

# Отчет штаба Военно-воздушных сил Брянского фронта штабу Военно-воздушных сил Красной Армии о боевых действиях авиации фронта в августе-декабре 1941 г. (31 декабря 1941 г.1)

Секретно

## ОТЧЕТ О БОЕВОЙ РАБОТЕ ВВС БРЯНСКОГО ФРОНТА С 18 АВГУСТА ПО 30 ДЕКАБРЯ 1941 года

1. ВВС Брянского фронта начали боевую работу с 18 августа 1941 г. в составе 11, 60, 61 ад. 61 ад выполняла задачи фронтового масштаба.

11 ад входила в состав ВВС 13 армии, 60 ад - в состав ВВС 50 армии.

ВВС фронта за отчетный период участвовали в проведении следующих операций:

- 1) Срыв попыток прорыва нашей обороны в направлении г. Брянска группой Гудериана.
- 2) Срыв марша группы Гудериана из района Рославль в направлении Новгород-Северский, Глухов.
- 3) Уничтожение глуховской и новгород-северской группировок противника.
- 4) Действия ВВС фронта по срыву развития прорыва противником в направлении Орел.
- 5) Обеспечение выхода своих армий из окружения.
- 6) Действия ВВС фронта по уничтожению танков и мотопехоты, наступающих в направлении Тула.
- 7) Обеспечение действий наземных войск при переходе их в общее наступление.
- 8) Борьба с авиацией противника путем удара по его аэродромам.
- 9) Срыв ж.-д. и грунтовых перевозок войск противника.

### I. ТАКТИКА ДЕЙСТВИЙ ВВС ПРОТИВНИКА

1. Наиболее характерными тактическими приемами в боевой работе фашистской авиации отмечались следующие:

В первый период действий на Брянском фронте (август-октябрь м-цы) ВВС противника при действиях против наших наземных войск стремились всегда первый удар наносить большой группой самолетов (20-30 самолетов). Затем в течение дня по намеченному участку или цели действовали отдельные группы по 5-6 бомбардировщиков. Бомбардировочная авиация противника действовала по переднему краю обороны всегда в тесном взаимодействии со своими истребителями и наземными войсками.

За 5-10 мин. до прихода группы бомбардировщиков появлялись истребители, которые давали сигнал своей пехоте, пехота при появлении своих самолетов ракетами обозначала свой передний край. Одновременно ракетами указывалась цель бомбардировщикам. Целеуказания ракетами производились в течение всего периода бомбометания. В связи с отсутствием противодействия атакам бомбардировщиков со стороны наших наземных войск, бомбардировщики противника при подходе к цели строились в кильватерную колонну, уточняли цель на местности и производили бомбометание по одному. Каждым самолетом производилось до 10 заходов на цель. Пребывание некоторых самолетов над целью продолжалось до 40 мин. Бомбометание производилось с пикирования под углом 80-85°. Одновременно ведется стрельба из пулеметов. Выход из пикирования 50-150 метров. Каждая группа бомбардировщиков прикрывалась 2-4 МЕ-109.

В дальнейшем, в связи с организацией противодействия наземными войсками налетам авиации противника, бомбардировщики противника резко повысили высоты бомбометания и сократили время пребывания над целью.

2. Для борьбы с нашими бомбардировщиками ВВС противника применял следующие тактические приемы.

Барражированием в районе цели и полетами на нашей территории небольшими группами истребителей (2-3 самолета), на небольшой глубине от линии фронта, старались перехватить наших бомбардировщиков на подходе к цели или при возвращении с бомбометания.

В районах сосредоточения своих войск организовывали засады 2-3 самолета (истребителей), которые по всей видимости управлялись по радио. Засады использовались для борьбы с нашими разведчиками и бомбардировщиками, не сопровождаемыми нашими истребителями.

Крупные колонны своих войск прикрывались патрулями - одним или двумя звеньями истребителей. При хорошей погоде с высокой облачностью - преимущественно МЕ-109, которые патрулировали эшелонированно, высота в зависимости от облачности до Н - 3000 метров. При низкой облачности на патрулирование используются МЕ-110, которые ведут обстрел наших бомбардировщиков с бортовых пулеметов.

МЕ-109 атакует наших бомбардировщиков последовательными атаками замыкающих строй самолетов снизу под хвост. Атака ведется с дистанции 600-400 метров.

ME-110 атакует с хвоста и с боку. Одна часть отвлекает сопровождающих истребителей, другая атакует бомбардировщиков.

В последний период ME-110 ходит на бреющем полете, маскируясь под рельеф местности. Хорошо использует для маскировки облачную погоду и солнце. При патрулировании истребители шасси выпускают, видимо, для уменьшения скорости. При появлении наших самолетов шасси убирают и идут в атаку, если имеют численное превосходство или нет сопровождающих истребителей. При благоприятной обстановке атакуют парой, а третий наблюдает за воздушным боем.

Наблюдались случаи атаки сразу с двух направлений – сзади сверху и сзади снизу одновременно.

Бомбардировщики противника при атаках наших истребителей смыкаются в плотный строй и ведут заградительный огонь. Остальные бомбардировщики резко снижаются до бреющего полета, используя леса и населенные пункты. В хорошую погоду, как правило, летают небольшими группами, при низкой облачности летают одиночные самолеты с хорошо подготовленными экипажами, преимущественно на Ю-88. В холодную погоду почти не летают ни истребители, ни бомбардировщики.

#### **Характер ведения воздушного боя**

На самолетах ME-109 летный состав подготовлен не особенно хорошо, по всей вероятности молодой. Во время воздушного боя применяют вираж, боевой разворот и переворот. В большинстве случаев во время боя идут со снижением.

На Як-1 с ME-109 нести бой легко, противник, как правило, имеет потери. Используется на Як-1 превосходство в высоте, скорости и на вираже.

На самолетах ХЕ-113 летный состав более опытный, в воздушном бою применяет вертикальные фигуры и всячески старается иметь превосходство в высоте. Отдельные самолеты во время воздушного боя ходят с превышением и неожиданно атакуют вышедшие из боя одиночные самолеты. Кроме того, после выхода из боя отходят в сторону и наблюдают за сбором наших самолетов, стараясь внезапно произвести атаку и уйти.

С ХЕ-113 на Як-1 бой выгодно вести на виражах.

На самолетах ME-110 летный состав в большинстве подготовлен хорошо. Во время боя используют все фигуры пилотажа. При каждом моменте атаки создают положение для стрельбы из любой огневой точки.

С ME-110 можно вести бой всеми способами, в зависимости от сложившейся воздушной обстановки; наиболее удобная атака по нему под ракурсом 3/4.

На самолете Ю-88 летный состав менее подготовлен, за исключением штурманов, которые подготовлены хорошо.

Во время воздушного боя стараются предоставить возможность стрельбы стрелку, которого необходимо в первую очередь выводить из строя. При выводе из строя стрелка-радиста Ю-88 почти беззащитен. Характерным маневром Ю-88 является резкое пикирование и действия кинжального огня.

Ю-88 лучше всего атаковать в хвост, бить по стрелку-радисту, плоскостям и моторам. Имел место случаи, когда 7 ME-110, развернувшись в цепь, хотели загнать на свою территорию и посадить Як-1. Летчик Мотуз резким уходом на бреющий полет, пользуясь рельефом местности, благополучно ушел.

#### *Прикрытие*

Одиночные полеты бомбардировщиков противника производились без прикрытия. В октябре и ноябре месяцах почти всю истребительную авиацию противник привлекал на прикрытие двигающихся колонн по определенным направлениям: Севск, Орел; Карачев, Орел; Орел, Тула. Одновременно истребительная авиация привлекалась для прикрытия мест сосредоточения и крупных населенных пунктов (Орел, Мценск, Плавск, Щекино, Косая Гора и другие). Прикрытие осуществлялось главным образом самолетами ME-109 и ME-110. В декабре месяце самолеты ME-109 на фронте почти не появляются. Отступление наземных войск по всему фронту прикрывается в основном самолетами ME-110.

#### *Напряжение*

В ноябре и особенно в декабре месяцах ВВС противника резко снизили свою активность и только при начале отступления противника из-под Тула на фронте появилось до 25 самолетов ME-110, которые активно прикрывают отход своих войск. В сентябре месяце отмечено до 689 самолето-вылетов противника, в октябре – 389 самолето-вылетов, в ноябре – 307 и декабре – 241. Всего за отчетный период отмечено до 1626 самолето-вылетов противника, что в среднем надает по 14 самолето-вылетов в день.

Бомбардировочные налеты на цель от 7 до 27 самолетов с половины октября месяца противник не применял. Ночных полетов в ноябре и декабре месяцах не отмечалось.

#### **Применяемые типы самолетов, базирование и соотношение ВВС противника**

С августа по декабрь месяц, перед Брянским фронтом в основном отмечались самолеты типа Ю-88, Ю-87, ХЕ-111, ME-109, ХШ-126, редко Фокке-Вульф и реже ME-110. С наступлением холодной погоды самолеты Ю-87 и ME-109 перед фронтом отмечаются редко, Ю-88 и ХЕ-111 сократились до единиц.

С начала декабря на Брянском фронте отмечаются преимущественно самолеты типа ME-110. По-видимому, самолет ME-110 является лучшей машиной для полетов в холодную погоду.

За отчетный период на Брянском фронте отмечались следующие авиационные части противника:

28-я бомбардировочная эскадра (нумерация установлена в октябре месяце, командир – полковник Штольброк), 4-го воздушного корпуса (командир корпуса генерал-фельдмаршал Шперле), входящего предположительно в состав 2-го воздушного флота (командующий — генерал-фельдмаршал Кессельринг).

В состав 28-й эскадры входит: 26-я авиагруппа, предположительно, самолеты Ю-88, 28-я авиагруппа – ХЕ-111 и 100 группа самолеты Ю-87. 3-я истребительная эскадра установлена в ноябре месяце – самолеты МЕ-109. Кроме того, для обслуживания по связи и ближней авиаразведки при танковой группе Гудериана действовала 13-я войсковая авиагруппа, которая предположительно в ноябре месяце заменена 32-й войсковой авиагруппой – самолеты ХШ-126.

До орловской операции авиация противника базировалась на аэродромах:

28-я бомбардировочная эскадра – Бобруйск, Гомель, Новозыбков с передовыми аэродромами: Сета, Мглин, Унеча, Стародуб. Предположительно 3-я истребительная эскадра (нумерация выяснена в ноябре месяце) – Сеща, Почеп, Стародуб, Новгород-Северский.

13-я войсковая авиагруппа: Почеп, Погар.

Для более интенсивной боевой работы противник имел передовые посадочные площадки в непосредственной близости к линии фронта, с которых производил до 5 и более самолето-вылетов в день.

Таковые на Брянском фронте авиаразведкой установлены: до Орловской операции – Рогнедино (15 км сев.-вост. Сеща), Мужиково (35 км с.-в. Мглин), Дмитрово (15 км с.-в. Почеп), Теляшин (10 км с. Почеп), Павловка (10 км с.-в. Унеча), Костобобр (вост. Стародуб), Шептаки (10 км с.-з. Новгород-Северский), Форостовичи (10 км зап. Новгород-Северский), Семячково (10 км с.-з. Трубчевск).

После Орловской операции авиация противника базировалась:

28-я эскадра на аэродромах: Брянск, Сеща, Орел, Карачев.

3-я истребительная эскадра – Орел, Мценск.

13-я войсковая авиагруппа – Мценск, Чернь.

Для боевой работы авиации противника авиаразведкой выявлены передовые площадки: Горки (40 км зап. Орел), Нарышкино (20 км з. Орел), Кромы, Орлик (15 км сев.-в. Орел), станция Поныри, Малоархангельск.

С 1-го по 4-е ноября на орловские аэродромы ежедневно прибывало свыше 100 транспортных самолетов типа Ю-52, на карачевский аэродром – до 50 самолетов.

В этот период противник самолетами перебрасывал войска, зап. части, горючее и боеприпасы для усиления тульской группировки, которая после ожесточенных боев у подступов Тула понесла большие потери.

С 1.12.41 г. на брянском участке отмечены в основном самолеты МЕ-110, которые базируются на аэродроме ст. Нарышкино. Кроме того, перед фронтом отмечено до 28 бомбардировочных самолетов, из которых на фронте появляются единицы. Нумерация авиачастей в декабре месяце не установлена.

#### **Таблица соотношения ВВС сторон по месяцам**

(Данные о противнике выявлены авиаразведкой и опросом пленных)

Месяцы	Противник		Наши	
	бомбардировщики	истребители	бомбардировщики	истребители
Сентябрь.....	83	60	129	66
Октябрь.....	65	30	33	35
Ноябрь.....	50	25	65	25
Декабрь.....	28	25	75	33

*Примечание.* Кроме указанных боевых самолетов противника, на фронте отмечено до 24 самолетов ХШ-126.

#### **Маневрирование ВВС противника**

Перед Брянским фронтом почти на всем протяжении времени и особенно в октябре и ноябре месяцах противник большинство бомбардировочной авиации использовал на главных направлениях и значительную часть перебрасывал, предположительно, на московское направление. Оставшаяся часть бомбардировочной авиации использовалась в октябре месяце для развития Орловской операции и в ноябре месяце – для развития Тульской операции. На остальных участках фронта противник ограничивался ведением разведки одиночными самолетами. Благодаря этому насыщенность фронта авиацией противника резко колебалась.

Заслуживает внимания умелое использование транспортной авиации противника, которая в трудные периоды боя быстро подбрасывала необходимое имущество, боеприпасы и горючее, а иногда и живую силу в места, где немецкая армия испытывала в этом нужду.

#### **Система снабжения**

По показанию пленных в течение сентября, октября и ноября месяцев с. г. авиация противника затруднений в снабжении горючим и боеприпасами не испытывала.

Были отдельные перебои в снабжении горючим и боеприпасами, которые ликвидировались путем транспортных самолетов. Зато особо острый недостаток в горючем испытывал автотранспорт противника. Так, например, за период с 20/VIII по 15/XII – 41 г. было отмечено до 35 случаев стоянок автоколонн противника на месте. Некоторые колонны количеством от 300 до 500 единиц стояли в 3-4 ряда по 4-5 дней на одном месте из-за отсутствия горючего (Дмитровск-Орловский, Чувардино).

Стоянок танковых колонн, из-за отсутствия горючего, не наблюдалось.

По шоссе и грунтовым дорогам, где происходило наиболее интенсивное движение, противник организовывал заправочные пункты для автотранспорта (Севск, Кромы, Карачев, ст. Нарышкино, Мценск).

В бездорожье противник широко использовал для переброски горючего, боеприпасов и прочего имущества гужевого транспорт.

4.11.41 г. авиаразведкой установлено – в районе Поповка 1-я (между Мценск, Чернь) колонна около 100 автомашин производила заправку из самолета Ю-52.

По имеющимся сведениям транспортные самолеты типа Ю-52 имеются в каждой армии, которые для переброски имущества, горючего и боеприпасов к линии фронта используют передовые аэродромы, на которых производится посадка рано утром с расчетом полета до них в ночное время.

При действующих ж. д. подвоз производится ж.-д. транспортом до центральной распределительной базы.

*Выводы.*

В первый период август – октябрь месяцы:

1. Авиация противника в большей своей массе была использована для обеспечения продвижения своих танков и моточастей, а также и для борьбы с нашей авиацией на аэродромах.

2. Особенно необходимо отметить хорошую организацию взаимодействия между авиацией и наземными войсками, а также хорошую организацию связи между ними, что давало возможность авиации быстро приходить на помощь своим наземным войскам.

Как правило, фашисты широко применяли метод проведения боевой работы с передовых аэродромов и площадок, удаленных от линии фронта 15-30 км, что давало возможность с небольшим количеством самолетов давать большое напряжение в вылетах.

3. Летчики фашистов смело и дерзко действуют только там, где имеют численное превосходство, или же уверены, что не получат противодействия с земли. От воздушных боев в большей части уклоняются. И только за последнее время отмечено несколько случаев, когда ME-110 вступали в бой, что объясняется поспешным отступлением из-под Тулы наземных войск Гудериана и возложением на ME-110 прикрытия их бегства.

4. В ноябре и декабре месяцах активность фашистской авиации резко сократилась, что можно объяснить переброской своей авиации на другие фронты, а также наступившими холодами и отсутствием необходимого количества горючего.

## **II. ТАКТИКА ПРИМЕНЕНИЯ РОДОВ АВИАЦИИ ВВС ФРОНТА**

В составе ВВС фронта имелись следующие типы самолетов: истребители И-16, МиГ-3, Як-1, ЛаГГ-3; бомбардировщики Пе-2, СУ-2, СБ, Р-5; штурмовики Ил-2.

С начала формирования Брянского фронта и до последних дней объектами для действий ВВС фронта являлись колонны танков, мотопехота, артиллерия на ОП, скопление войск в населенных пунктах, ж. д. и ж.-д. станции, аэродромы.

Характерной особенностью использования ВВС фронта являлось следующее.

1. Из-за отсутствия необходимого количества авиации, особенно штурмовиков и разведчиков, все типы истребителей, помимо своих прямых задач, выполняли задачи разведчиков и штурмовиков. На бомбардировщиков Пе-2, как правило, возлагается ведение глубокой разведки.

2. Борьба с танками и мотопехотой противника проводилась следующими методами.

По получении данных о скоплении танков и мотопехоты в данном районе или о движении их по дорогам командование ВВС фронта выбирало основную группировку, для уничтожения которой бросалось все наличие авиации. Удары с воздуха по выбранной группировке наносились до тех пор, пока колонна не уничтожилась или не рассеивалась. Управление всей авиацией в период борьбы с танками и мотопехотой, как правило, находилось в руках командующего ВВС фронта (централизованно), что давало возможность наносить мощные удары и своевременно ставить боевые задачи частям ВВС.

Так, например, в период с 19.8 по 13.9 при попытке группы Гудериана с направления Рославль прорваться на Брянск части ВВС фронта, нанося систематические удары по скоплению танков и мотопехоте противника, нанесли ему большое поражение, чем способствовали частям 50 и 3 армий удержать занимаемый рубеж. Группа Гудериана вынуждена была резко повернуть на юг в район Новгород-Северский.

В период с 13.9 по 5.10 противник сосредоточил крупную группировку танков и мотопехоты в районе Новгород-Северский, Глухов, Севск и стал развивать наступление в направлении Орел, с целью выхода подвижными частями на коммуникации фронта и окружения наших армий.

Из-за отсутствия у командования фронта средств в войсковом тылу для организации контрудара по наступающему противнику, вся тяжесть борьбы с прорвавшимися танками и мотопехотой противника была возложена на ВВС фронта. ВВС фронта было приказано не уходить с занимаемых аэродромов до последней возможности и ударами с воздуха задерживать наступление противника. Выполняя приказ, части ВВС работали до последней возможности с занимаемых аэродромов Локоть, Карачев, Хотынец, Хотьково, нанося мощные удары по наступающим подвижным частям противника. 60 ад уходила с аэродрома Карачев под обстрелом артиллерии и минометов противника. 61 и 11 ад уходили с аэродромов, когда танки и мотопехота противника находились в 3-5 км от аэродромов. Активная боевая работа ВВС фронта в этот период дала возможность многим наземным частям и избежать окружения, а частям, попавшим в окружение, выходить из такового.

Для оказания помощи в выходе из окружения наших армий ВВС фронта применяли следующие тактические приемы.

Воздушной разведкой устанавливались районы нахождения наших окруженных частей. В район окружения на самолете У-2 засылались делегаты штаба ВВС фронта, которые ориентировали командиров частей об обстановке и указывали направление выхода. Части ВВС систематическими ударами в направлениях выхода наших частей расчищали пути движения.

После занятия Орел части ВВС фронта получили задачу – не допустить в течение 3-4 дней движения танков и мотопехоты противника в Тула и дать возможность нашим частям произвести перегруппировку и занять рубежи обороны.

Командующим ВВС фронта для выполнения поставленной задачи была создана авиагруппа в составе 11 и 61 ад. Командование группой командующий ВВС фронта лично взял на себя. Находясь на КП в 5-8 км от Тула и имея личное общение с наземным командованием, командующий ВВС фронта в течение 12 дней мощными ударами по дороге Орел, Тула не допустил подхода подвижных частей противника к южн. окраине Тула, чем дал возможность наземному командованию выиграть время и занять оборону. Части противника вынуждены были повернуть на юго-восток, в обход Тула.

Особенно удачный удар по танкам и мотопехоте произвела в этот период 11 ад в районе Горлово. Воздушной разведкой было установлено движение колонны танков и автомашин из Горлово на восток (150-200 единиц). 11 ад в течение дня систематическими ударами по колонне большую число их уничтожила. Остальные автомашины немцы бросили и стали разбегаться по полевым дорогам. Фашисты в этот период были настолько деморализованы, что когда после атаки звена наших истребителей ЛаГГ-3 один из них был подбит и вынужден был произвести посадку вблизи атакованной колонны противника, второй экипаж произвел посадку у подбитого самолета и забрал летчика к себе, предварительно уничтожив самолет и вооружение. Третий летчик, находясь в воздухе, пулеметным огнем отгонял фашистов от своих товарищей и фашисты взять в плен наших героев не сумели и они благополучно прибыли на аэродром.

В настоящее время в связи с переходом наземных частей в наступление, ВВС фронта ударами по дорогам, скоплению войск противника, линиям связи и ж. д. содействуют в уничтожении отступающих фашистов.

ВВС фронт в боевой работе применяли следующие новые формы боя:

1. Как правило, все вылеты бомбардировщиков сопровождалось истребителями. После выполнения задачи на бомбометание истребители и бомбардировщики снижались и производили обстрел пулеметным огнем, т.е. штурмовали цель. Количество заходов производилось в зависимости от количества и системы средств ПВО у противника и часто доходило до 6 и более. Такая комбинированная штурмовка истребителей и бомбардировщиков давала большой эффект и наносила противнику большие потери.

При ночных действиях в светлые ночи и по освещенным автомашинам, зачастую экипажи-ночники поле бомбометания снижались и вели обстрел автоколонн пулеметным огнем, что наводило панику и приводило к большим потерям автотранспорта у противника.

Воздушная разведка, как правило, ведется только боем. Каждый экипаж, идя на разведку, подвешивает и бомбы. В результате в октябре-месяце один Пе-2, производивший глубокую разведку, зашел на аэродром Гомель, где авиация противника производила полеты. Сброшенными бомбами уничтожил три самолета противника. Возвращаясь обратно, на станции Стародуб зажег эшелон с боеприпасами.

Разведчики путем бомбометания и обстрела предполагаемых районов скопления войск противника, зачастую, вскрывали группировки войск, которые не были видны с воздуха и были тщательно замаскированы.

В плохую погоду для действий по войскам противника высылались одиночные, хорошо подготовленные экипажи (охотники), которые обстреливали дороги, скопление войск противника и т. д.

Свое назначение охотники оправдали. Необходимо во всех частях увеличивать и воспитывать эти кадры.

Штурмовики и истребители в последнее время в воздушном бою стали применять РС. Так, МиГ-3 274 иап сбил Ю-88, а при применении Ил-2 РС истребители противника прекращали атаки.

23.12.41 6 Ил-2 под командой старшего лейтенанта Сыченко, идя на выполнение боевого задания, увидели, что 7 МЕ-110 атакуют наши наземные войска. Тов. Сыченко принял решение атаковать МЕ-110. Один МЕ-110 был сбит, остальные в панике разбежались. Атака МЕ-110 наших наземных войск была сорвана.

При низкой облачности бомбардировщики действовали одиночными самолетами, если действовали по одной цели – ходили с интервалами в 10-15 минут.

Истребители разведку ведут, как правило, парой. Ведущий ведет разведку, ведомый прикрывает.

Встреча истребителей с бомбардировщиками над аэродромом ИА полностью себя оправдала, так как дает возможность истребителям быстро принять боевой порядок для прикрытия бомбардировщиков. Но не следует допускать продолжительного хождения бомбардировщиков над аэродромом ИА, т. к. это может раскрыть аэродром истребителей.

*Выводы:*

1. Части ВВС фронта представляют из себя в настоящее время хорошо сколоченные боевые коллективы. Несмотря на отсутствие регулярного снабжения частей ВВС фронта самолетами для пополнения потерь, части ВВС не прекращали боевой работы, а принимали все меры путем ремонта пополнить самолетный парк.

Политико-моральное состояние личного состава частей ВВС фронта крепкое.

2. Опыт показал, что самолеты СУ-2, СБ и Пе-2 без прикрытия истребителей на выполнение заданий выпускать нельзя. Они несут большие потери. Кроме того, по колоннам противника, сильно прикрывающимся средствами ПВО, атаку самолетами типа СУ-2 и Пе-2 с малых высот производить нецелесообразно, так как они несут большие потери. При атаке колонн 10.12.41 г. из 5 Пе-2 4 были подбиты ЗП огнем. В случае низкой облачности целесообразно СУ-2 и Пе-2 высылать на цель одиночными, хорошо подготовленными экипажами.

3. Самолеты, имеющиеся на вооружении частей ВВС фронта, показали следующие качества.

Ил-2 – прекрасный штурмовик. Летный состав в восхищении от его летных и огневых качеств. Но он требует надежного прикрытия истребителями.

Як-1, как истребитель, имеет хорошие летные качества. Летный состав смело вступает на нем в бой с любым самолетом противника.

МиГ-3 более сложен в освоении. Як-1 и МиГ-3 применяются, зачастую, для штурмовок; в более выгодную сторону в отношении штурмового удара выделяется МиГ-3, который имеет более сильное огневое вооружение.

4. Как правило, на ВВС фронта задач возлагалось больше, чем они при имеющейся численности могли выполнить. Особенно плохо обстояло дело с выделением средств для непосредственной поддержки армий. Не имея достаточно средств, командование ВВС фронта вынуждено было в этих случаях держать всю авиацию в своих руках, не передавая ее командованию ВВС армий.

5. Централизованное управление частями ВВС фронта в условиях борьбы с подвижными частями противника и малого количества авиации вполне себя оправдало и давало возможность в нужный момент наносить мощные удары по наступающим частям противника.

*Предложения:*

1. Необходимо в составе ВВС фронта иметь дальнебомбардировочную авиацию (полк ДБ) для систематической борьбы с авиацией противника как днем, так и ночью, путем удара по аэродромам, расположенным в глубине, так как ВВС фронта наносили удары по передовым аэродромам (10-50 км) от линии фронта и авиация противника, расположенная в глубине, оставалась без воздействия.

2. В составе ВВС фронта необходимо иметь одну-две эскадрильи дальних разведчиков типа Пе-2. В результате отсутствия таковых систематической разведки тыла не ведется, не вскрывается система аэродромной сети, в глубине противника не ведется разведка железнодорожных и автотранспортных перевозок, а поэтому не вскрывается своевременно замысел противника по сосредоточению его группировок на том или ином участке фронта.

3. Необходимо в срочном порядке придать ВВС Брянского фронта одну ад в составе полка истребителей, штурмовиков Ил-2 и бомбардировщиков Пе-2 для выполнения задач в интересах фронта, так как в настоящее время фронтовой авиации Брянский фронт не имеет.

4. Для быстрейшего восстановления матчасти необходимо наладить регулярное снабжение частей ВВС моторами и необходимыми запчастями для ремонта самолетов и моторов.

### **III. УСТРОЙСТВО И ОБСЛУЖИВАНИЕ ТЫЛА ВВС БРЯНСКОГО ФРОНТА**

#### **1. Организация управления**

Служба тыла, обеспечивающая боевую работу летных частей ВВС Брянского фронта, за период с 1 сентября по 30 декабря с. г. по штатной структуре организационно изменялась 2 раза: с начала формирования ВВС Брянского фронта, т.е. с 1 сентября по 20 октября по схеме № 1, где оперативное руководство, дислокация и боевая работа РАБ и БАО осуществлялись зам. нач. штаба по тылу, вся материальная обеспеченность – авиаснабжение, б/к и ГСМ – осуществлялась начальником снабжения, подчиненным непосредственно командующему ВВС фронта. С 20 октября по настоящее время – по схеме № 2, где вся работа РАБ, БАО и снабжение осуществляются службой тыла под единым руководством начальника тыла и военкома тыла.

## **2. Состав тыловых частей и учреждений**

В состав тыла ВВС Брянского фронта входили нижеследующие тыловые части и учреждения и место их дислокации на 1 сентября – 1 этап схема № 3, в последующем на 1 октября – 2 этап схема № 4, на 1 ноября – 3 этап схема № 5 и на 1 декабря – 4 этап схема № 6. За период существования Брянского фронта по этапам работы тыла в количественном изменении тыловых частей и учреждений было следующее.

В первом этапе прибыло из ОрВО 8 БАО, во втором этапе убыло в МВО 4 БАО, в третьем этапе прибыли управление 71 и 72 РАБ в составе: 10 БАО, ГАС № 30, № 2009 и ПАМ №№ 19 и 39. За этот же период, т. е. в 3 этапе, убыло в Западный фронт – управление 14 РАБ в составе 6 БАО и ГАС № 2010. Убыло в ПРИВО – управление 72 РАБ в составе 6 БАО.

## **3. Организационные изменения в управлении тылом**

С 20 ноября с. г. согласно директиве ГУ ВВС КА тыловые органы снабжения ВВС Брянского фронта со всеми РАБ, БАО, ГАС и ПАМ перешли в непосредственное подчинение УВВС Юго-Западного фронта, следовательно, УВВС Брянского фронта как самостоятельное управление было ликвидировано. Вместо ВВС БФ осталась авиагруппа фронта без органов снабжения и без службы управления тыла. С 1 января 1942 года согласно указаний ГУ ВВС КА ВВС БФ вновь возрождается, как самостоятельный фронт и служба тыла ВВС БФ в свое подчинение и руководство получила тыловые части и учреждения в составе: РАБ-16, 17, 21, 71 с количеством БАО – 23, ГАС для РАБ – 4, ГАС фронтовых – 4, ПАМ – 2, САМ – 1, КС – 2.

## **4. Порядок базирования тыловых частей**

В пределах границ фронта районы авиационного базирования имели свои полосы на всю глубину фронта шириной 60-65 километров для каждого РАБ. Районы авиабазирования в полосах своих границ определяли аэроузлы для каждого БАО из расчета 3 аэродрома на каждый БАО по числу 2 действующих и 1 запасный аэродром. Запасы авиатехнического имущества и б/к группировались при БАО на 2 дня летной работы базирующейся летной части и резервы запасов в подвижных головных складах при РАБ. Удаление ГАС РАБ 100-150 километров от линии фронта и фронтовые склады запасов б/к и самолетных запчастей располагались 200-300 километров от линии фронта.

## **5. Обеспеченность летных частей**

Питание летных частей боеприпасами производилось:

- а) Накоплением непосредственно на аэродромах и БАО на 3-4 дня летной работы части.
- б) Созданием резервов в головных складах РАБ и подаче резервов из фронтовых складов в склады РАБ, добываясь неснижаемости запасов 12 боекомплектов по числу действующей авиации всего фронта в фронтовых складах. Имели место случаи недостачи снарядов ШВАК, Ярцева и РС-82, которые приходилось иногда подавать частим не планомерной отгрузкой, а непосредственно на аэродромы транспортными самолетами из удаленных центральных баз. Недостач и перебоев в боеприпасах типа ФАБ, ЗАБ, осколочных и патронов не было.
- в) Питание горючим производилось прямой подачей непосредственно из ОСГ фронта в БАО к аэродромам, перебоев в подаче и снабжении не было.
- г) Ощущался острый недостаток авиационно-технического имущества для восстановления летной материальной части, как-то: моторы, запчасти и расходный материал. Заявки, составляемые фронтом, как система, полностью не удовлетворялись УТС ВВС КА, а порой по выписанным нарядам УТС ВВС КА крайне необходимого на складах, базах УСТ не оказалось и поездки людей и транспорта за этими частями были нецелесообразными. Совершенно отсутствовали маневренные запасы авиатехимущества в ГАСах РАБ.
- д) Обеспеченность летных частей по этапам (схемы № 3, 4, 5 и 6). Расход боеприпасов выражается в количестве, указанном в прилагаемой ведомости по месяцам (прилож. № 7). Потери за этот же период выражаются согласно ведомости (прилож. № 8).

## **6. Недостатки в устройстве тыла ВВС**

В период военных действий тыл ВВС по существующей организации применен впервые, в процессе войны изучался, дополнялся и видоизменялся.

1. Нарезка границ РАБами на всю глубину фронта без учета оперативных боковых границ армий затрудняет маневр выбора летных полей для авиации приданной или действующей в границах армий.

2. Полная неуккомплектованность материальной частью автобатов, АТР, батальонов оперативной связи и большой процент неуккомплектованности спецтранспортом БАО.

3. Большое количество БАО оторвано на обслуживание тыловых районов и обеспечение летных частей, не входящих в состав ВВС фронта. Из наличия 23 БАО 9 БАО на тыловых аэроузлах и только 12 БАО на переднем крае непосредственно заняты обслуживанием частей ВВС фронта, что слишком затруднителен маневр БАО при движении вперед, к тому же все БАО участвуют в боевой работе с первых дней начала войны, также случаи перебазирования своим ходом на глубину 200-400 километров в период осеннего бездорожья автотранспорт и спецмашины сильно поизносились и требуют немедленной замены и полного укомплектования.

4. Отсутствие инженерных батальонов не дает возможности своевременно строить и подготавливать летные поля. Имеется только 2 инжбата, совершенно не укомплектованные спецмашинами и тракторным парком.

5. Частые изменения штата отражаются на сколоченности и работоспособности службы тыла.

#### *Выводы и предложения.*

Существующая организация тыла ВВС на время войны себя в основном оправдала. Необходимо издать соответствующие руководящие положения, наставления, в которых предусмотреть:

1. В РАБ иметь не более 6-7 БАО полностью укомплектованных авто- и спецтранспортом.
2. Батальон оперативной связи подчинить непосредственно командованию ВВС армий (дивизий).
3. Автотранспортный батальон.
4. Инженерно-аэродромный батальон.
5. Головной авиационный склад.
6. Отводить территории РАБ в границах ВВС армии, РАБ в оперативном отношении подчинить командованию ВВС армии.

Управление РАБ обязательно дислоцировать совместно с управлением ВВС армии (дивизии), командный пункт командира БАО – совместно с командным пунктом командира полка.

При службе тыла ВВС фронта иметь автотранспортный батальон, 2 ПАМ железнодорожных, 2 ПАМ автотранспортных типа ПАРМ-5, 2 фронтных ГАС, 2 склада боеприпасов.

В службе тыла иметь эксплуатационно-технический отдел. Иметь отряд транспортных самолетов для подвоза боеприпасов в условиях бездорожья.

При каждом БАО ввести в штат и немедленно укомплектовать рогу гужевого транспорта численностью до 60-70 парных повозок.

### **IV. УПРАВЛЕНИЕ И СВЯЗЬ**

Управление частями ВВС осуществлять по радио, телеграфом, телефоном и самолетами. В течение всего периода действия ВВС Брянского фронта не было случаев продолжительного перерыва связи с частями. Даже в период вынужденного отхода наших частей штаб ВВС фронта связи с частями ВВС не терял и своевременно ставил задачи частям и ориентировал их в обстановке. Широкое применение для связи с частями ВВС и наземными частями нашел самолет У-2. Основным видом связи с частями является радио.

#### *Предложения*

Для улучшения организации связи в частях ВВС целесообразно вместо батальона связи РАБ иметь в непосредственном подчинении начальника связи штаба дивизии роту связи.

При БАО создать взводы связи из расчета возможности обслужить 2 аэродрома.

Состав роты связи ВВС КА по штату № 015/123А вполне обслуживает нужды управления ВВС фронта.

### **V. ОРГАНИЗАЦИЯ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ ВВС ФРОНТА И ВВС АРМИИ**

Штабы ВВС армии большую часть отчетного периода, не имея в составе армий частей ВВС, боевой работой ВВС не руководили (3 и 50 армии). Штабом ВВС фронта штабы ВВС армий были использованы для организации взаимодействия с наземными войсками, для чего работники штабов ВВС армий высылались в штабы дивизий и корпусов, где на месте уточняли обстановку и получали заявки от наземного командования на действия авиации. Все заявки и данные обстановки немедленно передавались в штаб ВВС фронта, что давало возможность штабу ВВС фронта своевременно удовлетворять заявки наземных войск и быть всегда в курсе обстановки.

Кроме того, штабы ВВС армий провели большую работу в наземных войсках по организации ПВО войск.

В ноябре месяце в связи с передачей всех частей ВВС в армии и отсутствием в наличии фронтовой авиации командование ВВС фронта в зависимости от возлагаемых на него задач вынуждено, зачастую, непосредственно брать на себя руководство боевой работой частей ВВС, в целях решения задач фронтового масштаба.

### **VI. РАБОТА ШТАБОВ**

Штабы полков и авиадивизий в основном справляются с поставленными задачами. Наличие штабных командиров по существующим штатам не вполне обеспечивает качество работы. Необходимо в штат авиаполка ввести помощника начальника штаба, так как один начальник штаба с работой не справляется. В штат дивизии необходимо ввести оперативные и развед. отделения, начальник отделения и его помощник, что резко улучшит качество боевой работы.

### **VII. ОРГАНИЗАЦИОННЫЕ ВОПРОСЫ**



Управления ВВС фронта по своему составу громоздки, необходимо их сократить на 20-30%.

1. В настоящее время штаб ВВС фронта работает в 50% укомплектованности штаба и особых затруднений в работе не встречается.

2. В штате управления ВВС фронта необходимо иметь для обеспечения боевой работы:

1) Транспортный отряд (3-5 самолетов ТБ-3 или Дуглас).

2) Отряд связи (20-25 самолетов У-2).

3) Одну-две эскадрильи дальних разведчиков типа Пе-2.

3. Количество БАО в РАБ необходимо сократить до 5-6. Но БАО должны быть полностью до штата укомплектованы автотранспортом, что значительно увеличит их маневренность.

4. Необходимо в срочном порядке довести до штатной положенности имущество связи в батальонах связи РАБ и в роте связи управления ВВС фронта, так как из-за отсутствия снабжения имуществом работа связи с каждым днем ухудшается.

Приложения: 1.<sup>2</sup>

**Командующий ВВС Бр. фронта  
генерал-майор авиации Полюнин**

**Военком ВВС Бр. фронта  
полковой комиссар Ромазанов**

**Начальник штаба ВВС БФ  
генерал-майор авиации Петров**

Ф. 202, оп. 38, д. 6, лл. 2-16. Подлинник.

---

<sup>1</sup> Дата установлена на основании препроводительного отношения.

<sup>2</sup> Дописано чернилами. Из имеющихся в приложении к отчету документов в Сборнике публикуются:

- а) Характеристика боевых действий авиасоединений по месяцам;
- б) Количество самолето-вылетов по роду авиации и объектам действий (по месяцам);
- в) Сведения о поступлении матчасти по ВВС Брянского фронта по месяцам за период с 20.8 по 20.12. 1941 года;
- г) Расход боеприпасов авиасоединениями ВВС Брянского фронта по месяцам;
- д) Сведения о количестве уничтоженной материальной и живой силы противника по месяцам;
- е) Сведения о потерях ВВС противника от воздействия ВВС Брянского фронта за период с 18.8 по 15.12. 1941 года;
- ж) Пять схем по действиям ВВС Брянского фронта.

---

#### **Внимание..**

Вероятнее всего в пункте «ж» имеются в виду схемы в книге:

- а) «СЕКРЕТНО. Вклейка № 8 к «Сборнику боевых документов», выпуск 43. Воениздат, 1960 г. Схема 10. Действия ВВС фронта по срыву флангового марша группы Гудериана (с 18.8 по 27.9.41 г.). Ф. 202, оп. 38, д. 7, л. 8. Подлинник»
- б) «СЕКРЕТНО. Вклейка № 9 к «Сборнику боевых документов», выпуск 43. Воениздат, 1960 г. Схема 11. Действия ВВС фронта по срыву Глуховской операции (с 28.9 по 4.10.41 г.). Ф. 202, оп. 38, д. 7, л. 3. Подлинник»
- в) «СЕКРЕТНО. Вклейка № 10 к «Сборнику боевых документов», выпуск 43. Воениздат, 1960 г. Схема 12. Действия ВВС фронта по обеспечению выхода своих армий из окружения с 5 по 22.10.41 г. Ф. 202, оп. 38, д. 7, л. 5. Подлинник»
- г) «СЕКРЕТНО. Вклейка № 11 к «Сборнику боевых документов», выпуск 43. Воениздат, 1960 г. Схема 13. Действия ВВС фронта по срыву Тульской операции (с 23.10 по 10.12.41 г.). Ф. 202, оп. 38, д. 7, л. 4. Подлинник»
- д) «СЕКРЕТНО. Вклейка № 12 к «Сборнику боевых документов», выпуск 43. Воениздат, 1960 г. Схема 14. Действия ВВС фронта по обеспечению всеобщего наступления наших войск. Ф. 202, оп. 38, д. 7, л. 6. Подлинник»

**Примечание.** Схемы и вклейки на сайте не представлены. — В.Т.