

УДК 94(47) «1939/45»

УЧАСТИЕ 7-ГО АВИАЦИОННОГО БРЯНСКОГО КОРПУСА ДАЛЬНОГО ДЕЙСТВИЯ
В ОСВОБОЖДЕНИИ ПОЛОЦКА ЛЕТОМ 1944 ГОДА

С.П. КОПЫЛ

(Национальный Полоцкий историко-культурный музей-заповедник)

Исследуется боевая деятельность советского авиационного корпуса дальнего действия в июне-июле 1944 г. при освобождении г. Полоцка от немецко-фашистских захватчиков.

Ключевые слова: *Авиация дальнего действия, железнодорожный узел, бомбардировка.*

В ходе подготовки к проведению Белорусской стратегической наступательной операции «Багратион» 20.06.1944 г. заместитель командующего Авиацией дальнего действия генерал-полковник авиации Н.С. Скрипка на аэродроме Певцы Черниговского аэроузла (Украина) провёл совещание с руководящим составом пяти авиакорпусов дальнего действия. В мероприятии приняли участие командиры, заместители начальников штабов по оперативной работе и штурманы 1, 3, 4, 6 и 7-го корпусов. В ходе совещания до присутствующих была кратко доведена информация о готовности наземных войск к наступлению. На период предстоящих боевых действий руководящий состав корпусов был ориентирован о своих предстоящих задачах; кто, где и в чьих интересах будет работать; как, где и кому надлежит организовывать взаимодействие с наземными войсками. Особое внимание обращалось на организацию светонаведения бомбардировщиков на назначенные цели на случай действия непосредственно у линии боевого соприкосновения с врагом.

С утра 23.06.1944 г. после мощной артиллерийской и авиационной обработки позиций противника войска 1-го Прибалтийского и 3-го Белорусского фронтов перешли в наступление на Бешенковичском, Богушевском и Оршанском направлениях, стремясь обойти г. Витебск с северо-запада и юго-востока. В течение дня в результате ожесточённых боёв на фронте 3-й немецкой танковой армии создалось критическое положение. Стремясь его стабилизировать, командование противника приступило к переброске своих резервов на угрожаемые направления [2, с. 51-149]. С целью воспрепятствовать их подходу к линии фронта советская Авиация дальнего действия получила приказ о нанесении ночных ударов по станциям выгрузки немецко-фашистских войск. На полоцком направлении начали действовать сразу несколько авиационных корпусов дальнего действия. Среди них – 7-й АК¹ ДД².

Сформированному весной 1943 г. уже в сентябре того же года за отличия в Брянской фронтовой наступательной операции ему было присвоено почётное наименование «Брянский». Командовал корпусом генерал-лейтенант авиации В.Е. Нестерцев (рис. 1).



Рисунок 1. – Генерал-лейтенант авиации В.Е. Нестерцев

¹ АК – авиационный корпус.

² ДД – дальнего действия.

Соединение состояло из двух дивизий: 1-ой авиационной Сталинградской дивизии ДД (командир – полковник В.А. Картаков) и 12-ой авиационной Мгинской дивизии ДД (командир – до 28.06.1944 г. гвардии полковник Г.Д. Божко, а затем – полковник И.И. Глущенко). В состав каждой дивизии входило по три авиаполка. Два из них, 334-й авп ДД и 338-й авп ДД, начали своё формирование в марте 1944 г. Остальные имели большой опыт боевой работы. На вооружении частей находились военно-транспортные самолёты Ли-2, оснащённые бомбардировочным вооружением, и транспортные С-47, получаемые по Ленд-лизу из США. Ли-2, первоначально разработанный для сугубо мирных целей, в ударном варианте мог нести 4хФАБ-250³, или 2хФАБ-500+2хФАБ-250, или на пределе возможностей – 4хФАБ-500. Для защиты от истребителей противника он был вооружён тремя пулемётами. Экипаж самолёта состоял из шести человек. Дислокация авиаполков 1-й и 12-й авиационных дивизий 7-го АК ДД, их командный состав и типы самолетов представлены в таблице 1.

Таблица 1. – Дислокация авиаполков и их командный состав

Наименование	1-я авд ⁴ ДД			12-я авд ДД		
	101-й авп ДД	102-й авп ДД	334-й авп ДД	12-й гв. ⁵ авп ДД	110-й авп ДД	338-й авп ДД
Командир	п/п-к С.С. Запыленов	п/п-к Б.П. Осипчук	п/п-к В.И. Лебедев	гв. п/п-к Н.Г. Богданов	п/п-к М.И. Гаврилов	ГСС ⁶ п/п-к В.И. Масленников
Тип самолёта	Ли-2	Ли-2, С-47	Ли-2	Ли-2, С-47	Ли-2	Ли-2
Аэродром	Климово	Бровничи	Бровничи, Воротыньск	Ленинский	Стародуб	Ленинский

Источник: [1].

В 19.15 26.06.1944 г. Командующий АДД⁷ Маршал авиации А.Е. Голованов шифротелеграммой № 5702/ш поставил корпусу боевую задачу – в ночь с 26.06 на 27.06 уничтожить эшелоны и разрушить пути на ж.д. узле Полоцк. Командир корпуса с учётом метеословий, успешных действий наземных войск, состояния материальной части и уровня подготовки экипажей принял решение нанести удар всеми 115-ю боеготовыми экипажами, осуществив бомбардировку в 00.50-01.10 с высоты 3700-3900 (м). Выход самолётов на цель предстояло осуществить по маршруту: исходный пункт маршрута (ИПМ) – Шаталово с обходом Смоленска с востока – Велиж – Усвяты – Полоцк. Заход на цель с северо-востока, уход – левым разворотом. Полёт от цели производить тем же маршрутом (рис. 2).



Рисунок 2. – Маршруты полета авиации 7-го АК ДД к г. Полоцку в июне-июле 1944 г.

³ ФАБ – фугасная авиационная бомба.

⁴ авд – авиационная дивизия.

⁵ гв. – гвардии.

⁶ ГСС – Герой Советского Союза.

⁷ АДД – авиация дальнего действия.

По разведывательным данным противник всеми силами и средствами стремился удержать сильно укрепленный г. Полоцк с его развитой ж.д. сетью, через которую подбрасывал свои войска, технику и вооружение. По состоянию на 25.06.1944 г. город и ж.д. узел прикрывали до 10 батарей зенитной артиллерией среднего и мелкого калибра, шесть прожекторов и в ночное время – истребители типа Ме-109, Ме-110. Для предстоящего удара привлекались 1-я авиационная Сталинградская и 12-я авиационная Мгинская дивизии дальнего действия. В 19.35 это решение было доведено до командиров авиадивизий Боевым распоряжением № 128.

В 20.40 командир 1-ой авиационной Сталинградской дивизии ДД лично поставил боевую задачу командирам всех трёх авиаполков, вручив им Боевое распоряжение № 66. Согласно которому полки должны были «...бомбардировочными действиями уничтожить скопление ж.д. эшелонов и ж.д. пути узла ПОЛОЦК (восточный) в период 00.50-01.10 с высоты 3700-3900 метров. Заход на цель с северо-востока, уход – левым разворотом. Удар произвести массированно в строго указанное время. Выделить сильные экипажи для подсвета цели и для наведения остальных экипажей на цель. Запасной аэродром для частей дивизии ОЛСУФЬЕВО...» [6, л. 115]. Подготовка экипажей проходила в сжатые сроки ввиду позднего времени получения боевой задачи. Лётчики готовились к боевому применению на полный радиус полёта самолётов.

Разведка погоды не производилась. Вылет состоялся в период 22.02-22.51. На задание ушло 60 экипажей. При полёте к цели в районе г. Смоленска в 00.50 на высоте 2300 м один самолёт 334-го авиаполка ДД был атакован немецким истребителем типа Ме-109, который произвёл две атаки снизу, сзади. Отбиваясь из бортового оружия, экипаж манёвром по курсу и высоте уклонился от атак противника, и тот его потерял из виду. Вторую половину маршрута лётчикам пришлось лететь в сложных метеорологических условиях (СМУ), преодолевая двухъярусную, мощно-кучевую облачность. Линию фронта экипажи перелетели в районе н.п. Усвяты. За 3-5 минут до подхода основной группы «осветители» сбросили 27 светящихся авиационных бомб типа САБ-100. При подходе к цели советских бомбардировщиков встретил заградительный огонь до 3-х батарей мелкокалиберной зенитной артиллерии (МЗА). Небо освещалось 6-ю зенитными прожекторами. Огнём зенитной артиллерии на высоте 2900 м один самолёт 102-го авиаполка ДД получил две пробоины от осколков снарядов. В результате чего был пробит капот мотора и повреждён стабилизатор. Несмотря на это экипаж благополучно посадил бомбардировщик на свой аэродром. За период 00.50-01.20 с высоты 1800-3000 метров бомбардировку осуществили 58 экипажей. Два самолёта 101-го авиаполка ДД ввиду отказа материальной части не выполнили боевой задачи: один из-за неисправности гидросистемы до основной цели не дошёл и бомбардировал случайную цель в 2-х км юго-восточнее г. Орша, экипаж другого Ли-2 сбросил бомбы на «пассив» в лес в 15 км южнее аэродрома базирования.

Всего на цель было сброшено 334 авиабомбы общим весом 64,094 тонны, преимущественно фугасного типа ФАБ-500, 250 и осколочного – АО-25.

По докладам контролирующих и самих экипажей бомбардировка происходила малоэффективно и не массированно. На это повлияли два обстоятельства: *сложные метеоусловия* в районе Полоцка, из-за чего самолёты растянулись цепочкой; *самолёты-осветители*, опять-таки из-за СМУ, *неточно вышли на цель* и часть из них осветили не станцию, а восточную часть города.

В результате удара 1-ой авиационной Сталинградской дивизии ДД отмечены мощный взрыв в юго-западной части ж.д. узла, предположительно взорвался склад с боеприпасами, и три очага пожара. Один из них образовался в центре и два других – на восточной окраине ж.д. станции Полоцк (восточная). Ввиду плохих метеоусловий результаты бомбардирования не фотографировались.

Получив в 19.35 Боевое распоряжение командира корпуса № 128, командир 12-ой авиационной Мгинской дивизии дальнего действия полковник Г.Д. Божко решил нанести удар всеми 54-мя подготовленными экипажами 12-го гвардейского и 338-го авиаполков.

110-й авиаполк ДД в это время выполнял спецзадание в интересах 16-ой воздушной армии 1-го Белорусского фронта по транспортировке боеприпасов, вооружения, горюче-смазочных материалов, имущества штабов, личного состава истребительных и штурмовых авиаполков на передовые аэродромы. В отчётных документах дивизии отмечено, что задача по уничтожению эшелонов и путей на ж.д. станции Полоцк (восточная) до экипажей была доведена перед самым вылетом, т.к. она была поздно получена из штаба корпуса. Массированный удар должен был состояться в 00.50-01.10. В предыдущую ночь из-за погодных условий самолёты растянулись в длинную цепочку и подходили к объекту (ж.д. узел Толочин) по одному, попадая в зону зенитного огня немецких батарей. В результате на аэродромы не вернулись два экипажа. Поэтому командир дивизии подчеркнул необходимость уложиться в отведённое для бомбардирования время, создав плотность удара превышающие возможности ПВО противника.

Первым в 21.35 вылетел экипаж-осветитель. Через пять минут начала взлетать основная группа бомбардировщиков. Последняя машина оторвалась от земли в 22.05. Линию фронта пересекли в районе Сиротино на высоте 2100-2200 (м). При подходе к г. Полоцку наблюдали интенсивную артиллерийскую

стрельбу советской артиллерии. В небе над целью уже находились самолёты 1-ой авиационной Сталинградской дивизии ДД. Подход новой группы советских самолётов привёл к усилению противодействия вражеской противовоздушной обороны. Экипажи отметили огонь до 3-х батарей зенитной артиллерии среднего калибра, 4–5 батарей МЗА и работу до 8 прожекторов. Особенно интенсивный огонь ЗА был в период 00.58–01.00. Кроме того, на высоте 2200 м было замечено патрулирование истребителей Ме-109. В период с 00.50 по 01.15 с высоты 2200–2500 (м) 48 экипажей произвели бомбардировку основной цели, на которую было сброшено 250 авиабомб общим весом 55,2 т. В результате удара на станции возникло 5 очагов пожара и 3 взрыва, один из них сильный с образованием пожара красного цвета. По донесениям экипажей и контролёров бомбардировка была успешно выполнена. Четыре экипажа задание не выполнили из-за неисправности материальной части и два – из-за отсутствия радиосвязи.

Пока полки выполняли боевые задачи, в период 00.15–01.50, Климовский аэроузел блокировался 30-ю (предположительно) самолётами противника типа Ю-88, которые летали вокруг него на высоте 3000 м и пытались обнаружить действующие аэродромы. С 00.25 по 01.55 немецкие бомбардировщики Ю-88 в количестве 18–20 машин на высоте 1200–200 (м) пытались блокировать и Стародубский аэроузел, сбросив до 20 светящихся авиабомб. Противник предпринял попытку связаться с радиостанцией 338-го авиаполка ДД, давал позывной нашего самолёта и просил разрешения на посадку. Перед этим на этой же частоте была слышна речь на немецком языке. В виду соблюдения правил светомаскировки и работы ложных стартов противник отбомбился вне действующих аэродромов. Советские самолёты в это время находились в зоне ожидания, соблюдая режим полного радиомолчания, и совершили посадку после ухода немецких блокировщиков.

В целом по итогам разбора работы 7-го Брянского авиакорпуса ДД в ночь на 27.06.1944 г. бомбардирование ж.д. станции Полоцк (восточная) было признано успешным. Боевую задачу по бомбардировке выполнили 111 экипажей, сбросив 612 авиабомбы общим весом 124,28 т. Станции и скопившимся на ней эшелонам были нанесены большие повреждения.

28.06.1944 г. наземные советские войска, в интересах которых действовал корпус, продолжали развивать наступление на Полоцком направлении, стремясь обойти его с севера и юга. В 17.50 в штабе корпуса была получена шифротелеграмма № 52/ш заместителя командующего Авиацией дальнего действия, в которой ставилась боевая задача: «...в ночь на 29.6.44 бомбардировать ж.д. узел ПОЛОЦК. Для выполнения задачи выделить половину сил, а остальным предоставить время для осмотра матчасти» [4, л. 249]. Генерал-лейтенант авиации В.Е. Нестерцев решил удар нанести силами 60-ти экипажей, назначив от 1-ой авиадивизии ДД 40 самолётов, а от 12-ой авиадивизии ДД – 20 самолётов. Первая группа бомбардировщиков должна была разбомбить станцию Полоцк (восточная). Целью второй группы являлась станция Полоцк (западная). В соответствии с Боевым распоряжением штаба корпуса № 130 от 28.06.1944 г. «Удар нанести в период 23.46–24.00. высота бомбардирования – 3100 м. Маршрут полёта: ИПМ – МСТИСЛАВЛЬ – КРАСНОЕ – РУДНЯ (50 км. северо-западнее СМОЛЕНСК) – СУРАЖ – ГОРОДОК – цель. Заход с востока, разворот – левый» [4, л. 249].

Командир 1-ой авиационной Сталинградской авиадивизии ДД полковник В.А. Картаков в 18.25 лично поставил командирам 101-го, 102-го и 334-го авиационных полков боевую задачу, подтверждённую Боевым распоряжением № 68. Для её выполнения первый и второй полки должны были выделить по 15 экипажей каждый, а третий – 10 экипажей. Бомбардирование приказывалось произвести в период 23.45–24.00 с высоты 3100 м. Для освещения целей каждая часть выделяла по одному опытному экипажу. Задачи им были поставлены в течение последующих 30 минут. Первые самолёты вылетели в 20.45, последние – в 21.25. Взлетели все 40 экипажей. Линию фронта перелетели в районе н.п. Городок. Облачность по маршруту на высоте 3500 м достигала 3–4 балла, видимость – 4–5 (км). В районе цели было ясно, в воздухе присутствовала дымка, видимость – 2–3 (км). Цель прикрывалась огнём до 3-х зенитных артиллерийских батарей среднего и крупного калибра, а также 6-ю прожекторами. При подходе к г. Полоцку два экипажа были атакованы снизу и сзади истребителями типа Ме-109. Открыв ответный огонь и применив энергичное маневрирование, советские бомбардировщики Ли-2 уклонились от атаки. При этом было израсходовано 40 патронов калибра 12,7-мм к пулемётам «УБТ»⁸.

В период 23.43–00.03 с высоты 2500 м 40 экипажей бомбардировали цель. Было сброшено 274 авиабомбы общим весом 42,4 т. По докладам экипажей и контролёров в 23.53 в юго-восточной части станции отмечен взрыв большой мощности (предположительно взорвался склад с боеприпасами), один пожар в западной части и один пожар в восточной части ж.д. узла, который хорошо освещался САБ(ами).

На разборе удара был сделан вывод, что бомбардирование произведено эффективно, боевых потерь, происшествий и невыполнения боевой задачи нет. Общая оценка – «Хорошо».

⁸ УБТ – универсальный Березина турельный (пулемет).

12-я авиационная Мгинская дивизия дальнего действия получила из корпуса задачу: «Уничтожение ж.д. эшелонов и разрушение ж.д. путей на ж.д. ст. Полоцк /зап./ произвести ограниченным количеством самолетов в составе 20 экипажей» [5, л. 273]. Новый командир дивизии полковник И.И. Глущенко, как и в предыдущем ударе, решил использовать только 12-й и 338-й авиаполки. А 110-й авиаполк на задание не посылать, т.к. экипажи этого полка днём 29.06.1944 г. готовились к переброске грузов на передовые аэродромы. Боевая задача экипажам была поставлена своевременно и усвоена ими хорошо. В период 20.45–21.25 на выполнение задания вылетели 23 самолёта. Линию фронта прошли на высоте 3300–3700 (м) в районе Городок – Сиротино. При их подходе к цели противник открыл заградительный огонь, в постановке которого участвовало 3–4 батареи МЗА и 2 батареи среднего калибра. Работало три зенитных прожектора. На высотах 3800–4000 (м) наблюдалось патрулирование 1–2-х немецких истребителей Ме-109 и Ме-110. В период 23.45–23.56 бомбардировали ж.д. станцию Полоцк (западный) 21 экипаж. На цель было сброшено 149 авиабомб весом 22,11 т. Не выполнили боевое задание 2 экипажа 12-го гв. авп ДД из-за отказа материальной части. На самолёте № 20 (командир корабля Гришин) заело редукционный клапан масляной помпы. А у Ли-2 гв. лейтенанта А.М. Маркирьева, который вылетал осветителем, при наборе высоты на наружной подвеске загорелась САБ-100. Пришлось все 8 авиабомб САБ-100 сбросить на «пассив» в 10 км севернее г. Стародуба.

В результате нанесённого удара на станции возникло 4 очага пожаров. Наблюдался взрыв большой силы в центре скопления эшелонов. Результаты успешного бомбардирования были достигнуты благодаря умелому и хорошему подсвечиванию заданной цели. На обратном пути в районе г. Рославль самолёты преодолели грозу. Все экипажи произвели посадку на аэродромы в период 01.43–02.29.

На основании боевых донесений авиадивизий и рапортов контролёров был сделан вывод, что обе цели были поражены, при этом было сброшено 439 авиабомб весом 66,303 т. Подсвечивание восточной цели было организовано хорошо. Западная не освещалась. Фотографирование не получилось из-за плотной дымки.

На следующий день (29.06.1944 г.) в 20.00 Командующий авиацией дальнего действия приказал командиру корпуса в ночь на 30.06.1944 г. выделить 30% экипажей для удара по ж.д. станции Крулевщина (58 км юго-западнее г. Полоцк) и 70% экипажей для действий по ж.д. узлу Полоцк. Задача была прежняя: уничтожить подвижный состав, станционные постройки, живую силу и технику противника.

Проанализировав наземную, воздушную обстановку, прежде всего погодные условия, генерал-лейтенант авиации В.Е. Нестерцев принял решение бомбардировать станцию Полоцк (восточная) силами 1-ой авиадивизии ДД, выделив для этого экипажи, наиболее подготовленные к полётам ночью в сложных метеоусловиях. Удар необходимо было нанести в период 00.15–00.30 с высоты 2900 м, маршрут полёта самолётов: ИПМ – Мстиславль – Красное – Рудня – Сураж – Городок – цель и обратно. Задача была передана на дивизионный узел связи по телеграфному аппарату СТ-35. Начальник штаба дивизии в 19.40 поставил боевую задачу начальникам штабов 101-го, 102-го и 334-го авиационных полков ДД с вручением Боевого распоряжения № 69.

Командир дивизии полковник В.А. Картаков приказал бомбардирование произвести массированно в указанное время, уменьшив высоту полёта на боевом курсе до 1900 м. В 20.20 боевая задача была доведена до экипажей, которые быстро её уяснили с учётом опыта предыдущих ударов по назначенному объекту. Первые экипажи вылетели в 22.10, последние – в 22.47. Всего стартовало 47 самолётов: 21 – от 101-го, 14 – от 102-го и 12 – от 334-го авиаполков дальнего действия. В первой половине маршрута до района г. Рославль погода была хорошая, далее до Городка появилась дымка и облачность, которая усилилась до 5–8 баллов, видимость составила не более 4 км. Чем ближе к цели, тем погода становилась все хуже и хуже: экипажи встретили мощно-кучевую 10-ти бальную облачность высотой 500–800 метров, началась гроза с проливным дождём. В 00.04–00.10 экипажи получили приказ при невозможности пробиться к Полоцку, уходить на запасную цель – ж.д. ст. Крулевщина. Тем не менее к основной цели сумели пробиться 19 самолётов. По данным корпуса на этот день ж.д. узел Полоцк прикрывался тремя батареями ЗА среднего калибра, тремя батареями МЗА и тремя прожекторами. Подлетающие советские бомбардировщики были встречены огнём до 3-х зенитных артиллерийских батарей разного калибра. Небо освещали два прожектора. Выход на цель осуществлялся с контрольного ориентира. В качестве его использовалась р. Западная Двина. Несмотря на сложные погодные условия и с 45-ти минутным опозданием командиры кораблей сумели в период 01.00–01.15 с высоты 1100–3300 (м) достаточно компактной группой обеспечить бомбардирование цели. Всего было сброшено 186 авиабомб общим весом 21,6 т. Бомбардирование производилось из-за облаков по разрывам снарядов ПВО противника. По предварительным данным на станции возникло три очага пожара, один из них большой силы, и два очага пожара и один взрыв в восточной части города. Из-за погодных условий 18 экипажей вернулись с маршрута; из них 16 произвели посадку с бомбами. Два экипажа сбросили бомбы в режиме «пассив». Только один бомбардировщик сумел отбомбиться по запасной цели, остальные – бомбили случайные цели.

Результаты боевой работы по ж.д. станции Полоцк (восточная) командованием корпуса были признаны неудовлетворительными. Отмечалось, что предварительный прогноз погоды не оправдался. Сложные метеословия в районе цели не позволили качественно выполнить поставленную боевую задачу. Плюсом было то, что на аэродромы базирования сумели вернуться все вылетевшие экипажи.

На вторую половину 30.06.1944 г. командир 7-го авиационного Брянского корпуса дальнего действия располагал 115-ю боеготовыми экипажами. В 18.30 он получил предварительное распоряжение штаба АДД о боевой работе по уже хорошо известной цели – ж.д. узел Полоцк. Штаб корпуса оперативно ориентировал командиров дивизий и полков о предстоящей работе. В 21.00 по маршруту полёта бомбардировщиков вылетел разведчик погоды, который доложил по радио о неблагоприятных условиях полёта. С учётом последних данных о большом скоплении вражеских эшелонов на ж.д. узле и состоянии погоды Виктор Ефимович Нестерцев принял решение, которое в 21.50 шифротелеграммой было доведено до командиров авиадивизий. Дивизиям было приказано к нанесению воздушного удара привлечь наиболее подготовленные экипажи. При этом цели распределялись следующим образом: для 1-ой авиационной Сталинградской дивизии ДД – ж.д. станция Полоцк (восточная), а для 12-ой гвардейской авиационной Мгинской дивизии ДД – ж.д. станция Полоцк (западная). «...*Время удара 01.00-02.20. Маршрут – ИПМ – ДУБРОВНО – ВИТЕБСК (обходить с востока) – ГОРОДОК – цель. Заход на цель с востока, уход – левым разворотом. Высота бомбардирования – 2700 метров. Запасная цель – ж.д. станция КРУЛЕВЩИЗНА*» [4, л. 259].

Командир 1-ой авиадивизии ДД в 20.25 Боевым распоряжением № 70 поставил боевую задачу своим полкам:

«Массированным ударом в строго указанное время произвести бомбардировочный удар. Маршрут полета: ИПМ, ДУБРОВНО, ВИТЕБСК /обход с востока/, ЦЕЛЬ.

101 АКП и 102 АККП ДД результаты бомбардирования сфотографировать с высоты бомбардирования.

101 АКП подготовить разведчика погоды по боевому маршруту; стартовая готовность 19.00.

Командирам АП ДД иметь сильный вариант экипажей.

Боевой состав: 101 АКП – КЛИМОВО = 25 экипажей.

102 АККП – БРОВНИЧИ = 25 экипажей.

334 АП ДД----- = 19 экипажей» [5, л. 252].

На бомбардировку вылетело 33 самолёта. По маршруту полёта экипажи встретили облачность 6–7 баллов на высоте 1200 м, при этом видимость составила 4–6 (км). В районе цели – ясно, дымка, видимость 3–4 (км). Линию фронта пересекли в районе Городка под нижней кромкой облаков. При подходе к цели наблюдалось большое количество пожаров в г. Полоцке. Цель была прикрыта заградительным огнём до 2-х батарей МЗА. В районе станции наблюдались истребители противника.

В период 01.34–02.00 с высоты 2600–2800 (м) 32 экипажа нанесли удар по назначенной цели. Всего было сброшено 342 авиабомбы весом 33,26 т. По докладам командиров экипажей и контролёров бомбардирование было проведено эффективно. В результате удара на ж.д. узле возникло два очага пожара больших размеров с последующим сильным взрывом, за которым последовала серия взрывов меньшей силы. Подсвет станции был организован хорошо. Результаты бомбардировки дивизии подтверждались фотографированием. В момент боевой работы в 01.49 самолёт командира корабля Потапова был атакован истребителем. Немецкий лётчик атаковал снизу, сзади, слева. Однако экипаж отбил атаку из бортового оружия. При этом было израсходовано патронов калибра 12,7-мм – 70 штук и калибра 7,62-мм – 50 штук.

Командир 12-ой авиадивизии ДД на основании Боевого распоряжения штаба корпуса № 70 принял решение выполнить боевую задачу по уничтожению эшелонов и живой силы противника на ж.д. станции Полоцк (западная) силами 20-ти экипажей от двух авиапунктов: от 12-го гв. полка выделить 12 самолётов, от 334-го – 8 самолётов. В каждой группе иметь по одному осветителю цели с обязательным фотографированием результатов бомбардирования в конце удара. Задача до экипажей была доведена вовремя, т.е. за 3 часа до вылета. Первые самолёты стартовали в 23.08, последние – в 23.28. Всего вылетело 26 самолётов. В бой было выпущено больше экипажей, чем требовалось, за что командиры полков получили от командира дивизии замечание. При подходе к цели с высоты 2700–2900 (м) хорошо наблюдалась линия боевого соприкосновения наземных войск, которая проходила в 2–3 км восточнее города. Подошедшие за 3–4 минуты до основной группы лётчики самолётов-осветителей наблюдали в городе множество пожаров, по скоплению вражеских эшелонов на станции вела огонь советская артиллерия. Видимость была хорошая, поэтому было принято решение – САБы не бросать. Бомбардирование цели началось в 01.50 и продолжалось до 02.03 с высоты 2700–2900 (м). Удар нанесли 25 экипажей. Ими было сброшено 141 авиабомба, общим весом 25,6 т. В результате бомбардирования на станции возникло 6 пожаров и два взрыва. Фотографирование показало, что все бомбы упали на ж.д. путях: горел один эшелон и было разрушено депо. Противник вёл неорганизованный огонь силами 1–2-х батарей мелкокалиберной артилле-

рии. Истребительная авиация немцев пыталась атаковать, но была отогнана бортовым огнём. Представляя командира корабля мл. лейтенанта А.В. Васильева к награде командование отмечало: «...В ночь на 1.7.44 г. экипажу была поставлена задача сфотографировать бомбардирование военно-промышленных объектов в г. Полоцке. В момент сбрасывания первого ФОТАБ⁹ экипаж подвергся атаке со стороны истребителя. Огнем бортовых пулеметов стрелки отбили атаку, а летчики смелым маневром произвели повторный заход и оставшимися ФОТАБ⁹ами сфотографировали цель. За настойчивость, мужество и инициативу, проявленные при выполнении боевого задания, приказом командира 7 АВК ДД всему экипажу объявлена благодарность. Кроме того, члены экипажа сфотографированы у развернутого полкового знамени» [7].

По возвращении самолётов с боевого задания в штабе корпуса был сделан вывод, что обе дивизии поставленную боевую задачу выполнили успешно, при этом подсвет станций был организован хорошо, экипажи точно вышли на цели, бомбардирование прошло результативно. Железнодорожному узлу Полоцк были нанесены большие разрушения. Несмотря на противодействие зенитной артиллерии противника и его истребителей боевых потерь не было.

В целом результаты боевой работы шести авиаполков 7-го авиационного Брянского корпуса за четыре ночных удара при полётах в сложных метеоусловиях, на предельную дальность с Климовского и Стародубского аэроузлов Брянской области представлены в таблице № 2.

Таблица 2. – Результаты боевой работы 7-го Брянского АК ДД с 26.06 на 01.07.1944 г.

Наименование	1-я авд ДД	12-я авд ДД	7-й АК ДД
Самолётовылетов	180	103	283
Бомбардировали ж.д. ст. Полоцк-товарная (экипажей)	149	94	243
Пропали без вести (экипажей)	нет	нет	нет
Сброшено бомб по типам	данных нет	данных нет	данных нет
Количество (шт.)	1136	568	1704
Вес (т)	161,354	107,896	269,25
Средняя нагрузка (т)	1,08	1,148	1,108

Источник: 5, лл. 243, 246, 275; 6, лл. 116, 118, 119, 122.

Также успешные результаты боевой работы 7-го АК ДД отображены на рисунках 3 и 4.



Рисунок 3. – Развалины вокзала станции Полоцк

⁹ ФОТАБ – фотоосветительная авиационная бомба.



Рисунок 4. – Стены вокзала Полоцк-2 (Громы)

В ходе освобождения Полоцка Авиация дальнего действия систематическими массированными ударами срывала организацию немецкого контрудара во фланг успешно продвигающимся танково-механизированным клиньям Красной армии. Уничтожение вооружения, боеприпасов, горюче-смазочных материалов зафиксировано и со стороны противника. Один из участников тех событий Вернер Хаупт писал: «...Прибывающие на грузовиках и по железной дороге немецкие батальоны попали под сильные вражеские авианалеты. У размещенных под Полоцком 7 тяжелых, 4 средних и 3 легких зенитных батарей в эти дни и ночи не было передышки. В ночь на 1 июля крупные советские авиационные подразделения совершили налет на вокзал Полоцка. 900 т боеприпасов в эту ночь взлетело на воздух!» [3, с. 234, 239].

ЛИТЕРАТУРА

1. Авиаторы Второй мировой войны [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://allaces.ru>. – Дата доступа: 19.07.2018.
2. Операция «Багратион». Освобождение Белоруссии / В.А. Жилин [и др.] ; под общ. ред. В.А. Жилина. – М. : ОЛМА-ПРЕСС, 2004. – 488 с.
3. Хаупт, В. Группа армий «Север». Бои за Ленинград. 1941–1944 / В. Хаупт. – М. : ЗАО Центрполиграф, 2005. – 382 с. – (За линией фронта. Мемуары).
4. Центральный Архив Министерства Обороны Российской Федерации (ЦАМО РФ). – Ф. 20510 (7 АК ДД). Оп. 1. Д. 29
5. ЦАМО РФ. – Ф. 20510 (7 АК ДД). Оп. 1. Д. 32.
6. ЦАМО РФ. – Ф. 20006 (1 град ДД). Оп. 1. Д. 7.
7. ЦАМО РФ. – Ф. 33. Оп. 690155. ед .хр. 22046648.: Награждения личного состава [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://podvignaroda.ru/filter/filterimage?path=VS/365/033-0690155-6292%2B011-6289/00000545.jpg&id=39355627&id1=d2a7670bdecd152684396bc641508cdf>. – Дата доступа: 21.07.2018.

Поступила 24.10.2018

PARTICIPATION OF THE 7TH AVIATION BRYANSK AVIATION CORPS IN THE LIBERATION OF POLOTSK IN THE SUMMER OF 1944

S. KOPYL

The combat activities of the Soviet aviation corps during the liberation of Polotsk from the Nazi invaders in June-July of 1944 is investigated.

Keywords: Long-range aviation, railway junction, bombardment