

Список использованных источников: 1. Концепция развития логистической системы на период до 2030 года [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://pravo.by> - Дата доступа: 10.06.2022 2. Великий шелковый путь: между Азией и Средиземноморьем [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://diletant.media/articles/45294231/> - Дата доступа : 08.09.2022 3. Китайский шёлковый путь протянулся до Беларуси: что нас ждет, кроме экологических бед? [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://greenbelarus.info/articles/16-01-2017/kitayskiy-shyolkovyy-put-protyanulsya-do-belarusi-chto-nas-zhdyot-krome> - Дата доступа: 08.09.2022 4. Ковалев, М. Н. Участие Белоруссии в реализации проекта «один пояс и один путь» [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://cyberleninka.ru/article/n/uchastie-belorussii-v-realizatsii-proekta-odin-royas-i-odin-put/viewer> - Дата доступа : 08.09.2022 5. Савченко, В. С., Смолина, Е.С. Великий шелковый путь: история и экономика [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://cyberleninka.ru/article/n/velikiy-shelkovyy-put-istoriya-i-ekonomika/viewer>. - Дата доступа : 08.09.2022.

УДК 94(476) “1941”

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

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

ПРИЧИНЫ И ПОСЛЕДСТВИЯ ПОТЕРИ ГОСПОДСТВА В ВОЗДУХЕ ВВС ЗАПАДНОГО ОСОБОГО ВОЕННОГО ОКРУГА (ФРОНТА) ЛЕТОМ 1941 Г.

Резюме. В данной статье на основе документов, данных исторических исследований и свидетельств участников рассматриваются причины и последствия потери господства в воздухе военно-воздушными силами (далее – ВВС) Западного Особого военного округа (фронта) летом 1941 г. Проанализирована борьба за господство в воздухе между 2-м воздушным флотом люфтваффе и ВВС Западного Особого военного округа (фронта) в первые дни войны, раскрываются причины поражения советской авиации в этой борьбе и его последствия для наземных сил Красной Армии.

Ключевые слова. Великая Отечественная война, авиация, господство в воздухе.

Введение. Опыт Великой Отечественной войны показал, что завоевание господства в воздухе имеет первостепенное значение для успешного ведения боевых действий, так как позволяет военно-воздушным

силам, сухопутным войскам, флоту и тылу выполнять свои задачи без существенного противодействия со стороны авиации противника. Однако, несмотря на героизм, проявленный советскими летчиками, в начале войны господство в воздухе оказалось в руках противника.

Материалы и методы исследований. Методологическую основу публикации составляют общенаучные и специально-исторические методы исследований. При подготовке тезисов использовались документы военных лет, данные исторических исследований и свидетельства участников событий.

Результаты исследований. Летом 1941 г. в белорусском небе в смертельном противоборстве за господство в воздухе сошлись две мощные авиационные группировки – военно-воздушные силы Западного Особого военного округа (далее – ЗапОВО), насчитывавшие, без учета учебных, связных и машин корректировочной авиации, 1789 самолетов, и 2-й воздушный флот нацистской Германии, включавший 1628 самолетов [9, с. 90, 96, 98]. На стороне люфтваффе были огромный боевой опыт, высокий уровень подготовки летного состава и качества боевой техники, передовая тактика, предполагавшая активное использование радио для координации действий самолетов и наращивания сил в бою и т.д., а на стороне советских летчиков – только некоторое количественное превосходство [6, с. 262, 263, 272, 274; 9, с. 98]. Кроме того, к неоспоримым преимуществам люфтваффе следует отнести фактор внезапности и действия «разведывательной группы ОКЛ» подполковника Т. Ровеля, которая, начиная с зимы 1941 г., фотографируя с больших высот западные районы СССР, смогла установить местонахождение множества советских аэродромов [7, с. 16; 9, с. 101].

Свой первый удар люфтваффе нанесли относительно небольшими силами и лишь по истребительным авиационным полкам ЗапОВО. Из-за того, что в намеченное для начала операции «Барбаросса» время на центральном участке было еще темно, командование 2-м воздушным флотом было вынуждено выделить на каждый из намеченных для атаки аэродромов всего лишь по 3 наиболее подготовленных экипажа бомбардировщиков. Взлетев в темноте, ровно в 3.15 утра (по средневропейскому времени) они сбросили сотни небольших осколочных бомб на стоянки советских самолетов. Следует отметить, что выбор средств поражения не был случайным. Так, активно применявшиеся противником в начале вторжения двухкилограммовые бомбы SD-2 при срабатывании разлетались в радиусе до 12 метров на 50 маленьких и 250 еще более мелких осколков, нанося целям многочисленные повреждения. Таким образом, в задачи операции входило не столько уничтожение, сколько выведение из строя как можно большего числа советских истребителей на земле, не позволив им тем самым принять участие в

отражении последующих атак люфтваффе [1, с. 297, 300; 9, с. 62, 99, 101, 152].

После первого налета немецкие бомбардировщики и истребители мелкими и средними группами начали наносить удары по разведанным советским аэродромам. При этом противник стремился повторять атаки до полного разгрома атакуемого авиаполка. Так, например, 123-й истребительный авиационный полк (далее – иап) основные потери понес только при пятом налете, а 33-й иап – во время четвертого. Скудное расположение самолетов на советских аэродромах, слабая противовоздушная оборона (далее – ПВО) или даже полное ее отсутствие, а также пренебрежение маскировкой обеспечили действиям противника высокую эффективность [9, с. 147-148].

Выходом из создавшегося положения была быстрая переброска самолетов на запасные аэродромы, неизвестные противнику. Однако общий план вывода частей из-под удара до войны разработан не был, а проводная связь со штабом ВВС округа была нарушена противником. В сложившихся условиях не все командиры смогли самостоятельно разобраться в обстановке и своевременно принять решение о перебазировании. Кроме того, возможность аэродромного маневра сильно осложнялась нехваткой запасных оперативных аэродромов, расположение которых, как оказалось, тоже часто было известно противнику. Поэтому даже после перебазирования многие авиаполки продолжали подвергаться атакам немецкой авиации [6, с. 266; 9, с. 116, 148].

Попытки ответных ударов, предпринятые авиацией ЗапОВО (ставшего фронтом) по наземным войскам и аэродромам противника, были плохо организованы и приводили к большим потерям. По мнению исследователя Д. Б. Хазанова, советское командование имело недостаточно разведанных о базировании люфтваффе [9, с. 196, 197]. Кроме того, лишившись связи со многими авиаполками, оно не всегда могло обеспечить истребительное прикрытие бомбардировщикам, которые, оставшись без защиты, становились относительно легкой жертвой «месершмиттов» [1, с. 302; 9, с. 117]. В это же время, советские истребительные части, не получая приказов от руководства, были вынуждены вести боевые действия по собственной инициативе, а то и вовсе ограничились патрулированием в районе своих аэродромов [9, с. 114].

Таким образом, немецкая авиация в первый день войны нанесла ВВС Западного фронта огромный урон: на 26 аэродромах было потеряно 528 самолетов, еще 133 – были сбиты истребителями, 18 – стали жертвами средств ПВО, 53 – не вернулись с боевого задания и еще 6 – разбились в катастрофах, авариях или совершили вынужденные посадки [2, с. 78; 3, с. 477; 9, с. 117-118]. При этом следует признать правоту исследователя Д. Б. Хазанова о том, что уничтожение советской авиатехники на аэродромах

далеко не всегда было результатом действий противника. Многие боевые машины были лишь повреждены в ходе налетов и взорваны своими же экипажами, дабы избежать их захвата противником. Кроме того, можно предположить, что не редки были случаи, когда поврежденная техника просто бросалась на аэродромах, а то и попадала в руки противника в исправном состоянии [9, с. 109, 156]. Столь грандиозный успех противника позволил многим исследователям прийти к выводу о завоевании люфтваффе господства в воздухе над центральным участком советско-германского фронта уже в первый день войны, хотя сам Альбрехт Кессельринг, в то время командовавший 2-м воздушным флотом, был несколько скромнее в своих оценках, считая, что завоевать господство в воздухе его пилотом удалось «в первые два дня операции...» [1, с. 303; 2, с. 78; 3, с. 477; 5, с. 130; 10, с. 45].

Однако за этот триумф немцам тоже пришлось заплатить немалую цену. По советским данным, 22 июня 1941 г. авиацией Западного фронта было уничтожено 143 немецких самолета, в то время, как Германия в полосе группы армий «Центр» признала потерю лишь 12. Однако цифры, представленные обеими сторонами, вызывают сомнения у экспертов. Так, основываясь на сводках генерал-квартирмейстера люфтваффе, исследователь Д. Б. Хазанов пришел к выводу, что потери 2-го воздушного флота составили никак не менее 30 самолетов [9, с. 118-119, 161, 162]. Вероятно, наиболее болезненной для Luftflotte 2 стала потеря кавалера «Рыцарского креста» коммодора JG27 майора В. Шельмана (W. Schellmann), пропавшего без вести в районе Гродно [1, с. 301-302; 9, с. 167-168].

Несмотря на катастрофу первого дня, советская авиация продолжила борьбу, однако действия ее носили в основном оборонительный характер [6, с. 272]. Так, быстрое продвижение противника вынудило командующих фронтами фактически отказаться от борьбы за господство в воздухе и с 1 июля 1941 г. привлечь около половины сил авиации для ударов по немецким мотомеханизированным колоннам и на поддержку собственных войск. В те дни Ставка Главного Командования требовала: «Считать основной и главной задачей фронтовой и армейской авиации удары по войскам противника на поле боя и прикрытие наших войск от ударов авиации противника» [7, с. 213]. В результате, к атакам по наступающим наземным силам Германии стали привлекать не только бомбардировщики, но и истребители. Действуя в несвойственной им роли, они несли неоправданно высокие потери, добиваясь довольно скромных результатов [4, с. 123-125; 6, с. 273; 10, с. 80]. Вероятно, куда более эффективным было бы использование истребителей для сопровождения бомбардировщиков, которые в это же самое время часто летали без прикрытия, неся большие потери от «мессершмиттов» [4, с. 123; 6, с. 273]. Альбрехт Кессельринг, командовавший в тот момент 2-м воздушным флотом, так описывал свои

впечатления об этих налетах советских бомбардировщиков: «То, что русские позволяли нам беспрепятственно атаковать эти тихоходные самолеты ... казалось мне преступлением. Они как ни в чем не бывало шли волна за волной с равными интервалами, становясь легкой добычей для наших истребителей. Это было самое настоящее «избиение младенцев» [5, с. 130-131]. Таким образом, несмотря на мужество и героизм советских летчиков, из-за ошибок командования и плохой организации вылетов и, зачастую, отсутствия истребительного прикрытия, достигнутые результаты оказались несоизмеримы понесенным потерям. Так, по мнению немецких армейских офицеров «...налеты советских бомбардировщиков были не слишком интенсивными, имели весьма слабый эффект и никак не замедляли немецкое наступление» [10, с. 112-113].

В свою очередь, завоеванное господство в воздухе позволило немецкой авиации почти безнаказанно наносить удары по советским обороняющимся войскам, транспортным коммуникациям, штабам, складам, узлам связи и т.д. Постоянными атаками с воздуха противник препятствовал организованному выводу войск Западного фронта из-под угрозы окружения, а ударами по подходящим резервам затруднял организацию прочной обороны и подготовку контрнаступлений. Так, вероятно, именно люфтваффе сыграло главную роль в неудаче, которая постигла советские механизированные корпуса, наносившие летом 1941 г. контрудары по наступающим войскам противника. Немецкие самолеты постоянно атаковали танковые колонны на марше и в бою, нанося потери и задерживая их продвижение, и, в первую очередь, затрудняя снабжение [8, с. 356, 398, 399]. В результате, оставшись без горюче-смазочных материалов, боеприпасов и запасных частей, механизированные корпуса были вынуждены не только прекратить наступление, но и спешно отходить, уничтожая или бросая поврежденную, или даже вполне исправную, но лишившуюся горючего технику [8, с. 106; 11, с. 310]. Поэтому, вероятно, следует признать правоту Альбрехта Кессельринга, утверждавшего, что «В успехах, достигнутых нашими войсками, решающая роль принадлежала люфтваффе» [5, с. 132].

Заключение. Таким образом, завоевание 2-м воздушным флотом люфтваффе господства в воздухе во многом было предопределено грандиозным успехом первого дня войны. В результате массированных ударов по аэродромам и в воздушных боях авиация Западного фронта понесла огромные потери, что, несомненно, сказалось на дальнейшем ходе боевых действий. Уже в июле 1941 г. советские ВВС фактически отказались от борьбы за господство в воздухе, сосредоточившись на сдерживании наступающих наземных группировок врага и прикрытии собственных обороняющихся войск. В свою очередь, завоеванное господство в воздухе позволило люфтваффе практически безнаказанно наносить удары по советским войскам на поле боя и целям в тылу, что

стало одним из важнейших факторов, предопределивших неудачный характер боевых действий для Красной Армии в 1941 г. Однако уроки первых дней войны не прошли для советских ВВС напрасно. Уже в битве под Москвой они впервые в Великой Отечественной войне завоевали оперативное господство в воздухе, а затем, в 1943 г., в результате Сталинградской, Кубанской и Курской битв за советской авиацией прочно утвердилось и стратегическое господство.

Список использованных источников: 1. Беккер, К. Военные дневники люфтваффе. Хроника боевых действий германских ВВС во Второй мировой войне : пер. с англ. / К. Беккер, пер. А. С. Цыпленкова. – М. : ЗАО Центрполиграф, 2004. – 540 с. 2. Великая Отечественная без грифа секретности. Книга потерь : новейшее справочное издание / Г. Ф. Кривошеев [и др.]. – М. : Вече, 2009. – 384 с. 3. Гісторыя Беларусі : у 6 т. / А. Вабішчэвіч [і інш.]. – Мінск : Экаперспектыва, 2006. – Т. 5. Беларусь у 1917–1945 гг. – 613 с. 4. Захаров, Г. Н. Я – истребитель / Г. Н. Захаров. – М. : Воениздат, 1985. – 284 с. 5. Кессельринг, А. Люфтваффе: триумф и поражение. Воспоминания фельдмаршала Третьего рейха. 1933–1947 : пер. с англ. / А. Кессельринг, пер. Л. А. Игоревского. – М. : ЗАО Центрполиграф, 2004. – 494 с. 6. Спик, М. Асы союзников : пер. с англ. / М. Спик, пер. А. А. Жеребилова. – Смоленск : «Русич», 2003. – 464 с. 7. Тимохович, И. В. В небе войны / И. В. Тимохович. – М. : Воениздат, 1986. – 332 с. 8. 1941 год. Страна в огне : в 2 кн. – М. : ОЛМА Медиа Групп, 2011. – Кн. 2. Документы и материалы. – 720 с. 9. Хазанов, Д. Б. 1941. Война в воздухе. Горькие уроки / Д. Б. Хазанов. – М. : Яуза : Эксмо, 2006. – 416 с. 10. Швабедиссен, В. Сталинские соколы : анализ действий советской авиации в 1941–1945 гг. : пер. с англ. / В. Швабедиссен. – Минск : Харвест, 2004. – 528 с. 11. Шерстнев, В. Д. Трагедия сорок первого : документы и размышления / В. Д. Шерстнев. – Смоленск : Русич, 2005. – 528 с.

УДК 33.374

КАПЛЯРЧУК В. В. – студент

Научный руководитель – **Полякова И. А.**, старший преподаватель

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

ОНЛАЙН-ОБРАЗОВАНИЕ: СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИЙ АСПЕКТ

Резюме. Развитие информационно-коммуникационных технологий, пандемия COVID-19 способствовали становлению и развитию сектора онлайн образования в мире. Онлайн образование имеет свои достоинства и недостатки, по сравнению с традиционным образованием, которые