска и переправы в районах Курска, Щигров и Воронежа, а также на участке Панское – Гвоздевка не подвергались жесточайшим бомбардировкам. АДД произвела здесь 1 246 самолетовых вылетов. Тридцать два раза наши летные экипажи наносили сокрушительные удары с воздуха по вражеским эшелонам

на железнодорожном узле Орел, двадцать один раз – по скоплениям боевой техники противника на железнодорожном узле Курск, куда немецкое командование подтягивало резервы, необходимые для развития наступления. АДД противодействовала переброске вражеских войск, эшелонов с техникой по железным дорогам Брянск – Орел – Курск и Брянск – Льгов – Курск, а наши бомбовые удары затрудняли перегруппировку сил противника на главном направлении» [43, с. 222-223]. Кроме того, «АДД наносила мощные бомбовые удары по скоплениям войск и техники противника в районе Щигров, Пахолки, на переправах через реку Тим и непосредственно у Воронежа, на его западной и северо-западной окраинах. И не один раз мы получали телеграммы от Военного совета Воронежского фронта с просьбой объявить благодарность летчикам за активную и результативную поддержку наших наземных войск» [43, с. 223]. Успехи советской авиации признавал и противник. Пленный солдат немецкого железнодорожного управления Антон М. рассказал, что «русские летчики на тяжелых бомбардировщиках каждую ночь совершают налеты на железнодорожные узлы. Им удалось разрушить мост через реку Десну. Многие немецкие солдаты считают войну против России бессмысленной и безнадежной» [44, с. 1].

От летчиков АДД пытались не отставать и асы 2-й ВА. Так, с 6 по 10 июля 1942 г. пилот 176-го иап старшина И.А. Ларкин на самолете МиГ-3 в воздушных боях сбил 3 самолета противника «Ме-109ф». Отважный летчик показал образец ведения воздушного боя с превосходящей группой самолетов противника. Вместе с тем, Ларкин проявил высокую преданность Родине. Ведя воздушный бой, он непрерывно атаковывал самолеты противника, смело навязывал бой фашистским стервятникам и выходил победителем. Командующий 2-й ВА генерал-майор авиации С.А. Красовский смелые действия Ларкина поставил в пример всему летному составу, требуя «от летчиков-истребителей в воздушном бою навязывать свою инициативу противнику, искать боя, нападать и уничтожать врага» [45, л. 13].

7 июля был создан Воронежский фронт, в состав которого вошла 2-я ВА. Советские летчики продолжали в невероятных условиях выполнять поставленные советским командованием задачи.

В первые 10 дней июля авиасоединения немецкого 4-го ВФ были наиболее активны. Обеспечивая наступление своих войск, немецкая авиация бомбардировала войска Брянского, а затем и Воронежского фронтов на поле боя и в движении, патрулированием прикрывала свои войска, бомбардировала переправы через р. Дон, железнодорожные станции и перегоны на участках: Грязи, Воронеж; Ефремов, Касторное, населенные пункты: Мичуринск, Землянк, Грязи, Усмань, Воронеж, Задонск, Елец, Ефремов, аэродромы и вела разведку до рубежа Грязи, Липецк, Усмань. За этот период было отмечено 1847 самолетовылетов противника, т.е. 66 % от общего количества самолетовылетов, отмеченных в июле [46, с. 40].

В середине июля центр борьбы сместился на сталинградское и кавказское направление. Тем не менее, боевые действия авиации в районе Воронежа

продолжались. С 10 по 31 июля люфтваффе несколько раз группами до 15 самолетов бомбардировала части и соединения Воронежского фронта, наступающие в районе Воронежа, патрулированием прикрывала свои войска на поле боя и одиночными самолетами вела разведку до рубежа Тамбов, ст. Анна с попутным бомбардированием аэродромов и шоссе Задонск, Воронеж [46, с. 40-41]. По данным зарубежного военного историка Р. Мюллера, на протяжении лета 1942 г. 4-й ВФ фактически участвовал в трех операциях, проводившихся на разобщенных направлениях, и приложил все усилия, чтобы успешно выполнить все поставленные перед ним задачи [47, с. 146].

Противник боролся с советскими летчиками не только в открытом бою, но и с помощью листовок, пытаясь распропагандировать сталинских соколов. В одной из немецких листовок, адресованных летчикам 2-й и 15-й воздушных армий, в частности говорилось: «Немецкие войска уже проникли в горы Кавказа, нефтяные источники частично уже находятся в их руках. Ваша борьба не является больше борьбой за национальное дело. От вас требуют, чтобы вы жертвовали своей жизнью только лишь в интересах обреченного на гибель большевистского строя. Подумайте о ваших семьях, которые ожидают вас! Переходите добровольно к нам! Приземляйтесь позади наших позиций! Этим самым вы будете в числе первых застрельщиков в борьбе за новое, свободное и счастливое будущее вашего народа!» [48, л. 1].

Советские летчики не поддались вражеской пропаганде, продолжая вести с противником упорную борьбу за честь и независимость советской Родины. Это подтверждает военный корреспондент газет «Стар» и «Чикаго Дейли Ньюз» Лиланд Стоу. 9 июля он указывал следующее: «Титаническая битва в окрестностях Воронежа – которая, вероятно, войдет в историю под именем битвы на Дону – продолжается с неистовой яростью. Вне всякого сомнения, это первое масштабное наступление Гитлера этим летом. Но за 12 дней, несмотря на сотни брошенных нацистским командованием танков и самолетов, немцам так и не удалось добиться прорыва. <...> Красная авиация также играет большую роль в обороне, кромсая вражескую пехоту и атакуя танковые подразделения с казачьей лихостью» [49, с. 105-107].

Действительно, советские асы громили успешно врага. Особенно много проблем для частей вермахта создавал самолет Ил-2. Этот «очень эффективный и неприятный штурмовик» немцы определяли по «кабине, имевшей 10-см пуленепробиваемое стекло. Летчик был защищен стальными плитами сзади и снизу. Этот самолет был неуязвим для ружейно-пулеметного огня всех калибров. Его броня не пробивалась 20-мм зенитными снарядами. Поэтому понятно, почему эти штурмовые самолеты использовались на опасных участках и беспрестанно беспокоили сухопутные войска, совершая на них налеты на бреющем полете. Кроме того, они препятствовали переброскам моторизованных войск в дневное время и наносили этим войскам серьезные потери» [50].

Основные усилия 2-й ВА были направлены на содействие нашим наземным войскам в их борьбе с

рвущимся к р. Дон противником, в их борьбе за Воронежский плацдарм и г. Воронеж. С 28 июня по 31 июля, выполняя задачи, поставленные командующим фронтом и командующим ВВС КА, советские летчики произвели всего 11 109 самолетовылетов, уничтожая живую силу и технику противника, переправы через р. Дон, прикрывали патрулированием войска Брянского, а с 7 июля Воронежского фронта. Авиадивизии армии стремились не допустить развития наступления противника в северо-восточном направлении и в направлении Воронеж. Успешные действия авиации содействовали пехоте в уничтожении прорвавшихся мотомехсил противника и закреплении ее на рубеже Коротояк, Борки, Верейка, Гнездилово, Хвощеватка, Подгорное, сев. Окр. Воронеж, р. Воронеж до впадения ее в Дон дальше по р. Дон. 2-я ВА за отчетный период потеряла 315 самолетов (283 самолета боевые потери и 32 самолета небоевые потери) [51, л. 3-4 об.].

Несмотря на полученный опыт, в частях и соединениях 2-й ВА сохранялись некоторые недочеты и допускались ошибки, мешавшие успешному выполнению поставленных задач. В частности, еще отсутствовало четкое взаимодействие между авиадивизиями. Так, 23 июля 223-я ближнебомбардировочная авиадивизия (ббад) должна была выполнять боевую задачу совместно с 244-й бомбардировочной авиадивизией (бад), при этом организация взаимодействия и прикрытия была возложена на командира 244-й бад. Последним было принято решение встречу группы самолетов Пе-2 223-й ббад с истребителями 244-й бад произвести в 4 ч 50 мин. Над аэродромом истребителей, о чем он поставил в известность штаб 223-й ббад. Точно в назначенное время группа Пе-2 пришла на аэродром истребителей, но последние с вылетом задержались на 50 минут. Все это время группа из 9 бомбардировщиков была вынуждена кружиться в воздухе над аэродромом истребителей, ожидая их вылета [52, л. 28].

Нельзя не отметить, что на отсутствие взаимодействия между истребительной и бомбардировочной авиацией обращал внимание и противник. Так, по мнению немецких генералов и офицеров, в советских ВВС «взаимодействие между истребительной и штурмовой и бомбардировочной авиацией оставляло желать много лучшего. Истребители редко сопровождали бомбардировочную авиацию при выполнении задачи, а если и сопровождали, то рассеивались при первой же встрече с противником» [50, с. 163].

Командующий ВВС Красной армии генерал-лейтенант авиации А.А. Новиков 28 июля 1942 г. указывал Красовскому, что «опыт боевых действий ВВС в Отечественную войну показывает, что вследствие ошибок в применении и недостаточного руководства авиацией в рамках тех или иных наступательных операций, инициатива в воздухе переходит к противнику, даже при относительно благоприятном для нас соотношении сил» [53, л. 201]. Новиков напомнил Красовскому основные ошибки, «которые чаще всего являлись причинами потери инициативы и недостаточной эффективности действий нашей авиации». В частности, Главнокомандующий ВВС подчеркивал, что «основой применения ВВС в наступательной опе-

рации должно быть самое решительное сосредоточение авиации на направлении главного удара и при том для решения ограниченного числа задач. Второстепенные направления и задачи должны обеспечиваться лишь в мере наличия свободных сил и средств. Это возможно только при централизованном управлении, которое не должно доводиться до крайности и становиться самостоятельным» [53, л. 201]. Также командующий ВВС КА указывал, что «деятельность авиации нужно обеспечить широко развернутой воздушной разведкой и наблюдением за полем боя» [53, л. 203].

Пилот 2-й ВА А.Л. Кожевников позднее ошибки, допускаемые советскими летчиками, описал так: «Только отсутствием опыта можно было объяснить, что выход из атаки впереди атакующих самолетов оставался у нас неприкрытым, что круг не был замкнут и каждый атаковал так, как хотел. В бою мне никак не удавалось собрать эскадрилью. Летчики действовали парами и в одиночку» [54, с. 36].

Одну из причин неудач советских войск на воронежском направлении в июне – июле 1942 г. М.И. Казаков видит в отсутствии опыта по использованию авиации, в частности, в неумении массировать ее на решающих направлениях. Кроме того, штурмовая и бомбардировочная авиация не умела взаимодействовать с пехотой и танками на поле боя, а истребительная авиация не смогла завоевать господство в воздухе, а лишь с трудом и то только на отдельных участках добивалась равновесия сил [22, с. 138-139].

Интерес представляет и мнение противника по поводу успешных действий люфтваффе на воронежском направлении. Так, анализируя немецкое летнее наступление 1942 г., немецкий генерал Ф.В. фон Меллентин затронул вопросы взаимодействия 4-го воздушного флота с 4-й танковой армией. По мнению немецкого военачальника, согласованные действия между ними повлияли на успех операции. Характеризуя факторы, предопределившие успех командующего 4-й танковой армии генерал-полковника Г. Гота, Меллентин выделил следующие: авиация осуществляла поддержку только наступающих танковых частей; разведывательные подразделения авиации были переданы в прямое подчинение 4-й танковой армии, что позволило своевременно получать дивизиям и корпусам предупреждения о прибытии русских резервных танковых частей в район боев [55, с. 189].

Зарубежный военный историк Р. Мюллер, считает, что одной из причин успеха люфтваффе в ходе наступления летом 1942 г. было то, что русские столкнулись с еще более серьезной проблемой распыления своих собственных сил. Поскольку немецкое командование удерживало оперативную инициативу, люфтваффе могли в полной мере продемонстрировать свою мобильность и гибкость [47, с. 147].

В одной из брошюр, написанных группой военнопленных немецких генералов и офицеров, находящихся в лагерях при историческом отделе американской армии в Европе, и выпущенной министерством армии США в 1950 г. в качестве руководства для подготовки американских вооруженных сил, давалась оценка ВВС Красной армии. Немцы пришли к

выводу, что, несмотря на то, что численность самолетного парка русских в ходе войны значительно выросла, все же это не имело решающего значения на исход боев на Востоке. Тактика русских военно-воздушных сил была негибкой и шаблонной. У русских не хватало творчества. Только в конце 1944 г. и начале 1945 г. можно было наблюдать признаки стратегической войны в воздухе. Русская авиация дальнего действия, которая была зафиксирована немецкой радиоразведкой еще в 1941 г., использовалась главным образом для перевозок по воздуху. Хотя военно-воздушные силы являлись самостоятельным видом русских вооруженных сил, они применялись почти исключительно в районе боя в совместных операциях с сухопутными войсками. <...> [50, с. 162-163].

Что касается боевого применения АДД, то с выводами немцев полностью нельзя согласиться. Действительно, авиационные удары и воздушные операции по военно-промышленным объектам и административно-политическим центрам противника не нашли широкого применения: соединения АДД для выполнения этой задачи совершили более 7 тыс. самолето-вылетов, что составляло всего лишь 3,1 % от общего количества их самолето-вылетов. Объясняется это сложной обстановкой на фронте, потребовавшей переключения усилий дальней авиации на уничтожение войск и боевой техники врага на полях сражений, и ограниченными возможностями нашей бомбардировочной авиации, особенно в условиях, когда фронт проходил далеко от территории вражеских государств [2, с. 416].

Тем не менее, несмотря на отсутствие серьезного сопротивления со стороны советских ВВС, немецкое командование не смогло сократить свою авиационную группировку на советско-германском фронте. Как позднее сокрушался генерал пехоты К. фон Типпельскирх, «вопреки всем ожиданиям высших руководителей немецкая авиация в массе своей оказалась скованной в России» [56, с. 388].

Следует также отметить, что серьезные проблемы были и у люфтваффе. По данным генерал-майора М.И. Казакова, назначенного в июле 1942 г. начальником штаба Воронежского фронта, к концу июля противник оторвался от своих баз, находившихся в районе Курска, Шигры. В связи с этим он испытывал трудности в вопросах питания войск боеприпасами и горючим. Кроме того, танковые и моторизованные дивизии противника в эти дни находились на большом удалении от пехотных дивизий. Вражеские войска, обеспечивавшие операцию с севера, в эти дни еще не имели организационной обороны и не смогли бы противодействовать сильным ударам. Все это создавало благоприятные условия для их разгрома [22, с. 137].

По признанию немецких генералов, люфтваффе приходилось действовать на чрезвычайно растяну-

тых фронтах. Численность боевого состава авиационных частей поддерживалась с большим трудом. Она уменьшилась, поскольку снабжение армии восточнее линии Таганрог – Курск вплоть до поздней осени 1942 г. обеспечивалось только воздушным и автомобильным транспортом. Непривычные климатические условия, непрерывные, следующие одна за другой переброски с места на место привели к повышенному износу техники. А постоянная спешка еще больше увеличивала естественный износ сложной техники. Нередко самолеты днями простаивали на земле из-за незначительных повреждений, потому что доставка запчастей снова задерживалась [57, с. 310].

В период летнего наступления у немцев воздушные перевозки стали еще более необходимыми. Вермахт был вынужден прибегать к помощи воздушного транспорта, пока восстанавливались поврежденные противником дороги. Восстановительные работы на дорогах затянулись до октября 1942 г., поэтому уже в начальной стадии кампании 1942 г. отмечались трудности со снабжением, прежде всего горючим – из-за ограниченности возможностей перевозок по воздуху [57, с. 309]. Предприятия русской промышленности подвергались стратегическим налетам. Правда, по признанию самого противника, это были всего лишь «булавочные уколы». Чтобы нанести действительно чувствительный удар по экономике русских, у немцев не доставало сил [57, с. 308].

#### **Выводы**

Подводя итог, следует отметить, что успехи немецкой авиации на воронежском направлении в июне-июле 1942 г. были временные. В то время как советская авиация, выдержав тяжелые испытания лета 1942 г., извлекла уроки из ошибок и преодолела все трудности, окончательно переломив ситуацию в свою пользу, люфтваффе неуклонно шло к своей гибели. Слишком дорогие немецкие самолеты по сравнению с самолетами таких же классов в других странах и по затратам, и по количеству материалов сыграли свою роль в поражении немецких ВВС. Кроме того, если на протяжении предвоенных лет Герингу удалось подготовить высококлассных пилотов, профессионалов высочайшего класса, то в годы войны удержать столь высокий уровень он не смог. Какой бы высокой квалификацией не обладали немецкие летчики, сколько бы самолетов противника они не сбивали, но и они гибли. А восполнить потери в полной мере при столь длительной подготовке летчиков было просто невозможно [16, с. 6-7]. Свой вклад в будущую победу над люфтваффе летом 1942 г. наряду с другими частями и соединениями ВВС Красной армии внесли летчики 2-й воздушной армии и Авиации дальнего действия.

#### **Конфликт интересов**

Автор декларирует отсутствие явных и потенциальных конфликтов интересов, связанных с публикацией настоящей статьи.

#### **Библиографический список**

1. Великая Отечественная война Советского Союза 1941-1945: Краткая история. 3-е изд., испр. И доп. М. : Воениздат, 1984. 560 с.
2. Отечественная военная история. В трех томах. Т. 2-3. М. : Звонница-МГ, 2003. 656 с.
3. Советские Военно-воздушные силы в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. М. : Воениздат, 1968. 452 с.

4. Вторая мировая война. Итоги и уроки. М. : Воениздат, 1985. 447 с.
5. Медведев В.И. Борьба за господство в воздухе на южном фланге советско-германского фронта (1942–1943) // Военная мысль. 2022. № 3. С. 113–121.
6. Кутахов П.С. Советские Военно-Воздушные Силы в борьбе за господство в воздухе // Великая победа советского народа 1941–1945 : материалы научной конференции, посвященной 30-летию победы советского народа в Великой Отечественной войне 1941–1945 годов. М. : Наука, 1976. С. 238–245.
7. Сталин И.В. Сочинения. Т. 15, ч. 1. Июнь 1941 – февраль 1943. М. : Издательство ИТРК, 2010. 866 с.
8. 2-я воздушная армия в боях за Родину / под ред. С.А. Красовского. Монино : ВВКА, 1965. 435 с.
9. Шамрай В.А. Сражение за Воронеж. Оборонительный период (28 июня – 11 июля 1942 г.). Воронеж : Центр духовного возрождения Черноземного края, 2013. 440 с.
10. Воздушные армии, действовавшие в период Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. ВИА Генштаба Вооруженных Сил СССР. 6 отдел, 22.6.48. 78 с.
11. Филоненко С.И. Война на воронежской земле 1942–1943 гг. в документах Красной Армии, вермахта и войск сателлитов : в 5 т. Т. 3. Воронеж : Кварта, 2016. 416 с.
12. От Воронежа до Берлина. Воронеж : Центр.-Чернозем. Кн. Изд-во, 1986. 167 с.
13. Красовский С.А. Жизнь в авиации. Изд. 2-е, перераб. М. : Воениздат, 1968. 376 с.
14. Великая Отечественная война 1941–1945 гг. Кампании и стратегические операции в цифрах. В 2 томах. Т. II. М. : Объединенная редакция МВД России, 2010. 784 с.
15. Крайнюков К.В. Оружие особого рода. М. : Воениздат, 1977. 671 с.
16. Залесский К.А. Люфтваффе. Военно-воздушные силы Третьего рейха. М. : Яуза, Эксмо, 2005. 736 с.
17. Бок Ф. фон «Я стоял у ворот Москвы»: Дневник командующего группой армий «Центр». М. : Яуза, Эксмо, 2009. 512 с.
18. Залесский К.А. Вермахт. М. : Яуза, Эксмо, 2005. 656 с.
19. Карель П., Беддекер Г. Восточный фронт. Книга III. Сталинград. Крах операции «Блау». Военнопленные. Вермахт за колючей проволокой. М. : Эксмо, 2008. 592 с.
20. Сталинградская битва. Хроника, факты, люди : в 2 кн. М. : ОЛМА-ПРЕСС, 2002. Кн. 1. 911 с.
21. Массирование военно-воздушных сил в операции // Сборник материалов по изучению опыта войны. № 4. Январь – февраль 1943 г. М. : Воениздат, 1943. С. 84–102.
22. Казаков М.И. Боевые действия войск Брянского и Воронежского фронтов летом 1942 г. на воронежском направлении // Сборник военно-исторических материалов Великой Отечественной войны. Выпуск 15. М. : Воениздат, 1955. С. 115–146.
23. Бишоп К. Эскадрильи Люфтваффе 1939–1945. Краткий справочник-определитель самолетов. М. : Эксмо, 2007. 192 с.
24. Сдвижков И.Ю. Операция «Блау». Начало. От Тима к Горшечному. М. : Пятый Рим (ООО «Бестселлер»), 2022. 704 с.
25. Краткий обзор деятельности ВВС противника на фронтах за июнь 1942 г. № 6. М. : Штаб ВВС Красной Армии, 1942. 29 с.
26. Центральный архив Министерства обороны Российской Федерации (далее – ЦАМО РФ). Ф. 202. Оп. 5. Д. 556.
27. ЦАМО РФ. Ф. 203. Оп. 2843. Д. 289.
28. ЦАМО РФ. Ф. 3. Оп. 11556. Д. 9.
29. ЦАМО РФ. Ф. 15. Оп. 11600. Д. 1255.
30. ЦАМО РФ. Ф. 302. Оп. 4196. Д. 5.
31. Шендриков Е.А., Теплухин В.В. «К этому времени командованием 2-й воздушной армии с 22 июня велась воздушная операция»: боевые действия советской авиации в районе Курска 22–27 июня 1942 г. // Проблемы социальных и гуманитарных наук. 2019. № 2(19). С. 114–125.
32. ЦАМО РФ. Ф. 500. Оп. 12462. Д. 246.
33. Красноармеец Ибрагимов из ручного пулемета сбил «Юнкерс-88» // Известия. 1942. № 150 (7836). 28 июня.
34. Боевые операции Люфтваффе: взлет и падение гитлеровской авиации. М. : Яуза-пресс, 2008. 608 с.
35. На Курском направлении // Известия. 1942. № 152(7838). 1 июля.
36. Аббасов А.М. Воронежский фронт: хроника событий (1942–1943 гг.). Изд. 3-е, доп. И испр. Воронеж : Типография ВАИУ, 2010. 334 с.
37. Христофоров В.С. Органы НКВД в боевых действиях на Дону 1942–1943 гг. // Война на Дону. 1942–1943 гг. : материалы международной научной конференции / под ред. С.И. Филоненко. Ч. 1–2. Воронеж : Истоки, 2008. С. 47–61.
38. Российский государственный военный архив. Ф. 38676. Оп. 1. Д. 11.
39. Голиков Ф.И. В боях за Воронеж // Подъем. 1968. № 1. С. 113–121.
40. Голиков Ф.И. В боях за Воронеж // Воронежское сражение. Воронеж : Центрально-Черноземное кн. Изд-во, 1968. С. 5–26.
41. За родной город. Очерки и воспоминания о борьбе за Воронеж. Воронеж : Областное книгоиздательство, 1945. 190 с.

42. Романовский Н.В. По фронтовым дорогам. Воронеж : Центр.-Черноземн. Кн. Изд-во, 1971. 315 с.
43. Голованов А.Е. Дальняя бомбардировочная... Воспоминания Главного маршала авиации. 1941–1945. М. : Центрполиграф, 2008. 591 с.
44. Вечернее сообщение 1 июля // Известия. 1942. 2 июля. № 153(7839).
45. ЦАМО РФ. Ф. 302. Оп. 4196. Д. 4.
46. Краткий обзор деятельности ВВС противника на фронтах за июль 1942 г. № 7. М. : Штаб ВВС Красной Армии, 1942. 68 с.
47. Мюллер Р. Боевые действия ВВС Германии в России (1941–1944 гг.). Моноино : ВВКА, 1997. 367 с.
48. Государственный архив Воронежской области. Ф. 2100. Оп. 1. Д. 243.
49. Чудо на Востоке. Западные военкоры рассказывают. 1941–1945 / под ред. Н.А. Нарочницкой. М. : Вече, 2024. 368 с.
50. Выдержки из брошюры «Методы боевых действий русских войск во второй мировой войне», изданной министерством армии США в 1950 г. // Сборник военно-исторических материалов Великой Отечественной войны. Выпуск 16. М. : Воениздат, 1955. С. 135–166.
51. ЦАМО РФ. Ф. 302. Оп. 4196 Д. 9.
52. ЦАМО РФ. Ф. 302. Оп. 4196. Д. 4.
53. ЦАМО РФ. Ф. 302. Оп. 4196. Д. 3.
54. Кожевников А.Л. Записки истребителя. М. : Воениздат, 1959. 232 с.
55. Меллентин Ф.В. Танковые сражения. Боевое применение танков во Второй мировой войне. 1939–1945 гг. М. : Центрполиграф, 2005. 415 с.
56. Типпельскирх К. История Второй мировой войны. Крушение. М. : Вече, 2020. 592 с.
57. Вторая мировая война на море и в воздухе. Причины поражения военно-морских и воздушных сил Германии. М. : ЗАО Издательство Центрполиграф, 2011. 384 с.

#### References

1. *Velikaya Otechestvennaya vojna Sovetskogo Soyuza 1941–1945: Kratkaya istoriya* (1984) [The Great Patriotic War of the Soviet Union, 1941–1945: A Brief History] (1984). Moscow, Voenizdat publ. 560 p. (In Russian)
2. *Otechestvennaya voennaya istoriya. V trekh tomakh* (2003) [Russian Military History. In three volumes]. Vol. 2-3. Moscow, Zvonitica-MG publ. 656 p. (In Russian)
3. *Sovetskie Voennno-vozdushnye sily v Velikoj Otechestvennoj vojne 1941–1945 gg.* (1968) [The Soviet Air Force in the Great Patriotic War of 1941–1945]. Moscow, Voenizdat publ. 452 p. (In Russian)
4. *Vtoraya mirovaya vojna. Itogi I uroki* (1985) [The Second World War. Results and Lessons]. Moscow, Voenizdat publ. 447 p. (In Russian)
5. Medvedev, V.I. (2022) Bor'ba za gospodstvo v vozdukh na yuzhnom flange sovetsko-germanskogo fronta (1942–1943) [The struggle for air supremacy on the southern flank of the Soviet-German front (1942–1943)]. *Voennaya mysl'*. (3), 113–121. (In Russian)
6. Kutakhov, P.S. (1976) The Soviet Air Force in the Struggle for Air Dominance. In: *The Great Victory of the Soviet People 1941–1945 : proceedings of a scientific conference dedicated to the 30<sup>th</sup> anniversary of the victory of the Soviet people in the Great Patriotic War of 1941–1945*. Moscow, Nauka publ., pp. 238–245. (In Russian)
7. Stalin, I.V. (2010) *Sochineniya*. T. 15. CH. 1. Iyun' 1941 – fevral' 1943. [Essays. Vol. 15. Part 1. June 1941 – February 1943.]. Moscow, Izdatel'stvo ITRK. 866 p. (In Russian)
8. Krasovskii, S.A. (ed.) (1965) *2-ya vozdushnaya armiya v boyakh za Rodinu* (1965) [The 2<sup>nd</sup> Air Army in the Battles for the Motherland]. Monino, VVKA publ. 435 p. (In Russian)
9. Shamraj, V.A. (2013) *Srazhenie za Voronezh. Oboronitel'nyj period (28 iyunya – 11 iyulya 1942 g.)* [Battle for Voronezh. The defensive period (June 28 – July 11, 1942)]. Voronezh, Centr dukhovnogo vrozhdeniya Chernozemnogo kraia publ. 440 p. (In Russian)
10. *Vozdushnye armii, deystvovavshie v period Velikoj Otechestvennoj vojny 1941–1945 gg.* [Air armies that operated during the Great Patriotic War of 1941–1945]. VIU Genshtaba Vooruzhennykh Sil SSSR. 6 otel, 22.6.48. 78 p. (In Russian)
11. Filonenko, S.I. (2016) *Vojna na voronezhskoj zemle 1942–1943 gg. V dokumentakh Krasnoj Armii, vermakhta I vojsk satellitov*. V 5 t. T. 3. [The War in the Voronezh Region, 1942–1943, in the Documents of the Red Army, the Wehrmacht, and the Allied Forces. In 5 volumes. Vol. 3]. Voronezh, Kvarta publ. 416 p. (In Russian)
12. *Ot Voronezha do Berlina* (1986) [From Voronezh to Berlin]. Voronezh, Centr.-Chernozem. Kn. Izd-vo. 167 p. (In Russian)
13. Krasovskij, S.A. (1968) *Zhizn' v aviatsii* [Life in aviation]. Moscow, Voenizdat publ. 376 p. (In Russian)
14. *Velikaya Otechestvennaya vojna 1941–1945 gg. Kampanii I strategicheskie operatsii v cifrah*. V 2 tomakh. T. II. (2010) [The Great Patriotic War of 1941–1945. Campaigns and Strategic Operations in Numbers. In 2 volumes. Vol. II]. Moscow, Ob'edinennaya redakciya MVD Rossii publ. 784 p. (In Russian)
15. Krajnyukov, K.V. (1977) *Oruzhie osobogo roda* [A special kind of weapon]. Moscow, Voenizdat publ. 671 p. (In Russian)

16. Zaleskij, K.A. (2005) *Luftwaffe. Voenno-vozdushnye sily Tret'ego rejkh* [The Luftwaffe. The Air Force of the Third Reich]. Moscow, Yauza, Ehksmo publ. 736 p. (In Russian)
17. Bok, F. fon (2009) «*Ya stoyal u vorot Moskvy*»: *Dnevnik komanduyushchego gruppoy armij «Centr»* ["I was at the gates of Moscow": The Diary of the Commander of Army Group Center]. Moscow, Yauza, Ehksmo publ. 512 p. (In Russian)
18. Zaleskij, K.A. (2005) *Vermakht* [The Wehrmacht] Moscow, Yauza, Ehksmo publ. 656 p. (In Russian)
19. Karel', P., Beddeker, G. (2008) *Vostochnyj front. Kniga III. Stalingrad. Krakh operacii «Blau»*. *Voen-noplennye. Vermakht za kolyuchej provolokoj* [The Eastern Front. Book III. Stalingrad. The Collapse of Operation Blau. Prisoners of War. The Wehrmacht Behind Barbed Wire]. Moscow, Ehksmo publ. 592 p. (In Russian)
20. *Stalingradsкая битва. Хроника, факты, люди*. V 2 kn. (2002) [The Battle of Stalingrad. Chronicle, Facts, and People: In 2 Books.]. Moscow, OLMA-PRESS publ. Vol. 1. 911 p. (In Russian)
21. *Massirovanie voenno-vozdushnykh sil v operacii / Sbornik materialov po izucheniyu opyta vojny № 4 Yanvar' – fevral' 1943 g.* (1943) [Massing the Air Force in Operation / Collection of Materials on the Study of War Experience No. 4 January – February 1943]. Moscow, Voenizdat publ., pp. 84-102. (In Russian)
22. Kazakov, M.I. (1955) Combat operations of the Bryansk and Voronezh Fronts in the summer of 1942 in the Voronezh direction. In: *Collection of military-historical materials of the Great Patriotic War. Issue 15*. Moscow, Voenizdat publ., pp. 115–146. (In Russian)
23. Bishop, K. (2007) *Ehskadrii' I Luftwaffe 1939–1945. Kratkij spravochnik-opredelitel' samoletov* [Luftwaffe Squadrons 1939–1945. A Brief Guide to Aircraft Identification]. Moscow, Ehksmo publ. 192 p. (In Russian)
24. Sdvizhkov, I.Yu. (2022) *Operaciya «Blau». Nachalo. Ot Tima k Gorshechnomu* [Operation Blau. Beginning. From Tim to Gorshechny]. Moscow, Pyatyj Rim (OOO «Bestseller») publ. 704 p. (In Russian)
25. *Kratkij obzor deyatelnosti VVS protivnika na frontakh za iyun' 1942 g.* (6) (1942) [A brief overview of the enemy Air Force's activities on the fronts in June 1942. (6)]. Moscow, Shtab VVS Krasnoj Armii publ. 29 p. (In Russian)
26. *Tsentral'nyi arkhiv Ministerstva oborony RF* (TsAMO RF) [Central Archive of the Ministry of Defense of the Russian Federation]. F. 202. Op. 5. D. 556.
27. TsAMO RF. F. 203. Op. 2843. D. 289.
28. TsAMO RF. F. 3. Op. 11556. D. 9.
29. TsAMO RF. F. 15. Op. 11600. D. 1255.
30. TsAMO RF. F. 302. Op. 4196. D. 5.
31. Shendrikov, E.A., Teplukhin, V.V. (2019) «K etomu vremeni komandovaniem 2-j vozdushnoj armii s 22 iyunya velas' vozdushnaya operaciya»: boevye dejstviya sovetskoj aviatsii v rajone Kurska 22-27 iyunya 1942 g. ["By this time, the 2<sup>nd</sup> Air Army had been conducting an air operation since June 22": Soviet air operations in the Kursk region from June 22 to June 27, 1942]. *Problemy social'nykh i gumanitarnykh nauk*. 2 (19), 114–125. (In Russian)
32. TsAMO RF. F. 500. Op. 12462. D. 246.
33. Krasnoarmeec Ibragimov iz ruchnogo pulemeta sbil «Yunkers-88» (1942) [Red Army soldier Ibragimov shot down a Junkers-88 with a light machine gun]. *Izvestiya*. 150 (7836). 28 iyunya. (In Russian)
34. *Boevye operacii Luftwaffe: vzlet i padenie gitlerovskoj aviatsii* (2008) [Luftwaffe Combat Operations: The Rise and Fall of Hitler's Air Force]. Moscow, Yauza-press publ. 608 p. (In Russian)
35. Na Kurskom napravlenii (1942) [On the Kursk Route]. *Izvestiya*. 152 (7838), 1 iyulya. (In Russian)
36. Abbasov, A.M. (2010) *Voronezhskij front: khronika sobytij (1942–1943 gg.)* [The Voronezh Front: Chronicle of Events (1942 – 1943)]. Voronezh, Tipografiya VAIU. 334 p. (In Russian)
37. Hristoforov, V.S. (2008) NKVD organs in the fighting on the Don 1942–1943. In: *The War on the Don. 1942-1943 : proceedings of the International Scientific Conference*. Voronezh, Istoki publ., pp. 47–61. (In Russian)
38. *Rossiiskii gosudarstvennyi voennyi arkhiv* [Russian State Military Archive]. F. 38676. Op. 1. D. 11. (In Russian)
39. Golikov, F.I. (1968) V boyakh za Voronezh [In the battles for Voronezh]. *Pod'em*. (1), 113–121. (In Russian)
40. Golikov, F.I. (1968) In the battles for Voronezh. In: *Voronezh Battle*. Voronezh, Central'no-Chernozemnoe kn. Izd-vo, pp. 5–26. (In Russian)
41. *Za rodnoj gorod. Ocherki i vospominaniya o bor'be za Voronezh* (1945) [For my hometown. Essays and memories about the struggle for Voronezh]. Voronezh, Oblastnoe knigoizdatel'stvo publ. 190 p. (In Russian)
42. Romanovskij, N.V. (1971) *Po frontovym dorogam* [On the front roads]. Voronezh, Centr.-Chernozemn. Kn. Izd-vo. 315 p. (In Russian)
43. Golovanov, A.E. (2008) *Dal'naya bombardirovochnaya... Vospominaniya Glavnogo marshala aviatsii. 1941–1945* [Long-Range Bomber... Memories of the Chief Marshal of Aviation. 1941-1945]. Moscow, Centrpoligraf publ. 591 p. (In Russian)
44. Večernee soobshchenie 1 iyulya (1942) [Evening message on July 1]. *Izvestiya*. 153 (7839). 2 iyulya. (In Russian)
45. TsAMO RF. F. 302. Op. 4196. D. 4.

46. *Kratkij obzor deyatel'nosti VVS protivnika na frontakh za iyul' 1942 g.* (7) (1942) [A brief overview of the enemy Air Force's activities on the fronts in July 1942. (7)]. Moscow, Shtab VVS Krasnoj Armii. 68 p. (In Russian)
47. Myuller, R. (1997) *Boevye dejstviya VVS Germanii v Rossii (1941–1944 gg.)* [Combat operations of the German Air Force in Russia (1941–1944)]. Monino, VVKA publ. 367 p. (In Russian)
48. *Gosudarstvennyi arkhiv Voronezhskoi oblasti* [State archive of the Voronezh region]. F. 2100. Op. 1. D. 243.
49. *Chudo na Vostoke. Zapadnye voenkory rasskazyvayut. 1941–1945* (2024) [Miracle in the East. Western war correspondents tell their stories. 1941–1945]. Moscow, Veche. 368 p. (In Russian)
50. Extracts from the pamphlet “Methods of Combat Operations of the Russian Troops in the Second World War”, published by the U.S. Army Department in 1950 (1955). In: *Collection of military historical materials of the Great Patriotic War. Issue 16*. Moscow, Voenizdat publ., pp. 135–166. (In Russian)
51. TsAMO RF. F. 302. Op. 4196. D. 9.
52. TsAMO RF. F. 302. Op. 4196. D. 4.
53. TsAMO RF. F. 302. Op. 4196. D. 3.
54. Kozhevnikov, A.L. (1959) *Zapiski istrebitelya* [Notes of the fighter]. Moscow, Voenizdat publ. 232 p. (In Russian)
55. Mellentin, F.V. (2005) *Tankovye srazheniya. Boevoe primenenie tankov vo Vtoroj mirovoj vojne. 1939–1945 gg.* [Tank battles. Combat use of tanks in World War II. 1939–1945]. Moscow, ZAO Centrpoligraf. 415 p. (In Russian)
56. Toppel'skirkh, K. (2020) *Istoriya Vtoroj mirovoj vojny. Krushenie* [The History of World War II. The Collapse]. Moscow, Veche publ. 592 p. (In Russian)
57. *Vtoraya mirovaya vojna na more I v vozduke. Prichiny porazheniya voenno-morskikh I vozdushnykh sil Germanii* (2011) [World War II at Sea and in the Air. Reasons for the Defeat of the German Navy and Air Force]. Moscow, Centrpoligraf publ. 384 p. (In Russian)

Поступила в редакцию 11.09.2025

Подписана в печать 30.09.2025

Original article

UDC 94(470.324)“1942”

DOI: 10.47438/2309-7078\_2025\_3\_162

## COMBAT OPERATIONS OF AVIATION IN THE VORONEZH DIRECTION IN JUNE – JULY 1942

Evgeny A. Shendrikov<sup>1</sup>

*Zhukovsky and Gagarin Air Force Academy<sup>1</sup>  
Voronezh, Russia*

---

<sup>1</sup>*Cand. Histor. Sci., Senior Researcher, Docent, ORCID ID: 0000-0003-0246-4768,  
e-mail: generals78@mail.ru*

---

**Abstract.** The article covers the combat operations of the Soviet and German aviation in June – July 1942 in the Voronezh direction. Based on various sources, including archival documents, the article examines the preparation of the opposing air forces for the summer campaign of 1942, briefly covers the course and results of the combat operations of the Soviet 2nd Air Army and Long-Range Aviation against the German 4th Air Fleet in June and July 1942 in the Voronezh region.

**Key words:** Great Patriotic War, 2nd Air Army, Long-Range Aviation, 4th Air Fleet, S.A. Krasovsky, A.E. Golovanov, A. Lühr, W. von Richthofen.

**Cite as:** Shendrikov, E.A. (2025) Combat operations of aviation in the Voronezh direction in June – July 1942. *Izvestia Voronezh State Pedagogical University*. (3), 162–174. (In Russ., abstract in Eng.). DOI: 10.47438/2309-7078\_2025\_3\_162

Received 11.09.2025

Accepted 30.09.2025