

ценностные ориентиры и способствует правильной расстановке жизненных приоритетов. Знание исторического и культурного прошлого делает человека духовно богаче, способствует выработке активной жизненной позиции. Подрастающему поколению необходимо знать, какая у нашей страны непростая история, чтобы выбрать правильную дорогу в будущее.

Литература: 1. *Тростенец : трагедия народов Европы, память в Беларуси / Департамент по арх. и делопроизводству М-ва юст. Респ. Беларусь ; сост. В. И. Адамушко [и др.]. – Минск : Энциклапедыя імя Пятруся Броўкі, 2016. – 520 с.* 2. *Что такое историческая память и почему она интересна белорусской социологии? [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://socio.bas-net.by/chto-takoe-istoricheskaya-pamyat-i-rocheti-ona-interesna-belorusskoj-sotsiologii/>. – Дата доступа : 03.05.2024.* 3. *Яцкевіч, Н. А. Трасцянец. Трагедыя народаў Еўропы / Н. А. Яцкевіч, М. Г. Нікіцін. – Мінск : Энциклапедыя імя Пятруся Броўкі, 2018. – 128 с.*

УДК 94(476.4)“1941/1945”

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

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

ДЕЙСТВИЯ ВОЕННО-ВОЗДУШНЫХ СИЛ ЗАПАДНОГО ФРОНТА ПО РАЗРУШЕНИЮ ПЕРЕПРАВ ПРОТИВНИКА У Г. БОБРУЙСКА 30 ИЮНЯ 1941 Г.

Введение. Несмотря на разгром основных сил Западного фронта, советское командование продолжало верить в возможность остановить продвижение противника на днепровском рубеже и преломить ситуацию в свою пользу. Во многом успех операции зависел от того, удастся ли задержать врага у переправ через Березину, тем самым выиграв время для сосредоточения на Днестре сил второго стратегического эшелона. Из-за нехватки резервов важная роль в решении этой задачи отводилась авиации. Своими атаками она должна была затруднить немецким войскам форсирование Березины и, в первую очередь, на наиболее угрожающем участке у г. Бобруйска. Однако, несмотря на героизм советских летчиков, из-за ошибок, допущенных командованием Западного фронта, существенным образом замедлить продвижение противника не удалось.

Материалы и методы исследований. Подготовка статьи осуществлялась на основе данных научных изысканий отечественных и зарубежных авторов и воспоминаний участников событий с использованием общенаучных и специально-исторических методов исследований.

Результаты исследований. Уже через несколько дней после начала Великой Отечественной войны в полосе Западного фронта сложилась крайне тяжелая обстановка, его основные силы были разгромлены, открывая противнику путь на Смоленск и Москву, а свежие резервы только выдвигались из глубины страны. Однако, для того чтобы они успели занять новые рубежи по реке Днепр, необходимо было выиграть время, сдерживая немцев на любых пригодных для обороны участках. Для этого хорошо подходили естественные водные преграды. Именно поэтому находившейся на пути противника Березине и расположенному на ее западном берегу Бобруйску отводилась важная роль в планах советского командования. Однако, по всей видимости, из-за неудобного для обороны размещения города, командуемый 4-й армией генерал-майор А. А. Коробков распорядился его покинуть и силами сводного отряда генерал-майора С. И. Поветкина организовать оборону восточного берега Березины [13, с. 349, 352].

К этому времени части немецкой 2-й танковой группы под командованием генерал-полковника Г. Гудериана, оставив пехоте ликвидацию окруженной в Белостокском котле советской группировки, стали продвигаться на восток, стремясь как можно скорее занять область Смоленск-Ельня-Рославль. Уже утром 28 июня 1941 г. в Бобруйск вступили подразделения 3-й танковой дивизии под командованием генерал-лейтенанта В. Моделя, однако, несмотря на все их старания, захватить чрезвычайно важные мосты через Березину не удалось – они были заблаговременно уничтожены советскими саперами [1, с. 303; 3, с. 172, 173; 13, с. 352, 353; 14, с. 55].

Выход противника к городу вызвал обеспокоенность советского командования, так как в случае форсирования немцами Березины возникала опасность прорыва противника к Днепру до занятия этого рубежа армиями второго стратегического эшелона. Однако резервов, необходимых для организации прочной обороны этого участка, не было, поэтому задача по сдерживанию продвижения врага легла на авиацию Западного фронта, значительная часть которой с 28 июня 1941 г. была перенацелена на бобруйское направление. Однако противник также усилил свою авиационную группировку на данном участке фронта и подтянул к городу зенитные средства. В частности, 29 июня 1941 г., на оставленный советскими летчиками Бобруйский аэродром, перебазировались Bf 109F-2 из JG-51 [6, с. 6; 13, с. 352, 354].

В тот же день, 29 июня 1941 г., немцам на пароме удалось переправиться через Березину и захватить небольшой плацдарм на восточном берегу. Все попытки выбить их с занятых позиций не увенчались успехом. В то же время командование Западного фронта, основываясь на данных разведки, ожидало форсирования основных немецких сил на флагах обороны сводного отряда генерал-майора С. И.

Поветкина, видимо, считая действия противника у Бобруйска лишь отвлекающим манером. Поэтому, вместо того, чтобы бросить силы всей своей авиации на ликвидацию вражеского плацдарма, командующий военно-воздушными силами (далее – ВВС) фронта генерал-майор А. И. Таюрский отдал боевое распоряжение 23-й скоростной авиадивизии и 4-му штурмовому авиационному полку (далее – 4-й шап) наносить удары по переправам в районах Доманово и Щатково. На сегодняшний день некоторые исследователи не только считают это решение ошибочным, но и вовсе ставят под сомнение сам факт намерения противника форсировать Березину в указанных местах. Так или иначе, но выполняя приказ А. И. Таюрского, только 4-й шап лишился от 8 до 13 Ил-2, еще 12 самолетов потерял 99-й скоростной бомбардировочный авиаполк. В то же время, по данным противника, из-за атак «мессершмиттов» из состава JG 51 советские ВВС недосчитались 27 самолетов [2, с. 48; 6, с. 6; 8, с. 179-180; 13, с. 354, 355, 356].

Утром 30 июня 1941 г. события под Бобруйском стали принимать по-настоящему угрожающий характер: противник навел понтонный мост через Березину и приступил к переброске войск на восточный берег. Узнав об этом, в 6 часов 45 минут начальник Генерального штаба Г. К. Жуков поставил задачу любой ценой сорвать начавшуюся переправу. Однако, к этому времени сводный отряда генерал-майора С. И. Поветкина понес существенные потери, поэтому не мог помешать врагу [13, с. 357-358]. Кроме того, стали поступать тревожные сведения об успешном форсировании Березины немецкими танками и у деревни Щатково [2, с. 48]. В этой непростой ситуации задача по сдерживанию противника была целиком возложена на авиацию, которая должна была организовать постоянное воздействие на вражеские переправы [8, с. 180]. Для этого в войска в срочном порядке, за подписью командующего войсками Западного фронта генерала Д. Г. Павлова и командующего ВВС Западного фронта генерал-майора А. И. Таюрского, была отправлена телеграмма следующего содержания: «Всем соединениям ВВС Западного фронта. Немедленно, всеми силами, эшелонировано, группами уничтожить танки и переправы в районе Бобруйска...» [15, с. 94]. С целью экономии времени, необходимого на ее шифровку и расшифровку, с разрешения Д. Г. Павлова, передача проводилась открытым текстом, что, вероятно, было сделано под влиянием прибывших в штаб Западного фронта Маршалов Советского Союза К. Е. Ворошилова, С. К. Тимошенко и Б. М. Шапошникова [9, с. 45-46]. Как считают исследователи, сообщение было перехвачено противником, поэтому более 250 советских самолетов еще на подступах были встречены немецкими истребителями, а непосредственно над переправами – плотным огнем зенитных батарей [7, с. 19; 13, с. 358]. И без того незавидное положение советских летчиков усугубляло и то, что действовать им предписывалось днем, без доразведки и подавления

противовоздушной обороны противника (далее – ПВО), а цели атаковать с небольшой высоты, что, с одной стороны, повышало точность попаданий, но с другой – делало самолеты более уязвимыми для зенитных средств врага [8, с. 180; 9, с. 47; 14, с. 58]. Однако, вероятно, наибольшей проблемой стало то, что для прикрытия штурмовиков и бомбардировщиков, видимо, не удалось выделить ни одного истребителя [9, с. 46; 12, с. 37]. Дело в том, что после огромных потерь, понесенных советскими ВВС в результате первых налетов люфтваффе, основу истребительной авиации Западного фронта составляла лишь изрядно поредевшая 43-я истребительная авиационная дивизия (далее – иад), оснащенная далеко не самыми современными самолетами И-16 и И-153 «Чайка». К тому же в тот момент ей приходилось решать задачи, которые в другой ситуации были бы возложены на всю истребительную авиацию фронта (штурмовка аэродромов, переправ и колонн противника, прикрытие собственных наземных войск и важных объектов, разведка и сопровождение бомбардировщиков) [5, с. 115, 123-124; 8, с. 180; 10, с. 31]. По воспоминаниям командира 43-й иад Г. Н. Захарова, несмотря на то, что его летчики постоянно находились в воздухе: «Обилие задач требовало значительно больших сил, чем те, которыми мы располагали» [5, с. 123]. При этом, из-за быстрого продвижения противника, основной целью наших истребителей считалось далеко не прикрытие собственных ударных самолетов, а атаки переправ и танковых колонн врага, поэтому на сопровождение выделяли очень небольшие группы, зачастую только звенья. Но как справедливо заметил в своей книге «Я – истребитель» Г. Н. Захаров, «...как могло звено И-16 или «Чаяк» прикрыть две-три девятки бомбардировщиков? Да и звена-то у нас зачастую не находилось» [5, с. 123-125]. Вероятно, командование ВВС Западного фронта также осознавало, что находившиеся в их распоряжении немногочисленные истребители не смогут защитить свои ударные самолеты от «мессершмиттов» в воздухе, поэтому, видимо, предпочитало использовать их для атак немецких аэродромов, уничтожая врага на земле [15, с. 95]. Представляется, что, сокращая подобными действиями число боеспособных вражеских истребителей, оно надеялось уменьшить потери собственных штурмовиков и бомбардировщиков. Однако, судя по воспоминаниям Героя Советского Союза В. Б. Емельяненко, данное решение не нашло одобрения у фактически оставленных на произвол судьбы экипажей ударной авиации [4, с. 63].

В условиях почти полного отсутствия истребительного прикрытия для советских бомбардировщиков, вероятно, только действия большими группами, в сомкнутых боевых порядках, позволявшие прикрывать друг друга огнем своих пулеметов, были единственным способом отбиться от атак вражеских Vf 109. Однако, вместо этого, 30 июня 1941 г. на задания ударные самолеты зачастую отправляли отдельными звеньями, с

большими интервалами по времени, что сильно снижало эффективность ответного огня и позволяло противнику сбивать их по одному [4, с. 58; 8, с. 180-181; 9, с. 47; 15, с. 97]. В качестве подтверждения ошибочности данного решения можно привести следующие воспоминания писателя К. М. Симонова: «На протяжении десяти минут я видел, как «мессершмитты» один за другим сбивали шесть наших ТБ-3. «Мессершмитт» заходил ТБ-3 в хвост, тот начинал дымиться и шел книзу. «Мессершмитт» заходил в хвост следующему ТБ-3, слышалась трескотня, потом ТБ-3 начинал гореть и падать. Падая, они уходили очень далеко, и черные высокие столбы дыма стояли в лесу по обеим сторонам дороги» [14, с. 45-46].

Таким образом, из-за допущенных командованием Западного фронта ошибок советские летчики 30 июня 1941 г. во время атаки на переправы под Бобруйском оказались в крайне невыгодных для себя условиях. Но, несмотря на огонь немецкой зенитной артиллерии и атаки истребителей, им все же удалось, по крайней мере частично, выполнить свою задачу – на время вывести из строя наведенный немцами мост через Березину. К сожалению, противнику достаточно быстро удавалось восстанавливать повреждения и продолжать переброску войск через реку. Поэтому по наиболее реалистичным оценкам, в этот день своими ударами ВВС Западного фронта удалось задержать переправу вражеских войск всего на три часа. Уже к 19.30 немцам удалось переправить через Березину до 93 танков и бронемашин, а также несколько десятков мотоциклистов [13, с. 359; 14, с. 55; 15, с. 98].

В итоге, несмотря на героизм и самопожертвование советских летчиков, достигнутые результаты оказались несоизмеримы понесенным потерям. Так, за 30 июня 1941 г. штаб Западного фронта признал гибель 88 самолетов, из которых 82 были сбиты или не вернулись с боевого задания, 4 стали жертвами авианалетов и еще 2 были списаны после аварий. Только 3-й авиакорпус дальней бомбардировочной авиации в этот день потерял 21 бомбардировщик (5 сбиты и 16 не вернулись), 6 Ил-2 лишился 4-й штурмовой авиаполк, 125-й полк только в одном вылете потерял 6 СБ, 99-й – 12, 128-й – 3 [6, с. 6; 7, с. 19; 11, с. 104-105; 14, с. 56-57]. В свою очередь, пилоты JG-51, совершив 157 боевых вылетов, заявили об уничтожении преимущественно в районе Бобруйска 140 советских самолетов, однако, в конечном итоге, им было засчитано 114 побед. За этот успех люфтваффе пришлось заплатить немалую цену – 30 июня 1941 г. противник потерял не менее 6 истребителей Vf 109F, упавших за линией фронта [1, с. 304; 11, с. 104; 12, с. 33].

Столь большие потери, понесенные ВВС Западного фронта под Бобруйском, не остались без внимания и уже через несколько дней специальная комиссия Народного комиссариата обороны СССР приступила к расследованию всех обстоятельств трагедии [9, с. 46-47]. Представляется, что сделанные ею выводы сыграли определенную роль в

судьбе командующего войсками Западного фронта генерала Д. Г. Павлова и командующего ВВС фронта генерал-майора А. И. Таюрского, которые вскоре были сняты со своих постов и отданы под суд [15, с. 98].

Заключение. Таким образом, использование 30 июня 1941 г. советской бомбардировочной и штурмовой авиации для нанесения ударов по переправам противника днем, малыми группами, без истребительного прикрытия, доразведки целей и подавления вражеского ПВО, привело к большим потерям и не позволило надолго задержать переброску немецких войск на восточный берег Березины.

Литература: 1. Беккер, К. Военные дневники люфтваффе. Хроника боевых действий германских ВВС во Второй мировой войне : пер. с англ. / К. Беккер ; пер. А. С. Цыпленков. – Москва : ЗАО Центрполиграф, 2004. – 540 с. 2. Беларусь у Вялікай Айчыннай вайне, 1941—1945 : энцыклапедыя / Беларуская Савецкая Энцыклапедыя ; рэд. І. П. Шамякін [і ін.]. – Мінск : БелСЭ, 1990. – 679 с. 3. Гудериан, Г. Воспоминания немецкого генерала. Танковые войска Германии во Второй мировой войне. 1939–1945 : пер. с англ. / Г. Гудериан ; пер. Д. А. Лихачев. – Москва : ЗАО Центрполиграф, 2005. – 574 с. 4. Емельяненко, В. Б. Ил-2 атакует. Огненное небо 42-го / В. Б. Емельяненко. – Москва : Яуза : Эксмо, 2007. – 384 с. 5. Захаров, Г. Н. Я – истребитель / Г. Н. Захаров. – Москва : Воениздат, 1985. – 284 с. 6. Качук, Н. Заслонили собою небо / Н. Качук // Советская Белоруссия. – 2010. -- 4 мая. – С. 6–7. 7. Качук, Н. Небо и земля Николая Ииценко / Н. Качук // Советская Белоруссия. – 2005. – 6 мая. – С. 18–19. 8. Корнюхин, Г. В. Воздушная война над СССР. 1941 / Г. В. Корнюхин. – Москва : Вече, 2008. – 400 с. 9. Кояндер, Е. В. Я — «Рубин», приказываю... / Е. В. Кояндер. — Москва : Воениздат, 1978. — 277 с. 10. Маслов, М. Истребитель И-16 / М. Маслов. – Москва : ООО «Издательский центр «Экспринт», 2005. – 48 с. 11. Медведь, А. Н. Истребитель «Мессеримитт Vf 109». Германский «король воздуха» / А. Н. Медведь, Д. Б. Хазанов. – Москва : Коллекция : Яуза : ЭКСМО, 2008. – 224 с. 12. Мюллер, Й. Асы немецкой авиации : пер. с нем. / Й. Мюллер ; [пер. А. Г. Больных]. – Москва : Вече, 2021. – 448 с. 13. Памяць : Бабруйск : гіст.-дакум. хронікі гарадоў і раенаў Беларусі / рэдкал.: В. П. Алімбацкаў [і інш.]. - Мінск. : Выш. шк., 1995. - 765 с. 14. Симонов, К. М. Разные дни войны. Дневник писателя : в 2 т. Т. 1. Сорок первый / К. М. Симонов. — Москва : Молодая гвардия, 1977. – 576 с. 15. Скрипко, Н. С. По целям ближним и дальним / Н. С. Скрипко. – Москва : Воениздат, 1981. – 350 с.