

7 мая 1987 года был воздвигнут Мемориальный знак (во дворе института) в память о сотрудниках и студентах ветеринарного института, погибших в годы Великой Отечественной войны.

Заключение. В 2005 году (60-летие Великой Победы) по инициативе Антона Ивановича Ятусевича (ректор с 1998 по 2019 год) была издана книга о сотрудниках института – участниках Великой Отечественной войны.

Пока были живы преподаватели-участники Великой Отечественной войны, представители ректората, профсоюзного комитета, Совета ветеранов, молодежных организаций постоянно навещали их на дому.

Сегодня их имена должен знать каждый сотрудник, студент и выпускник академии. Знать и гордиться своей причастностью к ним, так как они работали и учились в том же учебном заведении, в вузе, который был для них родным!

Боевые и трудовые биографии, военные подвиги сотрудников института – участников Великой Отечественной войны – изложены в подготовленной к изданию книге М. К. Дятлова «Наша память – их бессмертие», посвященной 80-летию освобождения Витебска от немецко-фашистских захватчиков и 100-летию со дня образования Витебской ордена «Знак Почета» государственной академии ветеринарной медицины.

Литература 1. *Память народа: Подлинные документы о Второй мировой войне [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://pamyat-naroda.ru/>. – Дата доступа : 15.05.2023 –20.08.2023.* 2. *Подвиги и судьбы партизан в документах [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://Partizany.by/>. – Дата доступа: 20.05.1923–18.08.2023.* 3. *Гуревич Дина Лазаревна [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://jewmil.com/biografii/item...gurevich-dina-lazarevna/>. – Дата доступа : 09.08.2023.* 4. *УО «Витебская ордена «Знак Почета» государственная академия ветеринарной медицины [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.vsavm.by/>. – Дата доступа : 25.08.2023.*

УДК 355.48

ИВИЦКИЙ А. М., канд. историч. наук, доцент

УО «Витебская ордена «Знак Почета» государственная академия ветеринарной медицины», г. Витебск, Республика Беларусь

ДЕЙСТВИЯ СОВЕТСКИХ ВОЕННО-ВОЗДУШНЫХ СИЛ ПО СРЫВУ АВИАЦИОННЫХ ПЕРЕВОЗОК ПРОТИВНИКА ВО ВРЕМЯ СТАЛИНГРАДСКОЙ СТРАТЕГИЧЕСКОЙ НАСТУПАТЕЛЬНОЙ ОПЕРАЦИИ (19 НОЯБРЯ 1942 – 2 ФЕВРАЛЯ 1943 ГГ.)

Резюме. В данной статье на основе данных исторических исследований рассматриваются действия советских военно-воздушных

сил (далее – ВВС) по срыву немецких авиационных перевозок во время сталинградской стратегической наступательной операции. В работе отражены попытки противника организовать снабжение окруженной под Сталинградом группировки воздушным путем, проанализированы причины их провала и дана оценка роли советской авиации в срыве планов немецкого командования.

Ключевые слова: Великая Отечественная война, Сталинградская битва, военно-воздушные силы.

Введение. Сталинградская битва по праву считается одним из важнейших и крупнейших сражений Второй мировой и Великой Отечественной войн. Одержав в ней Победу, Красная Армия положила начало коренному перелому в войне, изменив ход боевых действий на всем советско-германском фронте. Важнейший вклад в успешное завершение Сталинградской битвы внесли советские ВВС, не позволившие противнику организовать снабжение по воздуху своей окруженной группировке, что несомненно ускорило ее крах.

Материалы и методы исследований. Методологическую основу работы составляют общенаучные и специально-исторические методы исследований. При подготовке публикации использовались данные исторических исследований и интернет-ресурса.

Результаты исследования. В Сталинграде еще шли тяжелые оборонительные бои, когда советское командование приступило к разработке плана контрнаступления, получившего кодовое наименование «Уран». Для поддержки с воздуха сухопутных войск была создана мощная авиационная группировка общей численностью 1916 боевых самолетов (по другим данным 1350 боевых самолетов), из которых 1360 – было исправно. В то же время, по советским данным, численность авиации противника на этом участке фронта составляла около 1200 самолетов. Таким образом, советские ВВС заблаговременно смогли добиться количественного превосходства над люфтваффе [4, с. 683; 7, с. 314; 8, с. 35-36].

Завершив концентрацию сил, 19 ноября 1942 г. Красная Армия перешла в контрнаступление – началась Сталинградская стратегическая наступательная операция. Прорвав оборону противника, войска Юго-Западного, Донского и Сталинградского фронтов через четыре дня замкнули кольцо окружения, в котором оказались 22 дивизии и 160 отдельных частей из состава 6-й полевой и 4-й танковой армий противника (более 300 тыс. человек) [3, с. 112-113; 7, с. 314]. Однако, действовать в это время сухопутным войскам пришлось практически без поддержки с воздуха, так как туманы, снегопады, метели резко ограничили применение военно-воздушных сил обеих враждующих сторон. Лишь с 25 ноября 1942 г., когда погода улучшилась, активность авиации возросла. Так, до 30 ноября советские летчики произвели 6741 самолето-вылет и за период с 25

по 30 ноября 1942 г. уничтожили по их заявкам около 200 самолетов противника. Люфтваффе же до 30 ноября совершили лишь 1381 самолетовылет. Столь невысокая интенсивность боевой работы авиации противника убедительно доказывает тот факт, что оперативное господство в воздухе оказалось в руках военно-воздушных сил Советского Союза [8, с. 37].

Несмотря на тяжелое положение, в которое попала немецкая группировка, А. Гитлер категорически запретил командующему 6-й полевой армии Ф. Паулюсу прорываться из окружения. Вместо этого фюрер потребовал удерживать позиции и пообещал ему ежедневно доставлять по воздуху 500 тонн грузов. Однако, вскоре стало понятно, что силы немецкого 4-го воздушного флота не в состоянии не только выполнить обещания Гитлера, но и доставлять по 300 тонн грузов в день, затребованных высшим командованием люфтваффе. По расчетам, для выполнения поставленной фюрером задачи необходимо было около 250 трехмоторных транспортных самолетов Ju 52, в то время как в ноябре 1942 г. в составе 4-го воздушного флота их было лишь 200. В результате, пришлось срочно собирать Ju 52 по всей Германии, снимать с других направлений, а также вынужденно привлекать к транспортным операциям практически любые пригодные для перевозки грузов самолеты, например, – бомбардировщики He 111. В декабре 1942 г. под Сталинградом находилось уже 240 Ju 52, примерно 130 He 111 и около 60 Ju 86. В начале января 1943 г. для снабжения 6-й армии Паулюса противнику удалось собрать приблизительно 600 самолетов, однако, несмотря на это, ежедневные поставки грузов окруженным так и не достигли заданных показателей [1, с. 393, 394; 7, с. 315].

В какой-то степени неудачи, постигшие люфтваффе под Сталинградом, можно объяснить капризами погоды: морозами, метелями, снежными бурями и туманами, снижавшими активность немецкой транспортной авиации [1, с. 394, 396, 397, 401, 403]. Но все же главным препятствием на пути воздушных перевозок люфтваффе стала советская авиация. Первое время немецкие Ju 52 прорывались к кольцу окружения поодиночке или мелкими группами по 2-3 самолета. Не имея прикрытия, они стремились как можно быстрее оказаться над кольцом окружения, где истребители люфтваффе имели стабильное преимущество. На эту тактику советское командование ответило организацией засад на маршрутах полетов немецких транспортных самолетов. В результате, уже с середины ноября 1942 г. немецкая транспортная авиация была вынуждена прекратить полеты группами в дневное время [2, с. 130-131; 7, с. 316; 9, с. 146, 177].

В то же время, активизация действий немецкой транспортной авиации вызвала обеспокоенность советского командования. Стабильное снабжение окруженной группировки противника горючим, боеприпасами и продовольствием давало возможность ей успешно удерживать свои

позиции до подхода подкреплений. Для ликвидации этой угрозы вокруг кольца окружения были созданы четыре зоны воздушной блокады.

Первая зона находилась за внешним кольцом окружения и включала аэродромы базирования немецкой авиации (Морозовская, Тацинская, Сальск, Новочеркасск, Ростов), удары по которым наносили бомбардировщики и штурмовики 8-й и 17-й советских воздушных армий и самолеты авиации дальнего действия.

Вторая зона располагалась между внешним и внутренним фронтами окружения и была разделена на сектора, четыре из которых были закреплены за авиадивизиями из состава 8-й и 16-й воздушных армий (из расчета одна дивизия на сектор), а еще один – за самолетами 102-й истребительной авиационной дивизии противовоздушной обороны (далее – ИАД ПВО). Эта зона предназначалась для перехвата немецких транспортных самолетов в воздухе, поэтому на их вероятных маршрутах полета патрулировали истребители, а на аэродромах было организовано дежурство истребителей и штурмовиков. Для наведения советских летчиков на цели использовались радиолокаторы и радиостанции наведения.

В третьей зоне, расположенной непосредственно вокруг «котла», задача по уничтожению транспортной авиации противника возлагалась на 395 зенитных орудий и около 240 зенитных пулеметов, установленных на возможных маршрутах полетов немецких самолетов.

Четвертая зона включала аэродромы и посадочные площадки Питомник, Гумрак, Карповка и Босаргино, располагавшиеся внутри территории, занимаемой окруженной немецкой группировкой. Тут задача по срыву немецких перевозок возлагалась на часть сил 16-й и 8-й воздушных армий, а также специально выделенный полк особого назначения 102-й ИАД ПВО. Кроме того, по ночам беспокоящие удары по этим аэродромам наносили легкие бомбардировщики По-2 [2, с. 130; 6, с. 20; 7, с. 317].

Организация воздушной блокады еще больше усложнила доставку грузов окруженной немецкой группировке, так как требовала для самолетов транспортной авиации постоянного истребительного сопровождения, организовать которое из-за нехватки сил противнику так и не удалось [2, с. 131]. Еще более тяжелой ситуация для люфтваффе стала после успешного наступления советских войск, вынудившего немцев покинуть близлежащие аэродромы, в том числе находящиеся и внутри кольца окружения (там ранее базировались до 40 Vf 109). Новые аэродромы располагались на значительном расстоянии от Сталинграда и немецким истребителям уже не хватало дальности полета для сопровождения самолетов, осуществляющих воздушные перевозки [2, с. 130; 9, с. 177]. Попытка решить эту проблему, оснастив Vf 109 и Vf 110 подвесными топливными баками, не смогла спасти положение [2, с. 131].

По свидетельству немецкого генерала В. Швабедиссена: «Потери немецких транспортных самолетов стали просто невыносимыми и в некоторых случаях достигали половины и даже более от численного состава групп, направлявшихся на выполнение заданий по транспортировке грузов» [9, с. 177]. В результате, уже к началу января 1943 г. немецкая транспортная авиация практически полностью прекратила дневные полеты в Сталинград. Вероятно, летать днем рисковали лишь самолеты, обладавшие мощным оборонительным вооружением – в основном бомбардировщики He 111, и то только с истребительным эскортом [7, с. 318; 9, с. 177].

10 января 1942 г. войска советского Донского фронта приступили к уничтожению окруженной группировки противника. Уже 16 января в руках Красной Армии оказался главный аэродром внутри кольца окружения – Питомник, а вскоре и Гумрак – последний аэродром в «Сталинградском котле» [1, с. 404-405, 408; 7, с. 319]. Их потеря фактически означала крах «воздушного моста» и гибель 6-й полевой армии, так как единственным способом снабжения окруженных оставался сброс грузов на парашютах, большая часть из которых попадала в руки советских войск [7, с. 319-320]. В итоге, оказавшись в безвыходном положении, 31 января 1942 г. прекратила сопротивление южная группа войск 6-й полевой армии во главе с генерал-фельдмаршалом Ф. Паулюсом, а 2 февраля – и северная [4, с. 684].

Сталинградская битва закончилась настоящим триумфом советских ВВС, действия командования которых западные историки называют образцом тщательного планирования и умелого использования ресурсов [2, с. 130]. Так, немецкой транспортной авиации за весь период деятельности «воздушного моста» ни разу не удалось доставить окруженным ни обещанных Гитлером 500, ни даже 300 тонн грузов в день, в среднем в сутки им перебрасывалось приблизительно 94 тонны, и даже в самые удачные дни – лишь несколько более 200 тонн [1, с. 396-397, 401; 5; 7, с. 315]. В то же время, эта провалившаяся попытка спасения 6-й полевой армии стоила люфтваффе огромных потерь. Так, по данным немецкого исследователя К. Беккера, с 24 ноября 1942 г. по 31 января 1943 г. немецкая авиация потеряла 490 самолетов: 266 Ju 52, 165 He 111, 42 Ju 86, 9 Fw 200, 7 He 177 и 1 Ju 290 [1, с. 409]. В советских исследованиях фигурируют куда большие цифры – около 1200 самолетов противника (775 транспортных, 189 бомбардировщиков и 200 истребителей), выведенных из строя за время воздушной блокады. Для сравнения: потери советских ВВС с 19 ноября 1942 г. по 2 февраля 1943 г. оцениваются в 706 боевых самолетов [3, с. 346; 6, с. 21]. Особенно тяжелые потери понесла транспортная авиация Германии, лишившаяся, по данным немецкого полковника Родена, около 1000 человек летного состава [8, с. 38]. Многие из погибших были опытными инструкторами летных школ, что не могло

не сказаться на качестве подготовки будущих немецких летчиков [2, с. 132; 9, с. 136]. Таким образом, нельзя не согласиться с мнением некоторых исследователей, что «воздушный мост» без преувеличения стал могилой немецкой транспортной авиации и ударом, от которого люфтваффе так и не оправились [1, с. 409; 2, с. 101].

Заключение. Таким образом, в ходе Сталинградской стратегической наступательной операции советские ВВС, быстро завоевав оперативное господство в воздухе, организовали эффективную блокаду окруженной группировки противника, тем самым сорвав планы немецкого командования по ее снабжению воздушным путем. В попытках прорыва к окруженным немецкая транспортная авиация понесла огромные потери, но так и не смогла наладить поставки даже минимально необходимого объема грузов, что несомненно ускорило гибель вражеской группировки.

Литература: 1. Беккер, К. *Военные дневники люфтваффе. Хроника боевых действий германских ВВС во Второй мировой войне* : пер. с англ. / К. Беккер, пер. А. С. Цыпленкова. – Москва : ЗАО Центрполиграф, 2004. – 540 с. 2. Больных, А. Г. *XX век авиации* / А. Г. Больных. – Москва : Яуза : Эксмо, 2010. – 352 с. 3. *Великая Отечественная без грифа секретности. Книга потерь : новейшее справочное издание* / Г. Ф. Кривошеев [и др.]. – Москва : Вече, 2009. – 384 с. 4. *Великая Отечественная война 1941–1945 : энциклопедия* / гл. ред. М. М. Козлов. – Москва : Советская энциклопедия, 1985. – 832 с. 5. Дерр, Г. *Поход на Сталинград*. – Москва : Воениздат, 1957. – 140 с. [Электронный ресурс] // *Милитера*. – Режим доступа : http://militera.lib.ru/h/doerr_h/07.html. – Дата доступа: 08.09.2023. 6. Кожевников, М. *Воздушная блокада* // *Военно-исторический журнал*. – 1974. – № 11. – С. 18-26. 7. Спик, М. *Асы союзников* : пер. с англ. / М. Спик, пер. А. А. Жеребилова. – Смоленск : Русич, 2003. – 464 с. 8. Тимохович, И. В. *В небе войны* / И. В. Тимохович. – Москва : Воениздат, 1986. – 332 с. 9. Швабедиссен, В. *Сталинские соколы: Анализ действий советской авиации в 1941-1945 гг.* : пер. с англ. / В. Швабедиссен. – Минск : Харвест, 2004. – 528 с. ил.

УДК 1(075)

КЛИМЕНТЬЕВА И. А., старший преподаватель

УО «Витебская ордена «Знак Почета» государственная академия ветеринарной медицины», г. Витебск, Республика Беларусь

ПРОБЛЕМА ЦЕННОСТЕЙ И ЦЕННОСТНЫХ УСТАНОВОК В XXI ВЕКЕ

Резюме. В современном мире ведущими становятся общечеловеческие ценности, направленные на дальнейший прогресс цивилизации. Приоритет отдается общегуманистическим ценностям,