

УДК355.48/.49

В.П. Колечкін, доц., канд. іст. наук

Кіровоградська льотна академія Національного авіаційного університету

БОЙОВІ ДІЇ 6-Ї ПОВІТРЯНОЇ АРМІЇ В ПОЛІСЬКІЙ ОПЕРАЦІЇ

Стаття присвячена особливостям проведення бойових дій авіації у Поліській наступальній 1944 року операції 2-го Білоруського фронту (15.03. – 5.04.1944). У статті розглядаються: організація авіації ворожих сторін, чисельний склад 6-ї Повітряної армії ВПС СРСР та 6-го Повітряного флоту Люфтваффе напередодні Поліської наступальної операції, а також у процесі її, тактика ворожих сторін, результати повітряних боїв та ударів по наземних цілях.

Велика Вітчизняна війна, авіація, авіадивізія, Полісся

Історія Великої Вітчизняної війни ще близько 30 років тому була одним із наріжних каменів радянської ідеології. Вивченню історії тієї війни надавалося іноді майже сакральне значення. Сам акт цієї перемоги доводив спроможність народів СРСР створити систему, здатну подолати європейські технічні традиції, найкращий в світі виробничий потенціал та легендарні німецьку дисципліну і порядок. Проте, як і у переважній більшості випадків ідеологізації історичних подій, радянським історикам доводилося замовчувати деякі неприємні моменти протистояння з німецькою військовою машиною, аби перемога радянської зброї виглядала більш певною та яскравою. Не уникла подібного і історія бойових дій радянської авіації під час визволення Правобережної України у 1944 р. Для того, щоб змалювати нестримний переможний поступ сталінських соколів, з історичних праць прибрали навіть декілька невдалих наступальних

операції, а також значну кількість окремих епізодів повітряної боротьби. Дана стаття присвячена Поліській наступальній операції березня – квітня 1944 р. і діям радянської авіації в цій операції.

В боях на Правобережній Україні у 1944 р., крім Українських фронтів взяли участь війська 2-го Білоруського фронту генерала П. А. Курочкина. У період 15.03.1944 – 5.04.1944 вони провели при підтримці 6-ї повітряної армії (ком. – генерал Ф. П. Полинін) Поліську наступальну операцію з метою визволення важливого залізничного вузла м. Ковеля. Початок операції був запланований на 15.03.1944. На момент початку операції війська фронту не закінчили зосереджувати ударні угруповання. Недостатньою була артилерійська підтримка наступальної операції. Болотяна місцевість ускладнювала пересування танкових частин, постачання боєприпасів, палива, продовольства для радянських військ. Прорив здійснювався без підтримки авіації [1, 72]. 6-а Повітряна армія, яка мала підтримувати наступальну операцію, на момент початку наступу перебувала ще на аеродромах під м. Невелем. Крім того, більша частина сил армії фактично залишалися на старих місцях базування і була перепідпорядкована командуванню 3-ї Повітряної армії. У складі 6-ї ПА залишилися тільки 336-а винищувальна авіадивізія, 3-я гвардійська штурмова авіадивізія, 72-й розвідувальний авіапункт дальньої дії, 93-й Червонопрапорний окремий розвідувальний авіапункт, 242-а нічна легкобомбардувальна авіадивізія. За кількістю літаків армія більше нагадувала корпус [2, 297].

На початку березня 6-а ПА отримала наказ концентруватися на аеродроми навколо м. Коростеня, куди перебазувався штаб повітряної армії. Перебазування армії проходило важко. Майно армії складало 32 залізничні ешелони, які дуже повільно пересувалися до місця призначення. До початку операції армії на нове місце призначення встигли

перебратися лише окремі офіцери штабу. Місцевість в районі базування була дуже заболочена, майданчиків, придатних під аеродроми, було замало. Для їх пошуків в околиці м. Коростеня була відряджена група із 18 офіцерів на чолі з генералом Дмитрієвим. Група розшукала до 40 нових майданчиків, але придатними для базування з них були лише 6 [2, 298].

Поки група займалася пошуками нових майданчиків, 47-а і 70-а ПА настільки просунулися вперед, що льотні частини армії не могли долетіти не тільки до противника, але й до передових підрозділів власних військ. Армія була терміново перенацілена в район м. Сарни, селищ Володимирець та Городець. Це викликало необхідність переадресування ешелонів, додаткових перевезень, підготовки і обладнання нових аеродромів, командних пунктів, місць розміщення особистого складу повітряної армії. До того ж 12-й і 30-й інжбати, які повинні були будувати аеродроми, запізнилися з прибуттям. 14-й інжбат був вивантажений в Коростені, а аеродроми мав будувати в Рафалівці. Таким чином, на момент прибуття льотних частин армії не були готові аеродроми, а на тих, які встигли підготувати, не було ні запасів паливно-мастильних матеріалів, ні запасів боєприпасів [4, 3].

Підготовка радянських військ до наступу не пройшла повз увагу німецької розвідки. 15.03.1944 велика група німецьких бомбардувальників намагалася атакувати станцію, але винищувачі ППО, що базувалися поряд, за даними РЛС перехопили бомбардувальники за 70 км від міста. Наліт був відбитий, збито до 30 бомбардувальників [2, 303].

15.03.1944 радянські 47-а та 70-а А перейшли у наступ. До 17.03.1944 війська 47-ї А спромоглися без підтримки танків, використовуючи розриви в німецькій обороні, просунулися вперед на відстань до 50 км. До 18.03 радянським військам вдалося оточити м. Ковель, гарнізон якого налічував до 10 тис. вояків [1, 74].

Навіть до цього часу не вдалося завершити зосередження всієї 6-ї ПА. Станом на 18.03 в ній налічувалося лише 18 Іл-2 431-го шап, 14 Як-9 163-го вап, 5 Пе-272-го драп, 85 По-2 трьох полків 242-ї НБАД [4, 8]. Решта затрималися на аеродромах під м. Невелем, де армія базувалася раніше. Крім того м. Сарни прикривалося 148-м гвардійським і 907-м особливого призначення полками винищувачів ППО зі складу 9-го ВАК ППО, які були найбільш боєздатними винищувальними частинами на ділянці 2-го Білоруського фронту [6, 7].

Активні бойові дії повітряна армія почала лише 19 – 20.03. Погодні умови були несприятливими для дій авіації. Незважаючи на це, командування фронту вимагало від авіаторів завдати масовані, концентровані та ешелоновані удари по військам противника і залізниці Любомль – Тупали. Крім того, авіатори повинні були проводити постійну розвідку районів Ковеля, Володимира-Волинського, Любомля. Важливим завданням були удари штурмовиків і нічних бомбардувальників по оточеному гарнізону м. Ковелем. Проте 6-а Повітряна армія відверто не була здатна виконати всі завдання. Реально бойові дії пілотів армії вилилися в епізодичні удари по залізницях та ворожих військах на полі бою. Навіть командування 6-ї ПА визнавало, що бойова діяльність пілотів армії майже не вплинула на перебіг наземних бойових дій на землі. Прикладів вдалих дій радянських авіаторів в цей період можна навести небагато.

19.03.1944 12 Іл-2 під командуванням гв. підполковника Кузьміна (командир 70-го гшап 3-ї ГШАД) атакували 6 залізничних ешелонів на залізничній станції Ковель та об'єкти в центрі м.Ковеля. У результаті удару вибухнули вагони з боєприпасами, було розбито до 15 вагонів з іншими вантажами і 3 паровози, знищено 4 позиції зенітних кулеметів, зруйнована залізнична колія. 21.03. 1944 7 Іл-2 того ж полка, ведені

лейтенантом Бубліковим, атакували німецький залізничний ешелон. В ході атаки радянські штурмовики знищили паровоз, 5 вагонів, вивели з ладу до 200 німецьких вояків [4, 13].

23.03. ускладнилися умови дій радянської авіації. Вночі випав глибокий сніг, який значно ускладнив орієнтування на місцевості, особливо це стосувалося недосвідчених пілотів. Розпочалися хуртовини, які змінювалися відлигами. До 5.04. погодні умови були несприятливими для дій авіації. Хмарність знизилася до 200 м, дув уривчастий вітер [4, 4]. Проте 24.03. коло завдань повітряної армії розширилося. Тепер від неї вимагалось: вести розвідку на ковельському напрямку; протидіяти деблокуванню Ковеля; зірвати перевезення на залізниці Тупали – Любомль; боротися з транспортною авіацією німців; транспортувати боєприпаси радянським військам; знищувати резерви противника на ковельському напрямку [4, 10].

Головною ударною силою армії стала 3-я ГШАД полковника О. О. Смірнова. Командування армії вимагало від пілотів 3-ї гвардійської штурмової авіадивізії знищення живої сили і техніки на полі бою, ворожих резервів у ближньому тилу, залізничних ешелонів та бронепоездів на залізницях, виконання завдань на розвідку та «вільне полювання» одиночними штурмовиками або парами літаків. Не маючи змоги виконати всі завдання, штурмова авіація все ж таки не припинила остаточно бойових вильотів [4, 11]. 26.03. лейтенант Староконь під час вильоту на розвідку погоди завдав удару по контратакуючим німецьким військам, виконавши 5 заходів. Згідно із свідченням командира 453-го німецького піхотного полка несподівана поява Іл-2 викликала паніку серед німецької піхоти [2, 306].

Більшість вильотів штурмовикам довелося виконувати дрібними групами (2–4 Іл-2) під прикриттям 2-6 Як-9 336-ї ВАД. Проте в разі необхідності командування армії організовувало удари і більшими силами.

Так, коли канал Турське форсували 10 німецьких танків і близько полку піхоти, пілоти 3-ї ГШАД завдали удар по німецьким військам чотирма групами по 6–10 штурмовиків. Атаки виконувалися з інтервалом 10 – 15 хвилин. У результаті німці зазнали втрат і припинили просування. Група лейтенанта Бублікова в районі станції Тупали віднайшла ворожий бронепοїзд. Пара Бублікова атакувала бронепοїзд ПТАБАми. В цей час інші літаки групи придушували вогонь зенітних гармат та кулеметів. В результаті бронепοїзд був виведений з ладу [4,12].

Винищувачі 336-ї ВАД головним чином забезпечували дії штурмовиків і намагалися боротися з транспортними літаками німців. У період з 17.03. по 23.03. винищувачі прикривали «Іли» групами від 2-х до 6-и «яків». Німецька винищувальна авіація в цей час діяла окремими парами літаків і майже не чинила опору. Але з 24.03 на німецькому боці фронту покращилася погода і німецькі винищувачі збільшили наряд патрулів до 6 – 12 літаків. Радянське командування змушене було також збільшити наряд винищувачів до 6 – 12 [4, 12]. Але якщо з німецького боку діяли головним чином досвідчені німецькі та іспанські аси з JG 51, то з радянського боку в бій пішли пілоти-новачки, які мали лише по 20-30 годин нальоту в запасних авіаполках. В частинах 6-ї ПА молоде необстріляне поповнення складало до 60% льотного складу. Так в 163-му вап 336-ї ВАД таких пілотів було 34%, в 265-му вап – 66%, у 488-му вап – 71% [5, 21].

Молоді винищувачі вступали в бій без попереднього вивчення району бойових дій з повітря, не мали практично ніякого досвіду ведення повітряних боїв. У нормальній ситуації їх вводили б в бій щонайменше кілька тижнів. Але командування 2-го Білоруського фронту вимагало негайних масованих дій, незважаючи на протести генерала Ф. Полинїна. Командування 6-ї ПА змушене було посилати в бій новачків. В результаті повітряна армія зазнала зайвих втрат.

Важливим завданням для радянських винищувачів був захист залізничної станції Сарни. Розуміючи важливість для радянського наступу цього залізничного вузла, німці піддавали його постійним ударам пікірувальників SG 1 та бомбардувальників KG 3 і I/KG 4. Їх прикривали Me-109 з JG 51 або FW-190 з тієї ж SG 1.

19.03 15 Як-9 з 148-го гвап ППО і 163-го вап 6-ї ПА були підняті на відсіч групі, що складалося із близько 70 Ju-88 та He-111. Радянські винищувачі перехопили ворожі бомбардувальники в районі Домбровіце і збили 9 літаків. До Сарн прорвалися лише 9 «юнкерсів» та 1 «хейнкель», які здійснили бомбардування з одного заходу під вогнем радянських зенітних гармат та кулеметів. Станція майже не зазнала руйнувань [4, 14]. Але в наступні дні спроби німецьких бомбардувальників прорватися до станції не припинялися. В повітряних боях з ними винищувачі 6-ї ПА та ППО заявили про знищення 26-27.03 не менш ніж 24-х літаків. Особливо відзначилися пілоти-винищувачі 148-го гвап ППО Н. Часних та В. Іванов, що збили в парі 8 німецьких літаків [2, 307].

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

Користуючись слабкістю радянської авіації, німці перекинули резерви залізницею Любомль – Тупали і почали контратакувати радянські війська. З 22.03 атаки німців підтримали німецькі бомбардувальники, які групами по 18-20 Ju-87 чи Ju-88 бомбардували радянські війська. Радянські

винищувачі не змогли прикрити наземні війська, і останні щоденно потерпали від ворожих нальотів. 27.03 німці почали тіснити 47-у А вздовж залізниці Любомль – Ковель. Німецькі війська повільно просувалися завдяки потужній броні та далекобійним гарматам кількох танків «Пантера», які повільно рухалися попереду піхоти, поступово розстрілюючи радянські танки, артилерію та кулемети. Радянські наземні війська не мали відповідних протитанкових засобів і мусили відступати, втрачаючи людей і озброєння [3, 93-95]. Вже 27.03 радянські війська залишили Ратно, Міньки, Оглове і Заблотце [1, 73].

Активно діяла 242-а нічна бомбардувальна авіадивізія полковника Абаніна. З самого початку операції У-2 завдавали ударів по німецьким військам. Одиночні У-2 протягом всієї ночі безперервно атакували позиції німців. Літаки злітали з різних майданчиків з інтервалом 1 – 2 хвилини з таким розрахунком, щоб над ціллю одночасно опинилося по 5 – 6 машин. Групи У-2 діяли з часовим інтервалом 10 – 12 хвилин. Бомби скидалися з горизонтального польоту, або ж пологого піке під кутом 5 – 20 градусів, з висоти 500-1000 м. У беззор'яні ночі ціль підсвічувалася ОсАБаами [4, 10].

26.03 повітряна розвідка помітила перегрупування гарнізону. Проте штурмова авіація не змогла завдати удару по місту внаслідок несприятливих погодніх умов над аеродромами. Тому командування наказало задіяти 242-у НБАД. Місто, як і в попередні дні, було прикрите винищувачами. На станції були розміщені зенітні гармати та кулемети. Тому удар був ретельно спланований. 27.03 о 10-й годині ранку 21 По-2 атакували Ковель. Удар виконувався з різних напрямків та висот з виконанням протизенітного маневру. Нічні бомбардувальники діяли дрібними групами і одиночними екіпажами. Виконувався лише один захід на ціль, а відхід здійснювався на підвищеній швидкості. Незважаючи на щільний вогонь ЗА та ЗК і атаки FW-190, пілотам У-2 вдалося виконати

завдання без втрат, якщо не враховувати 3-х пошкоджених літаків. У місті виникло кілька вогнищ пожежі, був підпалений ешелон та зруйнована привокзальна будівля [4, 10; 2, 309 – 310].

Ще одним важливим завданням для 242-ї НБАД стало постачання радянських військ боєприпасами. Вже 24.03 командування 47-ї армії почало доповідати про нестачу боєприпасів у війську. Дістатися переднього краю на той момент могли лише літаки. Найбільш чисельною частиною у складі 6-ї ПА була дивізія У-2. Тому найбільш легким бомбардувальникам і доручили це завдання. Пілоти дивізії виконували транспортні вильоти за будь-якої погоди. Перевага віддавалася польотам у складних метеоумовах. Боєприпаси та продовольчі вантажі підвішувалися на У-2 в ящиках під крила. В такому вигляді У-2 вилітали з майданчика Маневичі в райони Любитове, Забродзе, Облапи. Там пілоти або сідали на придатні майданчики, або скидали вантажі з бриючого польоту на зниженій швидкості [4, 11].

На маршрутах руху транспортних літаків постійно чергували німецькі «мисливці». Над відкритою місцевістю вони встигали виконати по 1-2 атаки, поки У-2 тікали в хмарність, або візуально губилися на фоні лісу. Тому, пілоти 242-ї НБАД прокладали маршрути поза лінійними орієнтирами, використовували літаки лише з літнім камуфляжем. В результаті тільки 26 – 31.03 242-а НБАД виконала 586 транспортних літаковильотів і перевезла для 47-ї А 93350 кг різних вантажів [4, 11]. Втрати У-2 від атак ворожих «мисливців» склали 6 літаків за час операції [4, 18].

Проте німецькі війська продовжували атаки з метою деблокування ковельського гарнізону. Не забарилася і німецька «відповідь» на бомбардування Ковеля. В ніч на 28.03 в період 0.50 – 1.50 до 33 He-111 з KG 4 атакували станцію. Загалом на станцію було скинуто до 200 фугасних та стільки ж освітлювальних авіабомб. Зенітна артилерія

спромоглася збити 2 літаки і розстріляти до 150 ОсАБ, але зірвати наліт не змогла. Залізничний вузол зазнав руйнувань [4, 14].

328.036-а ПА отримала завдання частиною сил штурмувати німецькі війська, що наступали з північного заходу, але через погану погоду та невелику чисельність не могла повністю виконати завдання, за винятком окремих вильотів. Так, 29.03 12 Іл-2 старшого лейтенанта Бублікова атакували німецькі резерви на шляху Мокрани – Гурники. Штурмовики виконали 4 атаки з висоти 400 – 600 м з «кола», ушкодивши до 20 вантажівок, 1 легковий автомобіль, 5 – 6 гармат і вивели з ладу до взводу піхоти [4, 13]. 30.03.1944 2 Іл-2 старшого лейтенанта Молева атакували скупчення танків і піхоти німців. Пара Молева застосувала ПТАБ та гармати і знищила 5 танків, ушкодила 3, а також розсіяла німецьку піхоту, яка пересувалася разом з танками [4, 13].

В умовах повного переходу ініціативи в руки німців велике значення мала взаємодія літаків в радянських групах. Так, 27.03 4 Іл-2 старшого лейтенанта Белавіна з 33-го гшп витримали бій з двома «фокке-вельфами». Один німецький винищувач атакував штурмовики ззаду-згори, інший одночасно заходив ззаду-знизу. В ході атаки німці мінялися місцями і повторювали атаку, заходячи знизу та згори під різними кутами. «Іли» ухилялися від атак «змійкою», одночасно прикриваючи одне одного вогнем турельних кулеметів та крильових гармат. На восьмому заході один з німецьких винищувачів був ушкоджений лейтенантом Молевим і ворожі «мисливці» вийшли з бою [4, 14].

Проте далеко не кожного разу бій проходив вдало. Не завжди добре взаємодіяли штурмовики з винищувачами прикриття. В один з останніх днів березня група Іл-2, яку прикривали 2 Як-9 була атакована 4 FW-190. «Яки» зв'язали боєм ворожі винищувачі. Але Іл-2, скинувши бомби відійшли на свою територію, залишивши молодих винищувачів сам на сам

з досвідченим противником. Обидва радянські винищувачі були збиті німцями [4, 14].

В ніч з 3 на 4 квітня німці здійснили новий масований наліт на Сарни. Близько 50 німецьких бомбардувальників Ju-88 і He-111 одиночними літаками атакували станцію і командний пункт 6-ї ПА. Німецькі літаки заходили на ціль з різних напрямків з інтервалом 15 – 20 хвилин. Бомби скидалися ними з висоти 2000 – 3000 м з пологого пікірування та горизонтального польоту. Після бомбардування німецький розвідник сфотографував станцію, використовуючи фотоавіабомби. КП повітряної армії не постраждав, а от залізнична станція зазнала нових руйнувань. До середини квітня внаслідок постійних ударів ворожої авіації місто вигоріло практично наполовину [4, 14].

Невдалими були і дії наземних військ. 4.04 Ковель був деблокований, а радянські війська відступили на схід [1, 73]. Причиною поразки Поліської наступальної операції, безумовно, була нестача сил у 2-го Білоруського фронту, а також авантюрний характер її планування і проведення. До об'єктивних факторів, які зумовили поразку радянських військ можна безумовно віднести і погану погоду, і болотяну місцевість, які значно ускладнили умови наступу.

Важливим фактором стала недостатня авіаційна підтримка військ фронту. Так, протягом операції середня кількість літаків у 6-й ПА дорівнювала 181, у тому числі 53 Як-9, 76 У-2, 30 Іл-2 і 22 Пе-2Р [4, 7]. За своєю чисельністю армія серйозно поступалася противнику і не змогла виконати всі завдання, які покладало на неї командування фронту. Погода обмежила кількість використаних літаків, ускладнила пілотам виконання бойових завдань. Авіаційні підрозділи пішли в бій не закінчивши зосередження. Авіатори не мали часу для того, щоб вивчити район бойових дій, що призвело до численних випадків невиконання завдань

через втрату орієнтації. Загалом в період з 17.03-5.04.1944 не виконали завдання 172 екіпажі, в тому числі 77 – вночі [4, 3]. Часто пілоти не могли відшукати власний аеродром і здійснювали вимушену посадку, ламаючи бойову техніку.

За вимогою командування фронту командири 6-ї ПА мушили кидати в бій необстріляних пілотів, що призводило до значних втрат армії. Характерно, що 6-а повітряна була єдиним авіаційним з'єднанням, яке в боях на Правобережній Україні мало співвідношення втрат на користь противника навіть за даними радянського командування. Так, 18.03. – 5.04.1944 радянські пілоти заявили про знищення 26 ворожих літаків у 42 - х повітряних боях. З цієї кількості наземні війська підтвердили знищення 10 FW-190, 1 FW-189, 2 Ju-88, 2 Ju-52 і 1 Hs-126. Протягом цього періоду власні бойові втрати армії склали 48 літаків, збитих в повітряних боях, і таких, що не повернулися з бойових завдань з невідомої причини. Армія втратила 18 пілотів, 4 штурманів і 8 повітряних стрільців загиблими і 9 льотчиків, 2 штурманів, 4 повітряних стрільці зниклими [4, 182].

Не слід однак недооцінювати зусилля радянських пілотів. Незважаючи на те, що протягом операції лише 9 днів та 7 ночей були повністю льотними, радянські авіатори здійснили 3008 літако-вильотів. У тому числі пілоти У-2 здійснили 1622 літако-вильоти (1022 – вночі), штурмовики 805 бойових вильотів, винищувачі – 529 літако-вильотів, пілоти розвідників Пе-2 – 65літако-вильотів [4, 16]. У результаті пілотам армії було зараховано знищення 36 танків, 6 БТР, 1 тягача, 408 автомашин, 11 автоцистерн, 352 возів, 131 залізничного вагона, 12 паровозів, 31 сховища боєприпасів і 7 сховищ паливно-мастильних матеріалів, 46 гармат польової і зенітної артилерії, 16 мінометів, 5 зенітних кулеметів, 8 ДЗОТів, близько 300 коней, до 5 батальйонів піхоти. Крім того, було зареєстровано близько 275 пожеж і 42 вибухи великої сили [4, 19].

Німецька авіація переважала 6-у ПА чисельно. Відповідно і активність її була більшою. За час операції радянськими постами ВНОС було зареєстровано до 3902 літако-прольоти німецьких літаків. В тому числі 715 прольотів виконали німецькі винищувачі, 2872 вильоти виконали німецькі бомбардувальники та розвідники (в тому числі до 292 вночі), 315 прольотів – транспортні літаки німців. Слід однак зазначити, що реальна кількість вильотів німецької авіації була більшою. Місцевість в районі Ковеля не дозволяла створити густу мережу постів спостереження і тому не всі прольоти німецьких літаків реєструвалися [5, 20].

Джерела та література

1. Мощанский И. Освобождение Белоруссии. Боевые действия Калининского, Западного и Белорусских фронтов 26 сентября 1943 – 5 апреля 1944 /серия «Военная летопись»/ – М.: ООО «БТВ-МН». – 2006. – 76 с.
2. Польшин Ф.П. Боевые маршруты. – М.: Воениздат. – 1972. – 390 с.
3. Фей Вилли. Танковые сражения войск СС. – М.: Яуза; Эксмо. – 2009 – 416 с.
4. Центральний Архів Міністерства оборони Російської Федерації (Далі – ЦАМО РФ). – Ф. 6. – Оп. 5220. – Спр. 72.
5. ЦАМО РФ. – Ф. 6. – Оп. 5220. – Спр. 62.
6. ЦАМО РФ. – Ф. 9. – Оп. 1. – Спр. 33.
7. «The Luftwaffe, 1933 – 45» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ww2.dk/>

V. Kolehkin

Боевые действия 6-й воздушной армии в Полесской операции

Статья посвящена боевым действиям авиации в Полесской наступательной операции 15.03. – 5.04.1944. В статье рассматриваются: организация авиации противоборствующих сторон, численный состав 6-й Воздушной армии ВВС СССР и 6-го Воздушного флота Люфтваффе накануне и в ходе Полесской наступательной операции, тактика авиации противоборствующих сторон, результаты воздушных боёв и ударов по наземным целям.

Великая Отечественная война, авиация, авиадивизия, Полесье

V. Kolehkin

Battle actions 6 - i of air army in the Polesye operation

The article is devoted the battle actions of aviation in the Polesskoy offensive operation 15.03. – 5.04.1944. In the article examined: organization of aviation of opposing sides, numerical strength of the 6th Air army of VVS of the USSR and 6th Air force of Luftwaffe the day before and during the Polesskoy offensive operation, tactic of aviation of opposing sides, results of air combats and shots on surface aims.

Great Patriotic war, aviation, aviadiviziya, Polissya