

УДК 94(47).084.8
EDN YAVITS<http://vestnikniign.ru>*Научная статья*

ДЕЙСТВИЯ НЕМЕЦКОЙ АВИАЦИИ ПО ПРЕСЕЧЕНИЮ СОВЕТСКИХ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК НА НАЧАЛЬНОМ ЭТАПЕ СТАЛИНГРАДСКОЙ БИТВЫ

М. А. Шляхтунов✉, Д. М. Горшунов
Московский авиационный институт (НИУ),
г. Москва, Россия
✉shlyahatunov@gmail.com

Аннотация

Введение. В условиях международной напряженности и угрозы развязывания масштабного противостояния России со странами коллективного запада важную роль играет анализ вооруженных конфликтов прошлого с целью формирования оптимального плана противодействия эвентуальному противнику. Среди множества войн, в которых участвовала Россия, крупномасштабной и наиболее близкой во временном отношении является Великая Отечественная война, одним из переломных моментов которой стала Сталинградская битва.

Материалы и методы. В качестве объекта исследования выбраны действия немецкой авиации на начальном этапе Сталинградской битвы, преследовавшие своей целью пресечение грузовых перевозок в оперативном районе, а также действия Советской стороны по минимизации наносимого ущерба логистической сети. В ходе работы были применены историко-хронологический и идеологический (описательный) методы, а также метод анализа и синтеза.

Результаты исследования и их обсуждение. В статье рассматривается тактика действий немецкой авиации по пресечению грузовых перевозок речным и железнодорожным транспортом, отражены предпринятые советским руководством контрмеры.

Заключение. Для обеспечения устойчивого существования государства и его противостояния противнику в условиях вооруженного конфликта необходимо обезопасить ключевые транспортные артерии. Безопасность грузоперевозок достигается за счет комплексного применения вооруженных сил, а также рациональной организации процесса грузоперевозки.

Ключевые слова: авиационные средства поражения, Великая Отечественная война, волжская флотилия, транспорт, тактика немецкой авиации

Для цитирования: Шляхтунов М. А., Горшунов Д. М. Действия немецкой авиации по пресечению советских грузоперевозок на начальном этапе Сталинградской битвы // Вестник НИИ гуманитарных наук при Правительстве Республики Мордовия. 2023. Т. 15, № 4. С. 88 — 95. EDN YAVITS

Original article

ACTIONS OF GERMAN AVIATION TO STOP SOVIET CARGO TRANSPORTATION AT THE INITIAL STAGE OF THE BATTLE OF STALINGRAD

M. A. Shlyahunov✉, **D. M. Gorshunov**

Moscow Aviation Institute (National Research University),

Moscow, Russia

✉shlyahunov@gmail.com

Abstract

Introduction. In the conditions of international tension and the threat of unleashing a large-scale confrontation between Russia and the countries of the collective West, an important role is played by the analysis of armed conflicts of the past in order to form an optimal plan for countering an eventual enemy. Among the many wars in which Russia participated, the Great Patriotic War is the largest and closest in time, one of the turning points of which was the Battle of Stalingrad.

Materials and methods. The material of the study was the actions of German aviation at the initial stage of the Battle of Stalingrad, which aimed to suppress cargo transportation in the operational area. Materials in the public domain were used as sources of information.

Results and discussion. The article discusses the tactics of German aviation to stop cargo transportation by river and rail, reflects the countermeasures taken by the Soviet leadership.

Conclusion. In order to ensure the sustainable existence of the State and its confrontation with the enemy in an armed conflict, it is necessary to secure key transport arteries. The leading role in this matter should be assigned to air defense units, for the successful actions of which modern systems and complexes for detecting and defeating air attack means should be available, corresponding to current threats.

Keywords: aviation weapons of destruction, Great Patriotic War, Volga Flotilla, transport, tactics of German aviation

For citation: Shlyahunov MA, Gorshunov DM. Actions of German Aviation to Stop Soviet Cargo Transportation at the Initial Stage of the Battle of Stalingrad. *Bulletin of the Research Institute of the Humanities by the Government of the Republic of Mordovia.* 2023;15(4):88—95. EDN YAVITS

Введение

Сталинградская битва является переломным моментом в истории Великой Отечественной войны: благодаря умелым действиям советского командования немецкая 6-я полевая армия была окружена и попала в плен; значительная часть подготовленного еще до войны унтер-офицерского и младшего офицерского состава была потеряна в Сталинграде; там же прекратила существование и большая часть парка транспортной авиации Третьего рейха. От всех этих потерь Германия не оправилась до конца войны. Однако это итоги битвы. На начало летней кампании вермахт являлся грозной силой. В связи с этим практический интерес вызывает исследование немецкой стратегии и тактики действий авиации на начальном этапе сражения. Опыт, вынесенный из рассмотрения которых, позволит адекватно реагировать на угрозы настоящего и будущего в военной сфере.

Материалы и методы

Для написания статьи использовались материалы, находящиеся в открытом доступе. В ходе исследования анализировалась научная литература и мемуары участников рассматриваемых событий, научные статьи и иные публикации, раскрывающие частные аспекты в рамках темы. В работе были использованы истори-

ческие методы — историко-хронологический и идеографический (описательный), а также теоретические, такие как анализ и синтез.

Обзор литературы

Сталинградская битва, будучи переломным моментом Великой Отечественной войны, отражена во множестве публикаций, однако среди них имеется ограниченное количество работ, посвященных применению авиации и противовоздушной обороне в это масштабное историческое событие.

Наибольший интерес представляют работы Н. А. Светлишина «Войска ПВО страны в Великой Отечественной войне» [5] и Д. М. Дегтева «Воздушная битва за Сталинград. Операции люфтваффе по поддержке армии Паулюса. 1942 — 1943» [2].

Результаты исследования и их обсуждение

Сталинград являлся крупным промышленным городом. Благодаря предвоенным пятилеткам его производственный потенциал был увеличен: построена мощная районная электростанция, самый крупный в Европе тракторный завод имени Ф. Э. Дзержинского (известный как Сталинградский тракторный завод), судостроительный, метизный, нефтеоборудования и другие заводы различного профиля, оснащенные новейшей техникой. В предвоенные годы была проведена реконструкция инфраструктуры водного и железнодорожного транспорта. Все эти мероприятия позволили Сталинграду стать «арсеналом Красной армии» в трудное время начального этапа войны, когда враг прорывался в глубь страны и многие значимые для удерхания фронта предприятия были свернуты и эвакуированы за Урал¹.

Основные нефтедобывающие районы в СССР находились на Кубани, Северном Кавказе, в Закавказье, Волго-Уральском регионе и на Сахалине. Грозненская нефтеперерабатывающая промышленность в довоенное время являлась ведущим производителем автомобильных бензинов, бензинов-растворителей, парафинов и многих других нефтепродуктов. Там готовились к производству высокооктановых бензинов для авиации. Для доставки этой широкой номенклатуры продукции до потребителя использовались железнодорожные магистрали и река Волга².

Немецкое руководство осознавало промышленную значимость Сталинграда, знало и о Кавказской нефти, и эта осведомленность выразилась в целях летней кампании 1942 г. Главной задачей, согласно первоначальным представлениям А. Гитлера, сформулированным в директиве № 41 от 5 апреля 1942 г. (план Блау), являлся захват Кавказа с его нефтепромыслами. Однако уже в ходе реализации замыслов плана Блау А. Гитлер решает изменить приоритет целей, и, согласно директиве № 45 от 23 июля 1942 г., первостепенной задачей армий становится овладение Сталинградом. Немецкий историк, участник второй мировой войны Г. Дёрр в качестве объяснения такой резкой перемены планов указывает желание Гитлера быстрее завершить войну. Данная теория имеет право на существование, так как переход промышленности СССР на «военные рельсы» и ввод в строй ранее эвакуированных заводов окончились лишь к середине 1942 г., а это значит, что при успешном захва-

¹ Кузница Победы: Подвиг тыла в годы Великой Отечественной войны: Очерки и воспоминания / 2-е изд. М., 1980. 423 с.

² Война и нефть: 10 вопросов о роли нефти в Великой Отечественной войне: спец. проект ТАСС и кампании «Роснефть». 2021. URL: <https://tass.ru/spec/oilvictory> (дата обращения: 07.05.2023).

те города, немцы могли привести к коллапсу советской обороны и обеспечивали бы себе возможность прорыва по всему фронту в условиях недостатка у противника ресурсов и боевого обеспечения [1]³.

Успех действий немецких войск в Европе в начале Великой Отечественной войны неразрывно связан с умением организовывать взаимодействие авиации и наступающих частей сухопутных войск. С начала июля в районе Сталинграда участились появления немецких разведывательных самолетов. Выявлялись действующие переправы, маршруты движения колонн автотранспорта, расписание движения железнодорожных эшелонов и речных конвоев. До начала битвы были сформулированы задачи для авиации (выдержки из директивы № 45):

- обеспечить переправу войск через Дон;
- оказать помощь наступлению группы армий;
- разрушить городскую инфраструктуру Сталинграда;
- парализовать движение судов в нижнем течении Волги;
- совершить налеты на промыслы и крупные нефтехранилища Кавказа, разрушить используемые для транспортировки нефти железные дороги.

Несомненный интерес вызывают действия люфтваффе по препятствованию грузоперевозкам на Волге и железнодорожных магистралях Сталинградского района, которые преследовали цель дестабилизации промышленности и фронта, изоляции города и его защитников с целью дальнейшего их уничтожения [2]⁴.

Люфтваффе для прекращения речного судоходства на Волге активно применяли минные постановки, первая из которых состоялась в ночь на 23 июля 1942 г. одновременно с крупным налетом на город. В качестве противокорабельных боеприпасов немцами использовались авиационные донные неконтактные мины Luftmine типа А и типа В (LMA, LMB соответственно), а также мины-бомбы VM1000 (Bombenmine VM1000). Авиационные донные неконтактные мины LMA и LMB были спроектированы в габаритах стандартных авиабомб и имели вес 500 и 1000 кг соответственно. Мины данного образца сбрасывались с самолетов на парашюте, могли оснащаться различными детонаторами (магнитные, акустические, гидродинамические и их комбинации), а также обладали самоликвидатором, приводящим к взрыву мины, в случае ее падения на мелководье или сушу. Мины-бомбы VM1000, как можно понять из названия, сочетают в себе одновременно качества как мины, так и авиационной бомбы: мины-бомбы сбрасываются с самолета носителя без парашюта и за счет наличия контактного взрывателя могут использоваться как обычные свободнопадающие авиабомбы. Боевая часть перечисленных боеприпасов обеспечивала гарантированное уничтожение любого типа речных судов [2]⁵.

³ Дёрп Г. Поход на Сталинград. М., 1957. 140 с.; Мобилизация экономики СССР и переход к экономике военного времени. URL: https://энциклопедия.минобороны.рф/files/VOV/tom7/VOV_Vol7_60-117_Chap2.pdf (дата обращения: 07.05.2023).

⁴ Дёрп Г. Указ. соч.

⁵ Non-Contact, Parachute Ground (Land) Mine Type GC // Imperial war museum. URL: <https://www.iwm.org.uk/collections/item/object/30020471> (дата обращения: 07.05.2023); OP1673A. German Underwater Ordnance Mines. URL: <http://michaelhiske.de/Allierte/USA/OrdnancePamphlets/OP1673A/Contents.htm> (дата обращения: 07.05.2023).

Используемые средства поражения накладывали свой отпечаток на тактику их применения. Постановка мин производилась по следующей схеме: в вечерние часы между 21:20 и 23:50 Хейнкели He-111 поодиночке или группами по 2 — 3 самолета летали вдоль водной поверхности на высотах не более 500 м. Действуя в светлое время суток, экипажи бомбардировщиков использовали свободнопадающие осколочно-фугасные и зажигательные бомбы, мины-бомбы, а также обстреливали встречавшиеся им на пути суда из бортового вооружения. Для психологического воздействия на моряков и пассажиров речных судов немецкие пилоты практиковали сброс продырявленных и набитых гвоздями металлических нефтеналивных бочек.

Число вылетов на минирование реки постепенно сокращалось и достигло минимума к 4 августа 1942 г., т. е. моменту, когда сухопутные части Германии находились в 40 км от реки, и вопрос ее блокирования с суши был делом времени. Если давать оценку действий немецкой авиации, то можно сказать, что они успешно справились с поставленной задачей. К началу лета 1942 г. через Сталинградский речной порт проходило до 20 судов в сутки, к началу осени их число резко сократилось: с 25 июля по 10 августа из 302 судов, прошедших по заминированному участку реки, потоплено 79 (практически каждый 4). Кроме того, в условиях постоянной угрозы со стороны мин и люфтваффе судовые команды испытывали стресс, который выливался в бегство с кораблей, преднамеренное затягивание рейсов под предлогом ремонта и иных причин [2].

Другой не менее значимой задачей немецкой авиации, как упоминалось ранее, являлось разрушение железных дорог в Сталинградском районе. Переходя к рассмотрению вопроса препятствования немцами железнодорожным перевозкам, необходимо понимать, что уже к осени 1941 г. наиболее технически оснащенная двухпутная железнодорожная линия Москва — Курск — Харьков — Ростов-на-Дону проходила по территории занятой противником. Эшелоны в таких обстоятельствах приходилось пускать по Юго-Восточной и Сталинградской железным дорогам, которые значительно уступали в техническом отношении, проходили преимущественно через степные, малонаселенные районы. Стоит также принимать во внимание тот факт, что Сталинградская железная дорога являлась однопутной и требовала больших усилий при организации перевозок [3].

Заблаговременная разведка маршрутов следования воинских эшелонов позволила немецкой авиации действовать наиболее эффективно. Результатами первых авианалетов на железнодорожную инфраструктуру 22 июля 1942 г. можно указать уничтожение полотна дороги в районе трех станций, шести паровозов, до семидесяти вагонов с различными грузами, железнодорожного депо, электростанции и водозаборов на реке Арчеда. В результате налетов поврежденным оказался и бронепоезд № 130, находившийся на станции Михайловка. Из-за того, что проводные линии связи пролегали вдоль железных дорог, в результате действий люфтваффе была утрачена связь штаба Сталинградского фронта не только с подчиненными армиями, но и с политическим руководством в Москве. При этом слабое распространение средств радиосвязи и отсутствие квалифицированных специалистов еще сильнее усугубляло ситуационную осведомленность штаба фронта [2].

Действия люфтваффе привели к серьезным проблемам в функционировании железнодорожных магистралей. Возникали огромные пробки. Перегоны, станции и тупики были заставлены порожняком, который было некуда девать. Единствен-

ным путем, по которому в город попадали вагоны, была паромная переправа в районе Латошинки. Комплексное воздействие немецкой авиации на речной и железнодорожный транспорт пагубно сказалось на объемах производства предприятий Сталинграда и требовало скорейшего решения.

В сложившихся обстоятельствах особое значение приобретала работа войск противовоздушной обороны (ПВО), а также войск наблюдения оповещения и связи (ВНОС). В составе Сталинградского корпусного района ПВО находились 6 отдельных батальонов ВНОС и одна отдельная радиорота, на вооружении которой состояли три радиолокационные станции «Пегматит», расположенные в Калаче, Абгеновове и Красноармейске. Радиолокационные станции обеспечивали раннее обнаружение самолетов противника и наведение на них авиации. Воздушное пространство на участке Сталинград — Астрахань защищали силами 102-й истребительной авиадивизии. Дивизия на 20 июля 1942 г. располагала 58 самолетами, преимущественно устаревших типов (И-16, И-15 бис, И-153), распределенных по 7 аэродромам. С учетом обширного района патрулирования и малочисленности материальной части дивизии на начальном этапе битвы она не могла в полной мере гарантированно защитить коммуникации от массированных налетов, однако могла противостоять малым группам самолетов противника, чему есть подтверждения в журнале боевых действий 102-й истребительной авиадивизии. Основные силы Сталинградского корпусного района ПВО имели задачей защиту города, поэтому для обеспечения безопасности движения железнодорожных эшелонов были дополнительно привлечены части Воронежско-Борисоглебского, Саратовско-Балашовского, Астраханского дивизионных и Пензенского бригадного районов ПВО [5]⁶.

Для наземной защиты транспортных коммуникаций под Сталинградом, согласно директиве № 81 от 14 июля 1942 г., было направлено 8 дивизионов бронепоездов. В каждый дивизион входили два бронепоезда, база и управление. Они действовали в следующих районах: 1) на север, в направлении узла Поворино; 2) на запад, в направлении Морозоваской; 3) на юг, в направлении на Котельниково-Сальск. Бронепоезда обеспечивали защиту железнодорожных путей и узловых станций, действуя совместно с пехотой осуществляли ее артиллерийскую поддержку [5]. Не менее важна работа железнодорожных войск по восстановлению и строительству железнодорожного полотна: они совместно со спецформированиями наркомата путей сообщения возвели по правому берегу Волги 150-километровую ветку Петров Вал — Иловля. Новая ветка позволила организовать круговое одностороннее движение эшелонов по маршруту: Балашов — Поворино — Иловля — Петров Вал — Балашов и обеспечивать перегон 30 — 40 поездов в сутки, несмотря на непрекращающиеся налеты. В дополнение к упомянутому участку на западном берегу Волги возводились еще две линии: Сызрань — Саратов и Саратов — Петров Вал. Одновременно с этим строилась практически 350-километровая ветка Кизляр — Астрахань, которая бы позволила ускорить вывоз кавказской нефти в центральные районы страны [3; 5].

В обеспечении безопасности речных перевозок важную роль играла Волжская военная флотилия, решение об организации которой было своевременно принято

⁶ Журнал боевых действий 102 иад // Память народа. URL: <https://pamyat-naroda.ru/documents/view/?id=135635770> (дата обращения: 07.05.2023).

(16 июля 1941 г.) на фоне неудач оборонительных операций летне-осенней кампании 1941 г. Заблаговременная подготовка сил и средств позволила к весне 1942 г. иметь на Волге три бригады речных кораблей, а также командование, штаб, политический отдел и органы тыла флотилии, командование и штабы бригад кораблей, службы обеспечения. К 22 июля 1942 г. 1-я бригада речных кораблей сосредоточивалась в районе Саратова, 2-я бригада речных кораблей — южнее Сталинграда, у Красноармейска, а Отдельная бригада траления — в Сталинграде. Суда флотилии, помимо сопровождения речных конвоев на участке протяженностью в 1 200 км и их противовоздушной защиты, занимались тралением мин и обеспечением переправ советских войск через Волгу. Корабли также участвовали в непосредственной огневой поддержке войск фронта⁷. Не менее важным событием, обеспечившим безопасность движения судов на Волге, стало постановление №354 Сталинградского городского комитета обороны, согласно которому посты ВНОС были вынесены ближе к реке, а также созданы восемь отстойных пунктов, прикрытых средствами ПВО.

Заключение

На начальном этапе Сталинградской битвы немецкая авиация, господствуя в воздухе, смогла нанести ощутимый ущерб логистической сети в районе проведения наступательной операции, что вынудило Советское руководство бросить значительные силы на восстановление разрушаемых, практически ежедневно, участков железных дорог и строительство новых, позволивших бы осуществлять грузоперевозки вдали от линии фронта. Рациональная и непредвзятая оценка обстановки советским руководством позволила принять эффективные меры, позволившие минимизировать наносимый противником ущерб и обеспечить работу транспортных коммуникаций.

Таким образом, обеспечение безопасности грузоперевозок в районе боевых действий — задача, требующая комплексного подхода к ее решению. Малочисленная авиация, наводимая на противника с использованием радиолокационных станций и постов ВНОС оказывала противодействие немецким самолетам, мешая выполнять им задачи с большей эффективностью. Перенос постов ВНОС ближе к реке позволил фиксировать факты минирования конкретных участков, а создание прикрытых зенитным вооружением отстойников обеспечило безопасную стоянку судов. Заблаговременное создание Волжской военной флотилии позволило обеспечить речные суда сопровождением и противовоздушной защитой, а также иметь на реке подготовленных специалистов по разминированию.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ

1. Вознесенский Н. Военная экономика СССР в период Отечественной войны. М.: Госполитиздат, 1948. 192 с.
2. Дегтев Д. М. Воздушная битва за Сталинград: Операции люфтваффе по поддержке армии Паулюса: 1942 — 1943. М.: Центрполиграф, 2021. 447 с. (Военная авиация XX века).
3. Ковалев И. В. Транспорт в Великой Отечественной войне (1941 — 1945 гг.). М.: Наука, 1981. 480 с.

⁷ Локтионов И. И. Волжская флотилия в Великой Отечественной войне: военно-ист. очерки. М., 1974. 182 с.

4. Опалев М. Н. Неизвестные страницы участия соединений артиллерийских бронепоездов Красной армии в Сталинградской битве // Вестник Волгоградского государственного университета. Сер. 4: История. 2011. № 2. С. 65 — 70.

5. Светлишин Н. А. Войска ПВО страны в Великой Отечественной войне. М.: Наука, 1979. 296 с.

Статья поступила в редакцию 04.08.2023; одобрена после рецензирования 12.10.2023; принята к публикации 17.10.2023.

Информация об авторах:

Михаил Андреевич Шляхтунов, старший преподаватель военного учебного центра при Московском авиационном институте (Национальный исследовательский университет) (125993, Россия, г. Москва, Волоколамское шоссе, 4), кандидат исторических наук, доцент, подполковник, ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-5405-7596>, shlyachtunov@gmail.com

Дмитрий Михайлович Горшунов, студент Московского авиационного института (Национальный исследовательский университет) (125993, Россия, г. Москва, Волоколамское шоссе, 4), GorshunovDmitrii@yandex.ru

Вклад авторов:

Шляхтунов М. А. — разработка концепции, определение методологии, научное редактирование текста;

Горшунов Д. М. — сбор данных и анализ литературы.

Конфликт интересов: авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов.

Авторы прочитали и одобрили окончательный вариант рукописи.

REFERENCES

1. Voznesensky N. The Military Economy of the USSR during the Patriotic War. Moscow;1948. (In Russ.)

2. Degtev DM. The Air Battle for Stalingrad. Luftwaffe Operations in Support of Paulus' Army. 1942 — 1943. Moscow;2021. (In Russ.)

3. Kovalev IV. Transport in the Great Patriotic War (1941 — 1945). Moscow;1981. (In Russ.)

4. Opalev MN. Unknown Pages of the Participation of Formations of Artillery Armored Trains of the Red Army in the Battle of Stalingrad. *Science Journal of Volgograd State Universiti. Series 4. History.* 2011;(2):65—70. (In Russ.)

5. Svetlishin NA. The Air Defense Forces of the Country in the Great Patriotic War. Moscow;1979. (In Russ.)

The article was submitted 04.08.2023; approved after reviewing 12.10.2023; accepted for publication 17.10.2023.

Information about the authors:

Mikhail A. Shlyakhtunov, Senior Lecturer of the Military Training Center of the Moscow Aviation Institute (National Research University) (4 Volokolamskoye Highway, Moscow 125993, Russia), Candidate of Historical Sciences, Associate Professor, Lieutenant Colonel, ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-5405-7596>, shlyachtunov@gmail.com

Dmitry M. Gorshunov, Student of the Moscow Aviation Institute (National Research University) (4 Volokolamskoye Highway, Moscow 125993, Russia), GorshunovDmitrii@yandex.ru

Authors contributions:

Shlyakhtunov M. A. — concept development, methodology definition, scientific text editing;

Gorshunov D. M. — data collection and literature analysis.

Conflict of interests: the authors declare no conflict of interests.

The authors have read and approved the final version of the manuscript.