

УДК:94(100) «1939/1945»

ОПЕРАЦИЯ «ФРЭНТИК»: ПРИЧИНЫ, РЕАЛИЗАЦИЯ, ИТОГИ.

Дегтев Г.А., студент гр. ТЭб-192, I курс

Научный руководитель: Бикметов Р.С., д.и.н., доцент

Кузбасский государственный технический университет

имени Т.Ф. Горбачева

г. Кемерово

Применение военно-воздушных сил в ходе второй мировой войны нашло широкое отражение, как в научных исследованиях историков, так и в мемуарах участников второй мировой войны. В нашей статье мы попытаемся воспроизвести одну из страниц совместной антифашистской борьбы СССР и США. Речь пойдет об операции под названием «Фрэнтик». Как и почему она стала возможной.

В период после окончания первой мировой войны, во многих ведущих странах мира шли дискуссии о роли авиации в будущих войнах. Основным теоретиком в части применения стратегической бомбардировочной авиации можно назвать итальянского генерала Джулио Дуэ.

За время между двумя мировыми войнами произошло значительное качественное и количественное увеличение авиационных сил. Также к времени начала второй мировой войны часть стран (СССР, Германия, Япония, Италия и др.) уже успели проверить на практике тактику использования своей авиации, а также её материально-техническую часть. Самыми масштабными из таких проверок послужили: гражданская война в 1936 г. в Испании, где впервые столкнулись лётчики СССР и лётчики Германии и Италии, и советско-финская война в 1939 г., где принимали участие самолёты и лётчики из множества капиталистических государств. Страны, не принимавшие значительного участия в этих конфликтах, наблюдали за событиями и делали свои выводы.

В результате этого, накануне войны, сложились разные подходы в применении бомбардировщиков и авиации в целом:

Англичане и американцы придерживались идей итальянского генерала и предполагали применять авиацию, как самостоятельную силу для уничтожения промышленных целей противника в глубоком тылу и подрыва его военно-промышленного потенциала. Этим авиация стран-союзников с успехом и занималась на протяжении всей войны, так как руководство гитлеровской Германии не озабочилось созданием вменяемых войск ПВО.

Немецкие военные теоретики довольно далеко отошли от идей Джулио Дуэ и создали собственную доктрину воздушной войны, получившую название «Operativer Luflkrieg», или оперативная воздушная война. Таким образом, бомбардировочная авиация немцев составлялась из двухмоторных Ju-88 и He-111 с дальностью полета около двух тысяч километров и была направлена на уничтожение целей в ближнем и оперативном тылу и на уничтожение скоплений войск противника.

СССР также не придавал решающего значения стратегической авиации, хотя и располагал внушительным парком дальних бомбардировщиков. Внезапно начавшаяся война и принесённый ею сумбур помешали советской авиации в проведении каких-либо крупномасштабных операций дальней авиации. Из-за тяжёлой и быстро меняющейся обстановки на фронте в первый год войны, советское командование было вынуждено применять сотни ТБ-3 не по прямому назначению, а в качестве фронтовой авиации (бомбить наступающие танковые колонны гитлеровцев).

Из выше описанного становится ясным место, занимаемое бомбардировочной авиацией сторон конфликта на начало войны. Теперь я считаю нужным описать обстановку, что сложилась непосредственно перед проведением операции «фрэнтик».

В 1943 году СССР проводит успешную летнюю компанию. Страны Оси терпят поражение от СССР в боях на Курской дуге, и уже в ноябре оказываются выбитыми из Киева. Тем-же летом, девятого июля, американцы высаживаются в Сицилии и гонят войска Италии на север.

Англо-американская авиация уже продолжительное время наносит ущерб промышленности Германии и оккупированных ею стран Западной Европы. Однако территория восточной Германии и Чехословакии недосягаема для нанесения воздушных ударов союзной авиацией. По этой причине, а также для отвлечения немецкой авиации от предстоящей высадки в Нормандии и в будущем получить возможность бомбить Японию с территории СССР, у руководства США возникла идея проведения совместной операции.

Подготовка к операции носила секретный характер. Со стороны США операцию курировал генерал-майор Джон Дин, со стороны СССР – Александр Романович Перминов. В марте 1944 года для её обеспечения советским командованием был предоставлен, так называемый «Полтавский аэродромный узел», в состав которого входили аэродромы под самой Полтавой, а также под Пирятином и Миргородом. Обеспечивать безопасность в небе над ними было поручено 310-ой авиационно-истребительной дивизии ПВО. Эти аэродромы были серьёзно разрушены в ходе боевых действий, что потребовало очень больших усилий для их восстановления, но они были единственными способными обеспечить операцию. Ремонт аэродромов был закончен уже к середине мая. 15 мая в

их готовности убедилась американская делегация во главе с генералом Андерсоном.

Согласно плану операции: американские бомбардировщики и истребители сопровождения взлетали с аэродромов в Англии и Италии, пролетали над территорией Германии и оккупированной восточной Европой. Сбросив свой груз, они летели на Полтавский аэродромный узел и снаряжались там новым боекомплектом и топливом, после чего проделывали обратный путь, попутно сбрасывая новые бомбы. Такие «челночные» полёты позволяли американским бомбардировщикам не только бомбить промышленность в восточной Германии и Силезии, но и делать это под прикрытием дальних истребителей на всём маршруте.

Уже второго июня 1944 года в Полтаву прибыла первая группа в составе 127 бомбардировщиков и 64 истребителей сопровождения. Ими командовал генерал Эккер. Этот первый рейс генерал-полковник Григорий Федотович Кривошеев вспоминает так:

«...На всех произвело большое впечатление, когда почти 200 самолетов, проделав тяжелый путь, подошли к Полтаве точно к 13 часам. Посадка проходила организованно, в хорошем темпе. Авария случилась только у одного бомбардировщика: надломилась стойка шасси, перебитая зенитным снарядом.

Встречал гостей весь персонал базы – не одна сотня человек. Из Москвы специально прилетел посол США в СССР Гарриман и другие лица. Генерал Эккер прямо на летном поле доложил встречающим, как прошла первая челночная операция, вручил генералу Перминову личное благодарственное письмо от президента Рузельта и прикрепил к его мундиру редкую для наших офицеров награду – орден «Легион почета». Закончилась встреча грандиозным банкетом. ...»

Всего было проведено восемнадцать таких «челночных» полётов. В них приняло участие 529 американских B-17, из которых 68 потеряно.

Операция проводилась с июня по ноябрь 1944 года. После захвата союзными войсками аэродромов во Франции, дальнейшее её проведение стало нецелесообразно. К этому времени полтавский аэродромный узел находился уже в восьмистах километрах от линии фронта. Но даже после первого ноября 1944 года с этих аэродромов продолжали совершаться отдельные операции.

Во время проведения «Фрэнтике» не удалось избежать и осложнений, которые почти всегда сопутствуют мероприятиям такого масштаба. 21 июня на аэродромы полтавского авиаузла прибыла очередная группа американских самолётов. Вслед за ними к Полтаве прилетел немецкий самолёт разведчик. С авиабазы были подняты на перехват истребители, но сбить они его не смогли. Ситуация сразу была доведена до прилетевших американцев, а средства ПВО базы были приведены в полную боевую готовность. Также Г. Ф. Кривошеев вспоминает: «Командир Перминов обратился к американскому командованию с настоятельным предложением:

«...за оставшееся светлое время суток перебазировать самолеты с полтавского аэродрома в Пирятин и Миргород. Трудно объяснить, почему американское командование это разумное и единственно правильное в той обстановке предложение отклонило». Стоит отметить, что некоторые меры предосторожности всё-таки были приняты: бомбардировщики растащили на максимально возможное расстояние друг от друга, а экипажи вывезли с авиабазы. Но этого оказалось недостаточно, чтобы избежать проблем. В ночь на 22 июня 1944 года немецкая авиация нанесла авиаудар по аэродромам Полтавы и Миргорода. Он продолжался около часа. За это время был подожжён топливный склад, уничтожено 44 и повреждено ещё 25 американских машин, а также сожжено 25 наших истребителей. Потери среди личного состава базы составили: у американцев – 1 убитый и 1 тяжело раненный, среди советского персонала – 30 убитыми и 80 ранеными. Такая разница в потерях и такой ущерб базе объясняется несколькими причинами.

Причина первая: основной личный состав базы – военнослужащие и механики занимались тушением пожаров во время авианалета и понесли потери от не разорвавшихся бомб (по не проверенной информации часть из них пострадала от сброшенных с самолётов мин).

Причина вторая: большая плотность авианалёта и ночное время суток. В авианалёте участвовало свыше сотни вражеских бомбардировщиков. Для противодействия им смогло взлететь только несколько истребителей. После попадания первых бомб во взлётную полосу взлететь с неё стало невозможно. Кроме того, одна из бомб попала в командный пункт ПВО, что нисколько не способствовало повышению точности зенитного огня.

Этот авианалёт нанёс серьёзный ущерб базе, но не смог сорвать всю операцию. Аэродром был восстановлен, неразорвавшиеся бомбы убраны, а полёты продолжались до тех пор, пока в них не отпала необходимость.

Операция «Фрэнтик» имела несколько полезных последствий для стран антигитлеровской коалиции. Американцы получили возможность бомбить промышленность Германии с большей эффективностью, но их базирование на Дальнем Востоке для ударов по Японии было отменено, так как они нашли лучше подходящее им место. СССР, благодаря масштабной кампании по сотрудничеству, смог получить американские бомбовые прицелы. За это американцев ознакомили с советской методикой обучения лётчиков. В частности, в США были переданы советские учебные фильмы. Таким образом, операцию «Фрэнтик» можно считать успешной для обеих участвовавших сторон.

Источники и литература:

1. Челомбитко А.Н. «Фронтовые генералы Алтая - Перков, Перминов», сайт: <https://www.proza.ru/2018/03/04/1228>

2. Больных А.Г. «XX век авиации», раздел – «Загадки Восточного фронта», сайт: <https://military.wikireading.ru/6637>