ИСТОРИЧЕСКАЯ РЕТРОСПЕКТИВА

Научная статья
УДК 93/94
https://doi.org/10.56654/ROPI-2025-1(14)-78-90

Исторические науки

Действия штурмовой авиации противоборствующих сторон в ходе Малгобекской оборонительной операции (сентябрь-октябрь 1942 года)

Тимур Хусенович Матиев

Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Ингушский государственный университет», Магас, Российская Федерация
tmt_77@list.ru

Аннотация. Статья посвящена анализу применения обеими противоборствующими сторонами штурмовой авиации в ходе Малгобекской оборонительной операции 1942 го да. Данная операция являлась одной из ключевых составных частей битвы за Кавказ и оказала важное влияние на весь исход летне-осенней кампании 1942 года. Обеими сторонами в ходе операции активно применялась штурмовая авиация для поддержки наземных войск, а также борьбы с авиацией противника на аэродромах. В то же время обращается внимание на то, что в силу причин разного характера обе стороны не смогли должным образом добиться массирования сил и средств штурмовой авиации для использование ее огромного потенциала в поддержке наземных войск.

Ключевые слова: штурмовая авиация, аэродромы, наземные войска, штурмовики, истребители, пикирующие бомбардировщики, непосредственная поддержка

ISSN 2782-621X (Online)
ISSN 2949-1142 (Print)

Для цитирования: Матиев Т.Х. Действия штурмовой авиации противоборствующих сторон в ходе Малгобекской оборонительной операции (сентябрь-октябрь 1942 года). Россия: общество, политика, история. 2025. №1(14). С. 78-90.

HISTORICAL RETROSPECTIVE

Original article
https://doi.org/10.56654/ROPI-2025-1(14)-78-90

Historical sciences

The Actions of Attack Aviation of Opposing Sides During the Malgobek Defensive Operation (September-October 1942)

Timur Kh. Matiev

Federal State Budgetary Educational Institution of Higher Education “Ingush State University”, Magas, Russian Federation
tmt_77@list.ru

Abstract. The article is devoted to the analysis of the use of attack aviation by both opposing sides during the Malgobek defensive operation of 1942. This operation was one of the key components of the battle for the Caucasus and had a significant impact on the entire outcome of the summer-autumn campaign of 1942. Both sides actively used attack aviation during the operation to support ground troops, as well as to combat enemy aviation at airfields. At the same time, attention is drawn to the fact that, due to various reasons, both sides were unable to properly achieve the massing of forces and means of attack aviation to use its enormous potential in supporting ground troops.

Keywords: attack aviation, airfields, ground troops, attack aircraft, fighters, dive bombers, direct support

For citation: Matiev, T.Kh. The Actions of Attack Aviation of Opposing Sides During the Malgobek Defensive Operation (September-October 1942). Russia: Society, Politics, History. 2025. No. 1 (14). pp. 78-90.

ISSN 2782-621X (Online)
ISSN 2949-1142 (Print)

Введение

Авиация, оформившаяся в самостоятельный вид вооруженных сил только в конце Первой мировой войны, за последующие два десятилетия претерпела огромную эволюцию. На протяжении всей Второй мировой войны действия авиации оказывали нередко ключевое влияние на ход военных событий в целом.

Взаимодействие родов войск также играло огромную роль на протяжении всей Второй мировой войны. Германия, ставшая инициатором развязывания войны и долго к ней готовившаяся, в самом ее начале поставила на недосягаемую дотоле высоту плотность и эффективность взаимодействия авиации и наземных войск (15, с. 23). Во многом за счет этого вермахт сумел добиться оглушительных и стремительных побед в первые два года войны в Польше, Франции, на Балканах, а также в начальный период войны против СССР (10; 11). При этом именно штурмовая авиация, непосредственно прикрывающая войска на поле боя, пожалуй, стала, наряду с истребительной, наиболее сильным элементом люфтваффе.

Материалы и методы исследования

В основе статьи лежат статистические, военно-стратегические, биографические и военно-аналитические источники по истории битвы за Кавказ, в частности - Малгобекской оборонительной операции 1942 года. Посредством историко-фактологического и ретроспективного подходов проводится анализ вклада авиации в динамику военных действий на данном участке фронта.

Результаты исследования

Не только в наступлении на Кавказ, который должен был, согласно замыслу оперативной директивы № 41, стать главным трофеем летне-осенней кампании 1942 года для вермахта, но и на менее ответственных участках фронта достижение существенного успеха рассматривалось как невозможное без должного авиационного усиления (3, с.193-194). Прорывы фронта, выход на оперативный простор и стремительное продвижение на

сотни километров – все эти «фирменные» атрибуты блицкрига не могли быть воплощены без постоянного и тесного взаимодействия сухопутных, прежде всего – подвижных соединений, и авиации, в первую очередь – штурмовой.

Советская сторона, оперативное искусство которой нередко перекликалось с достижениями немецкой военной школы, при этом порой довольно умело и оригинально обогащая ее наследие, также сделала в авиационной составляющей упор на развитие именно тактической, а не стратегической авиации. Соответственно, роль штурмовой авиации поля боя в таком раскладе неизбежно должна была стать ведущей, особенно учитывая специфику военных действий на советско-германском фронте, где обе стороны задействовали большие массы сухопутных войск, делая упор при этом на действия подвижных (танковых и моторизованных) соединений, которые могли эффективно действовать лишь при должной поддержке с воздуха.

Поэтому опыт действий вермахта в Польша и Франции, равно как и довоенных локальных конфликтов в Испании, Китае, Эфиопии был взят на вооружение и изучен в РККА (17, с. 34). Ничем иным нельзя объяснить то внимание, которое было уделено принятию на вооружение и запуску в серийное производство таких образцов, как ставший самым массовым самолётом Второй мировой войны «летающий танк» – штурмовик Ил-2 (5, с.149).

Основным оперативным объединением советских ВВС, участвовавшим в Малгобекской оборонительной операции, была 4-я воздушная армия (командующий генерал-майор К.А. Вершинин) в составе 216, 217-й и 229-й истребительных, 230-й штурмовой, 218-й ночной бомбардировочной и 219-й бомбардировочной авиадивизий, а также 7 отдельных смешанных авиаполков (6, с. 214).

Неподалеку от линии фронта в станице Нестеровской был размещен еще один, 103-й, штурмовой полк. С 13 августа 1942 года он был передислоцирован на аэродром Орджоникидзевская (5, с. 215).

В ходе Малгобекской операции одной из главных особенностей боевой активности советской штурмовой авиации стали действия по аэродромам врага. Тем более, что более успешно, чем прежде, можно было действовать в этом плане, с учетом проблем, которые возникли у немцев с истребительным прикрытием авиабаз по причине нехватки самолётов, которые бросались прежде всего на Сталинградское направление (9, с. 340).

ISSN 2782-621X (Online)
ISSN 2949-1142 (Print)

Примечательны встречающиеся в мемуарах многих советских лётчиков, участников битвы за Кавказ, упоминания об использовании при штурмовке авиабаз противника в основном истребителей, иногда в сочетании с истребителями-бомбардировщиками (см.:1;4;8;16). Это служит свидетельством нехватки у советских ВВС на этом направлении бомбардировочной и штурмовой авиации, которая была бы куда более эффективной для выполнения подобного рода задач.

Большое значение имели действия штурмовой авиации против наступающих подвижных соединений противника на первом этапе Малгобекской оборонительной операции, когда войска вермахта на малгобекском направлении еще не истощили своего наступательного потенциала.

Так, в ходе боев в районе Красной Горки 6 сентября 1942 года уже после авиационной подготовки немецкой стороны, проведенной двухмоторными пикировщиками Ju-88, расчищавших путь своим танкам и мотопехоте из боевой группы Херфурта, советские летчики успели до начала атаки нанести штурмовой удар по приготовившимся к наступлению и занявшим свой исходный рубеж вражеским войскам. Удар, нанесенный группой штурмовиков Ил-2, оказал серьезную помощь наземным частям 8-й гвардейской и 62-й морской стрелковых бригад в отражении немецкого наступления в тот день, по праву могущий считаться одним из ключевых во всей Малгобекской оборонительной операции (12, с. 40).

При этом данный налет советских штурмовиков был не единичным. До исхода дня 6 сентября «Илы» опять нанесли удары по уже истощавшим свои силы в неудачных атаках на советских морских пехотинцев и стрелков частям боевой группы Херфурта. Вкупе с произведенным сразу после авианалета обстрелом боевых порядков противника реактивными минометами 50-го гвардейского минометного полка эти меры сыграли немаловажную роль в конечном успехе оборонительных действий советских войск севернее Вознесенской, через которую немцы пытались прорваться к Малгобеку по кратчайшему пути.

Активность и эффективность советской штурмовой авиации заслужила весьма лестные отзывы от наземных командиров. К примеру, командир 11-го гвардейского корпуса генерал Рослый так оценивает в своих мемуарах действия летчиков: «Вовсю поработали и летчики 4-й воздушной армии. …

Действуя на высоте 100–150 метров, наши Ил-2 расстреливали живую силу неприятеля, поджигали его танки» (13, с. 119). Только за 13 сентября было произведено 430 самолетовылетов, из них 150 – ночью. В результате, по советским оценкам, враг потерял 20 танков, до 100 автомашин, несколько бензоцистерн и около батальона пехоты (2, с. 176).

В воспоминаниях командующего 4-й воздушной армией К.А. Вершинина, приводятся такие цифры уничтоженных действиями авиаторов его армии немецких танков: 6 сентября – 14 танков, 10 сентября – 17, 13 сентября – 20 (2, с. 173).

Штаб 4-й воздушной армии бросал на штурмовку моторизованных и танковых колонн противника также самолеты И-153 «Чайка», вооруженные реактивными снарядами. Данный самолет к осени 1942 г. безусловно устарел. К тому же машина была тихоходной, что также не прибавляло ей симпатий со стороны пилотов (6, с. 111). Зато «чайки» отличались высокой маневренностью, и особенно хорошо показали себя при штурмовых действиях в горных теснинах и при снижении на предельно малых высотах, атакуя цели, скрытые в складках местности.

Похоже, опыт применения «чаек» вполне устроил командование 4-й воздушной армии, которое отдало приказ максимально применять эти самолеты для штурмовки и бомбежки вражеских войск в горах (2, с. 176).

С немецкой стороны нехватка штурмовой авиации в условиях наступления по расходящимся направлениям на Кавказ и Сталинград, также приводила к применению в интересах наземных сил истребителей. В частности, это были и двухмоторные истребители Ме-110 («Zerstörer») из 1-й группы 1-й эскадры двухмоторных истребителей, базировавшейся на аэродроме в Краснодаре. Поддержку немецких наземных войск на малгобекском направлении также осуществляли пикирующие бомбардировщики Ju-87 «Stuka» 77-й эскадры, базировавшейся на аэродромах в Солдатской (3-я группа) и Белореченской (в составе штабной эскадрильи, размещавшейся здесь, также летали и Ме-110)[49].

Характерно при этом, что даже в кризисные для положения немецких войск моменты Малгобекской операции, как например, в период попыток советских контрударов под Вознесенской и северо-западнее Малгобека 8-11

49 Sturzkampfgeschwader 77. URL: www.ww2.dk/air/attack/stg77.html (дата обращения: 04.01.2025).

ISSN 2782-621X (Online)
ISSN 2949-1142 (Print)

сентября 1942 года, активность люфтваффе на малгобекском направлении проявлялась преимущественно в вылетах малых групп.

К примеру, 9 сентября советские сводки свидетельствуют о действиях таких небольших групп численностью не более 6 машин против контратакующих частей 9-й армии севернее Малгобека[50].

Однако малочисленность применяемой немцами штурмовой авиации отнюдь не всегда означала ее неэффективность. Например, в первых числах октябрь 1942 г. действия пикировщиков противника под Малгобеком активизировались. Как раз в эти дни им удается добиться существенного успеха в борьбе с эффективно применявшимися советской стронной бронепоездами – 4 октября штурмовыми действиями авиации противника был выведен из строя бронепоезд 1/42 и серьезно поврежден 2/42[51].

Непосредственная поддержка атакующих наземных войск, являющаяся главной задачей штурмовой авиации на поле боя, также оказывается люфтваффе в этот период более активно, чем в самом начале Малгобекской оборонительной операции. Очевидно, к тому моменту командование вермахта пришло к выводу, что противник в лице Северной группы войск Закавказского фронта оказался намного более стойким и искусным, чем оно ожидало, планируя наступление через Алханчуртскую долину в конце августа после молниеносного взятия Моздока. Лобовые атаки даже таких прославленных соединений, как дивизия СС «Викинг» и овеянной славой побед в Польше и Франции 3-й танковой дивизии, не обеспеченные должной авиаподдержкой, на протяжении сентября 1942 года привели только к неоправданным потерям и истощению наступательного потенциала этих элитных соединений.

Необходимость добиться хотя бы символического результата к началу второго месяца кровопролитных боев на южном берегу Терека побудило противника стянуть к Малгобеку более внушительные авиационные силы. Так, 5 октября 1942 года, вдобавок к мощному налету 20 пикирующих бомбардировщиков Ju-87, 4 бомбардировщика Ju-88 в сопровождении шести истребителей Me-109 дважды подвергли бомбардировке горящий

50 Оперативная сводка штаба 9-й армии на 18.00. 9.09. 1942 г. Центральный Архив Министерства Обороны, фонд 464, опись 5689, дело 89, лл. 34-35.

51 Оперативная сводка штаба 9-й армии на 18.00. 5.10. 1942 г. ЦАМО, ф. 464, оп. 5689, д. 89, лл. 135-138.

и практически уже полностью разрушенный Малгобек. Результаты не замедлили сказаться – как известно, во второй половине дня 5 октября руины Малгобека, наконец, частично перешли под контроль частей «Викинга» и 111-й пехотной дивизии. Несомненно, успех немецких атак в тот день во многом был обеспечен действиями люфтваффе. Но поддерживать такую плотность воздействия ежедневном режиме противник не сумел.

В разгар сражения за руины Малгобека, 6 октября, когда штурмовавшие советские позиции в разрушенном городке немецкие танки и мотопехота остро нуждались в поддержке с воздуха, действия вражеской авиации характеризуются частыми, но далекими от массирования сил и средств налетами, вновь всего по 5-6 самолетов[52].

Тем не менее, 8 октября советские источники говорят о чуть ли не самом массированном немецком налете в ходе всей Малгобекской операции с участием уже 40 машин, бомбивших позиции только что прибывшей под Малгобек и необстрелянной 337-й стрелковой дивизии, понесшей в результате этой воздушной атаки, по воспоминаниям ее ветеранов, значительные потери (7, с. 87).

Штабы, пункты управления и логистика вообще были одним из приоритетных объектов ударов штурмовой авиации противника. Так, 12 октября был произведен мощный воздушный налет на Вознесенскую, где располагались пункты связи, управления, штабы и склады многих советских частей и соединений, защищавших Малгобек. О результатах налета точных данных нет, но косвенные признаки в виде свидетельств о мощных взрывах и поднявшегося на большую высоты и видимого за много километров дыма от пожаров говорят о том, что удар этот был для немцев вполне успешным (14, с. 25).

Выводы

Таким образом, можно сделать ряд выводов. Штурмовая авиация активно использовалась обеими сторонами в ходе Малгобекской оборонительной операции. Основными задачами, ставившимися перед штурмовой авиацией сторон, были непосредственная поддержка наземных войск на поле боя и, прежде всего, борьба с танковыми и мотомеханизированными частями

52 Оперативная сводка штаба 9-й армии на 18.00. 6.10. 1942 г. ЦАМО, ф. 464, оп. 5689, д. 89, лл.144-148

ISSN 2782-621X (Online)
ISSN 2949-1142 (Print)

неприятеля. Также одними из приоритетных целей действий штурмовой авиации были находившиеся в незначительном удалении от линии фронта узлы связи, штабы, склады и логистические коммуникации. Однако в силу разного рода причин обе стороны не могли создать на данном направлении группировки штурмовой авиации, способные оказать решающее влияние на ход боевых действий. Таким образом, в силу малочисленности применяемых обоими противниками авиационных группировок штурмовая авиация обеих сторон не смогла в полной мере использовать свой потенциал в условиях Малгобекской оборонительной операции и оказать соответствующее влияние на ход боевых действий.

Список источников

1. Белоконь К.Ф. (1983), В пылающем небе. [In the flaming sky]. Харьков: Издательство Прапор.
2. Вершинин К.А. (1975), Четвертая воздушная [Fourth Air]. М.: Воениздат.
3. Гальдер Ф. (1956), Военный дневник [War diary]. В 4-х тт. Т. 4. М.: Воениздат.
4. Голубев Г. Г. (1978), «В паре с “сотым”» [“Paired with the “hundredth””]. М.: Издательство ДОСААФ.
5. История второй мировой войны 1939-1945 гг. [History of the Second World War 1939-1945] (1975), В 12 тт. Т. 4. М.: Воениздат.
6. Карпович В.П. (2007), На «Ишаках» и «Мигах»! [On “Ishacks” and “Migs”!]. М.: Издательство Эксмо.
7. Крепость на Тереке (1979), [Fortress on the Terek]. Грозный: Чечено-Ингушское книжное издательство.
8. Магид А.С. (1960), Гвардейский Таманский авиационный полк [Guards Taman Aviation Regiment], М.: Издательство ДОСААФ.
9. Митчем С. (1998), Фельдмаршалы Гитлера и их битвы [Hitler’s Field Marshals and Their Battles], Смоленск: Издательство Русич.
10. Проэктор Д.М. (1963), Война в Европе. 1939-1941 [War in Europe. 1939-1941]. М.: Воениздат.
11. Проэктор Д.М. (1972), Агрессия и Катастрофа. Высшее военное руководство фашистской Германии во второй мировой войне

[Aggression and Catastrophe. The Highest Military Leadership of Nazi Germany in World War II]. М.: Воениздат.
12. Рослый И.П. (1977), Выстоять и победить [Stand firm and win]. М.: Издательство ДОСААФ.
13. Рослый И.П. (1983), Последний привал – в Берлине [The last stop is in Berlin]. М.: Воениздат.
14. Сафонов М.И. (1985), В предгорьях Кавказа [In the foothills of the Caucasus]. Грозный: Чечено-Ингушское книжное издательство.
15. Спик М. (2001), Асы люфтваффе [Luftwaffe Aces]. Смоленск: Издательство Русич.
16. Сухов К.В. (1983), Эскадрилья ведет бой [The squadron is fighting]. М.: Издательство ДОСААФ.
17. Телицын В.Л. (2006), Пиренеи в огне [The Pyrenees on fire]. М.: Издательство Эксмо.

References

1. Belokon, K.F. (1983), In the flaming sky. Kharkov: Izdatelstvo Prapor (In Russian)
2. Vershinin, K.A. (1975). The Fourth Air. Moscow: Voenizdat. (In Russian)
3. Halder, F. (1956), War Diary. In 4 volumes. Vol. 4. Moscow: Voenizdat. (In Russian)
4. Golubev, G.G. (1978), “In a Pair with the “Hundredth””. Moscow: Izdatelstvo DOSAAF. (In Russian)
5. History of the Second World War 1939-1945 (1975), In 12 volumes. Vol. 4. Moscow: Voenizdat. (In Russian)
6. Karpovich, V. P. (2007), On “Ishaks” and “MiGs”!. Moscow: Izdatelstvo Eksmo. (In Russian)
7. Fortress on the Terek (1979), Grozny: Chechen-Ingush Book Publishing House. (In Russian)
8. Magid, A.S. (1960), Guards Taman Aviation Regiment. Moscow: Izdatelstvo DOSAAF. (In Russian)
9. Mitcham, S. (1998), Hitler’s Field Marshals and Their Battles. Smolensk: Izdatelstvo Rusich. (In Russian)

ISSN 2782-621X (Online)
ISSN 2949-1142 (Print)

10. Proektor, D.M. (1963), War in Europe. 1939-1941. Moscow: Voenizdat. (In Russian)
11. Proektor, D.M. (1972), Aggression and Catastrophe. The Supreme Military Leadership of Nazi Germany in World War II. Moscow: Voenizdat. (In Russian)
12. Rosly, I.P. (1977), To Stand and Win. Moscow: Izdatelstvo DOSAAF. (In Russian)
13. Rosly, I.P. (1983), The Last Stop – in Berlin. Moscow: Voenizdat. (In Russian)
14. Safonov, M.I. (1985), In the Foothills of the Caucasus. Grozny: Chechen-Ingush Book Publishing House. (In Russian)
15. Spik, M. (2001), Aces of the Luftwaffe. Smolensk: Izdatelstvo Rusich. (In Russian)
16. Sukhov, K.V. (1983), The Squadron is Fighting. Moscow: Izdatelstvo DOSAAF. (In Russian)
17. Telitsyn, V.L. (2006), The Pyrenees on Fire. Moscow: Izdatelstvo Eksmo. (In Russian)

Информация об авторе

МАТИЕВ Тимур Хусенович, доктор исторических наук, заведующий кафедрой «Отечественная история» Федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Ингушский государственный университет», Магас, Российская Федерация. E-mail: tmt_77@list.ru

Раскрытие информации о конфликте интересов

Автор заявляет об отсутствии конфликта интересов.

Информация о статье

Поступила в редакцию: 25.02.2025. Одобрена после рецензирования: 04.03.2025. Принята к публикации: 12.03.2025. Опубликована: 28.03.2025.

Информация о рецензировании

«Россия: общество, политика, история» благодарит анонимного рецензента (рецензентов) за вклад в рецензирование данной работы.

About the author

Timur Kh. MATIEV, DSc (Hist.), Head of the Department of “Russian History”, Federal State Budgetary Educational Institution of Higher Education “Ingush State University”, Magas, Russian Federation. E-mail: tmt_77@list.ru

Conflicts of Interest Disclosure

The author declares no conflict of interest

Article info

Submitted: 25.02.2025. Approved after review: 04.03.2025. Accepted for publication: 12.03.2025. Published: 28.03.2025.

Peer review info

“Russia: Society, Politics, History” thanks the anonymous reviewer(s) for their contributions to the review of this work.

ISSN 2782-621X (Online)
ISSN 2949-1142 (Print)