



Андрій ХАРУК

доктор історичних наук, професор

Національна академія сухопутних військ

імені гетьмана Петра Сагайдачного

(Львів, Україна)

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-3459-1657>

Електронна пошта: andrij.kharuk@gmail.com

«ПОЖЕЖНА КОМАНДА» ЛЮФТВАФФЕ У БОЯХ НАД УКРАЇНОЮ: БОЙОВІ ДІЇ ШТУРМОВИКІВ HS 129

У роки Другої світової війни люфтваффе використовували єдиний тип спеціалізованого літака-штурмовика – Henschel Hs 129. Головним театром його застосування була південна ділянка Східного фронту, тобто територія України. Тут ці літаки майже безперервно діяли з травня 1942 р. до травня 1944 р. (і потім ще деякий час у липні 1944 р.). У 1942–1943 рр. ці літаки відіграли помітну роль у боях за Харків, у 1944-му – в оборонних операціях на Правобережній Україні. Також у 1942 і 1944 рр. Hs 129 діяли у Криму, в 1943 р. – на початку 1944 р. брали участь у боях за Дніпро. Тактика застосування штурмових літаків люфтваффе значною мірою формувалася під впливом їхньої недостатньої чисельності. Зведені у невеликі підрозділи, вони маневрували уздовж лінії фронту, зосереджуючись на ключових ділянках. Тобто їх застосовували як своєрідну «пожежну команду», намагаючись локалізувати ворожі прориви. Кілька загонів Hs 129 не могли вплинути на хід бойових дій у цілому, однак, були цілком спроможними виправити становище на невеликій ділянці фронту.

Ключові слова: німецько-радянська війна, люфтваффе, штурмова авіація, Східний фронт, Україна.

Постановка проблеми. Характерною рисою німецько-радянської війни була перевага Червоної армії за основними видами ресурсів упродовж більшості періодів бойових дій. Вермахт за таких умов мусив активно застосовувати маневр силами, створюючи локальну перевагу (якісну або кількісну) на ключових напрямках. Найкраще на роль маневреного резерву підходили частини люфтваффе – саме через здатність до швидкого перекидання з однієї ділянки фронту на іншу. Серед авіаційних частин швидкого реагування особлива роль належала штурмовій авіації, за визначенням призначеній для ударів по наземних військах, тобто стримування або припинення ворожих атакуючих дій. Особливий інтерес становить бойове застосування літаків Henschel Hs 129 – єдиних спеціалізованих штурмовиків, взятих на озброєння люфтваффе.

Аналіз досліджень і публікацій. Найбільш ґрунтовним опрацюванням історії створення і бойового застосування літаків Henschel Hs 129 є монографія британського історика Мартіна Пегга (Pegg, M. 1997). Достатньо універсальними, хоч і менш об'ємними, є праці Януша Ледвоха

(Ledwoch, J. 1996), Петра Стахури зі співавторами (Stachura, P., Bernard, D. & Haladěj, D. 1996), Бенедикта Кемпські (Kempski, B. 2004), Марка Риша (Ryś, M. 2006a). Серед сучасніших комплексних досліджень варто відзначити роботу Марка Муравські, у якій, поряд із історією створення і удосконалення літака Hs 129, достатньо повно висвітлено його бойове застосування (Murawski, M.J. 2017a; 2017b). Деякі інші роботи зарубіжних дослідників – Денеса Бернарда (Bernard, D. 2001) чи Дж. Р. Сміта (Smith, J. R. 1982) – характеризуються надмірною схематичністю і недостатньою повнотою відображення теми. У вітчизняній історіографії наразі є лише одна робота, присвячена історії штурмовика Hs 129 (Харук, А.І. 2012).

Метою статті є дослідження особливостей бойового застосування авіаційних частин, озброєних штурмовиками Henschel Hs 129, під час кампаній німецько-радянської війни на теренах України.

Виклад основного матеріалу. Упродовж 1941–1945 рр. авіація на Східному театрі воєнних дій Другої світової війни (тобто на німецько-радянському фронті) відігравала допоміжну роль

відносно сухопутних військ. Тут не проводили стратегічні повітряні операції (на кшталт організованого Великою Британією та США повітряного наступу на Німеччину). Натомість дії авіації мали на меті забезпечення операцій сухопутних військ – чи то наступальних, чи то оборонних. Повною мірою стосувалося це і бойових дій на теренах України. «Прив'язка» авіації до сухопутних військ вимагала маневру, просування слідом за наземними частинами, перекидання уздовж лінії фронту на ключові ділянки тощо. Тож необхідною умовою ефективного застосування авіації була наявність розвинутої мережі аеродромів, а в Україні вона існувала (наприклад, Білоцерківський та Харківський аеродромні вузли). Суттєве значення мали і природно-кліматичні умови. Порівняно з розташованими північніше ділянками німецько-радянського фронту, на території України було більше днів із льотною погодою. Цей чинник впливав на інтенсивність застосування авіації не лише безпосередньо, а й опосередковано: менша кількість опадів сприяла підтриманню у кращому стані аеродромів, переважна більшість яких була ґрунтовими.

Помітну роль у складі люфтваффе у боях в Україні, починаючи з травня 1942 р., відігравали штурмовики Henschel Hs 129. Цей літак проєктувався з квітня 1937 р., коли рейхсміністерство авіації підготувало тактико-технічні вимоги до перспективного штурмовика. Передбачалося створити літак, здатний діяти на малій висоті над ворожими позиціями. Для цього потрібно було захистити бронею життєво важливі елементи машини – кабінку пілота, силову установку, паливні баки. Стрілецьке озброєння передбачалося досить потужним: дві 20-мм гармати MG FF та кілька 7,92-мм кулеметів. Потужність силовій установки мала становити 900–1100 к.с., причому перевага надавалася двомоторній схемі, що забезпечує кращу живучість над полем бою. Другий член екіпажу, який обслуговував би оборонну стрілецьку установку, вимогами не передбачався – літак мав бути одномісним. Проєкт Hs 129 переміг у конкурсі (Bernárd, D. 2001, p. 5).

Прототип нового штурмовика (перший із трьох) здійснив перший політ 26 травня 1939 року. Влітку 1940 р. почалося постачання передсерійної партії Hs 129A-0 (12 екземплярів) (Pegg, M. 1997, pp. 33–34). Серійний варіант Hs 129B відрізнявся потужнішими двигунами – німецькі Argus As 410A-1 (465 к.с.) замінили потужнішими Gnome-Rhone GR14M4/5 (700 к.с.), що випускались в окупованій Франції (Smith, J. R. 1982,

pp. 3–4). Загалом було випущено 859 Hs 129B-1, B-2 і B-3: 1 у грудні 1941 р., 219 у 1942 р., 414 у 1943 р. та 225 у січні–вересні 1944 року (Kempski, B. 2004, s. 8).

У базовому варіанті Hs 129B озброювався двома 20-мм автоматичними гарматами MG 151/20 та двома 7,92-мм кулеметами MG 17. Також літак міг нести до 300 кг бомб. Варіанти Hs 129B-1/R2 і Hs 129B-2/R2 несли у підфюзеляжному контейнері 30-мм гармату МК 101 (або МК 103). Ця автоматична гармата використовувала підкаліберні снаряди з вольфрамовим осердям і відмінними бронебійними якостями. На літаках Hs 129B-2/R3 у підфюзеляжному контейнері встановлювалася 37-мм гармата ВК 3,7 (Ryś, M. 2006a, s. 71). Нарешті, на Hs 129B-3, виготовленому невеликою серією (25 екземплярів), встановили 75-мм гармату ВК 7,5 (Ledwoch, J. 1996, s. 17). Таким чином, Hs 129B еволюціонував від штурмовика загального призначення до спеціалізованого протитанкового літака.

Постачати Hs 129B у бойові частини почали у січні 1942 року. Першими їх отримала група II/Sch.G 1 (у складі п'яти загонів). На Східний фронт вона вирушила у травні. Загін 4./Sch.G 1 прибув на аеродром Граматикове (нині Ічки) у Криму 6 травня. Вже наступного дня його літаки почали бойові вильоти, завдаючи ударів по радянських військах на Керченському півострові. Ефективність їхньої бойової роботи була дуже високою – це відзначали не лише польові командири, а й сам командувач групи армій «Південь» генерал-фельдмаршал Федор фон Бок. Він вказував, що сама поява штурмовиків у повітрі справляла надзвичайно позитивний вплив на бойовий дух піхоти (Pegg, M. 1997, pp. 66–67).

Інші підрозділи групи II/Sch.G 1 прибули на схід України. Базою для загонів 5., 6. і 7./Sch.G 1 стала Костянтинівка. Ці загони підпорядковували 4-му авіаційному корпусу, що підтримував наземні з'єднання вермахту на напрямку головного удару – на Кавказ. Загін 8./Sch.G 1 прибув у Харків (Харук, А.И. 2012, с. 23).

12 травня 1942 р. три радянських армії з півдня і півночі завдали удару по харківському виступу. На допомогу німецьким військам, що билися в цьому районі, перекинули додаткові сили авіації, у тому числі загін 4./Sch.G 1 із Криму. Таким чином, група II/Sch.G 1 була зосереджена тут у повному складі. Літаки базувалися на аеродромах у районі Барвінкового (Ryś, M. 2006b, s. 73). Цей район зазнавав інтенсивних нальотів радянської авіації. Однак завдяки міцній кон-



струкції, «хеншелям» вдавалося витримувати ці удари без особливих наслідків. Під час одного з нальотів на Костянтинівку чотири «Бостони» з висоти близько 2 500 м скинули бомби прямо на стоянку літаків групи II/Sch.G 1. Два Hs 129B були посічені осколками, але детальний огляд виявив, що життєво важливі вузли не постраждали. Літакам довелося лише змінити покриття коліс, і вони продовжили літати, а десятки дрібних дірок у планері аж ніяк не позначилися на їхній боєздатності. Однак втрат штурмовики все ж зазнали – 22–23 травня зенітним вогнем було збито п'ять Hs 129B (Murawski, M.J. 2017a, s. 12–14).

24–25 травня літаки II/Sch.G 1 брали участь в одній із найкривавіших битв на Східному фронті – припиненні спроби радянських військ вирватися з «котла» під Харковом. 26 травня штурмовики допомогли зупинити спробу прориву 1-го, 5-го та 6-го кавалерійських корпусів, а також бронечастин 6-ї та 57-ї армій ціною втрати однієї машини, підбитої зенітками у районі Барвінкового. 28 травня розгром оточених радянських частин був завершений (Харук, А.И. 2012, с. 24).

Sch.G 1 також діяла проти радянської 38-ї армії у районі Куп'янська. Пілот-штурмовик Бруно Мейер, який відсвяткував 31 травня свій 500-й бойовий виліт, пізніше згадував: «Наша піхота вела запеклі оборонні бої проти чисельно переважаючого противника. Головний радянський удар був направлений на залізницю Чугуїв–Куп'янськ, куди противник кинув значні танкові сили. Усі загони Hs 129 були кинуті на відбиття цього удару, але противник під покровом ночі і поганої погоди зумів досягти певних успіхів. Нашій піхоті було вкрай важко...» (Pegg, M. 1997, p. 72). Але й тут прорив вдалося зупинити, а згодом і ліквідувати. Вермахт зумів закріпитися на рубежі річок Сіверський Донець і Оскол (на схід від Харкова), створивши зручний плацдарм для літнього наступу.

Упродовж червня та на початку липня літаки групи II/Sch.G 1 завдавали ударів по цілях у районі Воронежа. Діючи у центральному секторі південної ділянки радянсько-німецького фронту, загони групи використовували аеродроми Харкова, Вовчанська, Шаталівки, Орла та Курська. Так, загін 5./Sch.G 1 більшу частину червня діяв з аеродрому Харків–Рогань – 12 червня він відзначив свій 100-й бойовий виліт із цієї бази (Murawski, M.J. 2017a, s. 14). Їх втрати були незначними. Саме тоді пілоти Hs 129B почали активно використовувати 30-мм гармати у підфюзеляжних контейнерах. Пілоти 4./Sch.G 1 швидко розробили власну тактику застосування таких гармат проти танків:

в одному заході з пологого пікірування випускали увесь боєкомплект (30 снарядів), що з великою ймовірністю призводило до знищення танка. Щоправда, за один виліт вражали лише одну ціль – зате напевно. При експлуатації у стройових частинах виявилось, що зброярі недостатньо підготовлені для обслуговування гармат МК 101, і частина таких гармат вийшла з ладу. На таких літаках гарматні контейнери демонтували, замінивши їх бомботримачами (Ryś, M. 2006b, s. 71–72).

Із середини липня 1942 р. група II/Sch.G 1 підтримувала наступ 6-ї та 4-ї танкових армій вермахту в напрямку Волги. Бойові дії були перенесені за межі України. Коли 19 листопада 1942 р. почався радянський контрнаступ під Сталінградом, група базувалася в Міллерово (Ростовська обл.) і мала 20 літаків Hs 129B (Bernárd, D. 2001, p. 33). 22 грудня під натиском Червоної армії група II/Sch.G 1 змушена була передислокуватися у Ворошиловград (нині Луганськ). Наприкінці грудня туди ж прибув перекинтий із центральної ділянки німецько-радянського фронту (з-під Ржева) загін 13.(Pz)/JG 51 – спеціалізований підрозділ винищувачів танків, також озброєний літаками Hs 129B. Його передали в оперативне підпорядкування групі II/Sch.G 1 (Murawski, M.J. 2017a, s. 17). За час спільних дій із 1 по 16 січня 1943 р. пілоти II/Sch.G 1 і 13.(Pz)/JG 51 знищили 13 ворожих танків. Загалом за 1942 р. група II/Sch.G 1 здійснила 3 128 бойових вильотів на літаках Hs 129B і втратила 20 таких машин – тобто одна втрата в середньому припадала на 156 бойових вильотів. Однак зношеність літаків внаслідок їх інтенсивної експлуатації у поєднанні з низьким темпом випуску нових машин призвела до скорочення кількості підрозділів, озброєних Hs 129B. Станом на 20 лютого 1943 р. у загоні 13.(Pz)/JG 51 залишалося чотири Hs 129B, з них лише два були придатні для польотів. Ескадра Sch.G 1 мала 40 літаків у восьми загонах, із них 28 справних. При цьому Hs 129B залишалися лише у двох окремих загонах винищувачів танків – 4.(Pz)/Sch.G 1 та 8.(Pz)/Sch.G 1 (їхня сукупна чисельність не перевищувала десятка), решта загонів ескадри переозброювалися на винищувачі-бомбардувальники Fw 190A-5 (Харук, А.И. 2012, с. 24).

Усі три загони Hs 129B, що перебували на Східному фронті, наприкінці лютого 1943 р. зосередили у Запоріжжі і включили до складу імпровізованого з'єднання Panzerjagdkommando Weiss на чолі з оберст-лейтенантом (підполковником) Отто Вейссом. Командування Вейсса не здійсню-



вало безпосереднє керівництво штурмовиками – його завданням було забезпечення концентрації протитанкових літаків на найнебезпечніших напрямках, після чого Hs 129В літали «за викликом» наземних частин (Stachura, P., Bernard, D. & Haladěj, D. 1996, s. 36).

На початку квітня 1943 р. на Східний фронт прибув загін 4.(Pz)/Sch.G 2, що раніше діяв у Північній Африці. Його командир, гауптман (капітан) Бруно Мейер, очолив і колишнє Panzerjagdkommando Weiss – тепер його посада називалася Führer der Panzerjäger, тобто «командувач винищувачами танків». Загін 4.(Pz)/Sch.G 2 залишили у резерві у Запоріжжі. Інші частини, підпорядковані Мейєру, у квітні 1943 р. діяли на південній ділянці радянсько-німецького фронту. Загін 8.(Pz)/Sch.G 1 знаходився у Керчі, в підпорядкуванні 1-го авіакорпусу, і літав над Кубанню. У Сталіно (нині Донецьк) дислокувався 4.(Pz)/Sch.G 1, приданий 4-му авіакорпусу. Він воював над р. Сіверський Донець. Загін 13.(Pz)/JG 51 перебував у Харкові, у підпорядкуванні 8-го авіакорпусу, та діяв у районі р. Оскол (Ledwoch, J. 1996, s. 19).

Переможне для вермахту завершення у середині березня 1943 р. битви за Харків дало змогу німецькому командуванню стабілізувати південну ділянку Східного фронту. Але для штурмовиків перепочинку не було. З'єднання вермахту (передусім 17-та армія), що вели бої на Кубані та Таманському півострові, вимагали повітряної підтримки. Саме цей район став до середини липня основною ділянкою бойових дій для штурмовиків. Над Кубанню пілоти Hs 129В досягли значних успіхів, підхоплених та розтиражованих нацистською пропагандою. Кореспонденти усіляких друкованих видань прозвали цей літак «die fliegende Pak» – «літаюча протитанкова гармата». Головні зусилля штурмовиків у цей період були спрямовані на ураження скупчень радянської бронетехніки, концентрація якої на певних ділянках свідчила про підготовку до контрударів. Як зазначали самі пілоти, порівняно з попередніми місяцями танкові частини Червоної армії стали набагато більше уваги приділяти маскуванням на місцевості, тому їх виявлення іноді ставало дуже важким завданням. Така тактика вимагала тісної взаємодії із повітряною та наземною розвідкою. Своєрідним символом бойового співтовариства літаків-штурмовиків і наземних військ стало присвоєння штурмовим авіа частинам права наносити на свої літаки зображення Infanteriesturmabzeichen – піхотного штурмового

знака, що вручали солдатам за участь у ближньому бою (Харук, А.І. 2012, с. 39).

На початку літа 1943 р. у складі загонів винищувачів танків залишалось у середньому лише чверть боєготових літаків від штатного складу. До того часу вдалося виробити ефективні заходи протидії низьковисотним штурмовикам. Бруно Мейер писав: «З нашою спрямованою вперед нерухомою зброєю неможливо було атакувати танк інакше, ніж з пологого пікірування під кутом 30–40°. Будь-яка спроба збільшити або зменшити кут заходу на ціль неминуче вела до промаху. Ми завжди виходили в атаку в одній і тій же манері, і росіяни навчилися цим користатися [...] при атаці «хеншеля» екіпаж намагався негайно залишити танк і сховатись на місцевості. Пілот же, випустивши по цілі чергу з гармати, проходив над нею на висоті якихось 3–6 метрів. У цей момент літак був чудовою ціллю, і спішений екіпаж танка відкривав по ньому вогонь з кулеметів і всієї наявної зброї» (Pegg, M. 1997, p. 72).

На початку червня 1943 р. усі загони Hs 129В були виведені з фронту в Запоріжжі для відпочинку, переформування та поповнення. Єдиним винятком став 13.(Pz)/JG 51. Цей загін, незважаючи на понесені важкі втрати, у тил не відводили, а поповнювали особовим складом та технікою на аеродромі у Харкові. Під час підготовки до літнього наступу штатну чисельність загонів винищувачів танків було збільшено з 12 до 16 літаків, а загальна кількість Hs 129В у частинах, підпорядкованих Führer der Panzerjäger, досягла 68 літаків (Murawski, M.J. 2017a, s. 5).

У липні–серпні 1943 р. усі чотири загони Hs 129В брали участь у боях на Курській дузі, зазнавши значних втрат: із 68 літаків до середини серпня залишилося тільки 36 (із них 27 справних). Вони базувалися на аеродромах під Белгородом, пізніше – у Брянську. Через радянський наступ загони Hs 129В наприкінці серпня вивели у Конотоп. Прибуття туди штурмовиків виявила радянська повітряна розвідка, і аеродром зазнав нальоту 30 бомбардувальників «Бостон». Жоден Hs 129В не був знищений чи навіть пошкоджений, однак, базу було визнано надто небезпечною, і «хеншелі» перевели до Полтави. Тут до чотирьох загонів приєднався п'ятий – 8.(Pz)/Sch.G 2, що раніше воював у Північній Африці (Kempski, B. 2004, s. 13–14).

У вересні 1943 р. дислокація загонів винищувачів танків виглядала так: 4.(Pz)/Sch.G 1 перебував в Асканії-Новій, 8.(Pz)/Sch.G 1 – у Києві, 4.(Pz)/Sch.G 2 – у Кривому Розі, а



8.(Pz)/Sch.G 2 і 13.(Pz)/JG 51 разом зі штабом *Führer der Panzerjäger* – у Кіровограді (нині Кропивницький). Усі ці частини мали загалом 53 Hs 129В (35 справних) (Pegg, М. 1997, р. 154). На той час намітилася тенденція використання загонів «хеншелів» як «пожежної команди», що перекидалася на найбільш небезпечні ділянки фронту. Дійсно, пілоти Hs 129В досягли у цей період низки успіхів, що дали змогу сповільнити радянський наступ. Так, упродовж двох тижнів боїв проти з'єднань Червоної армії, що намагалися прорватися до Дніпропетровська, пілоти дислокованих у Кіровограді двох загонів та штабної ланки *Führer der Panzerjäger* записали на свій рахунок 130 знищених радянських танків. Звісно, ці цифри були перебільшені, але все ж такі наземні частини 6-ї армії, що воювали на цій ділянці, підтвердили знищення штурмовиками понад 100 танків противника. Однак і власні втрати були дуже відчутними – упродовж серпня–вересня 1943 р. підрозділи, озброєні Hs 129В, втратили 25 літаків (19 з них були збиті зенітним вогнем, один – ворожим винищувачем, один – знищений внаслідок бомбардування на аеродромі в Запоріжжі, два – підірвані через неможливість евакуації на аеродромі Варварівка і два – розбилися через несправності) (Харук, А.І. 2012, с. 45).

Локальні успіхи штурмовиків не могли виправити ситуацію на фронті загалом – вермахт продовжував «відкочуватися» на захід. На початку жовтня 1943 р. загони винищувачів танків зосередилися на аеродромі у Запоріжжі. Раніше він вважався тилowym, а зараз набув статусу прифронтового. 6 жовтня загони 4.(Pz)/Sch.G 1 та 13.(Pz)/JG 51 відбули до Орші для дії у смузі групи армій «Центр». У ніч із 14 на 15 жовтня радянські танки увірвалися до Запоріжжя, але штурмовиків на аеродромі вже не було – вони перелетіли за Дніпро (Pegg, М. 1997, рр. 156–157).

Осінь 1943 р. на Східному фронті була важкою для авіації. Майже щодня над полями боїв висіли низькі хмари. Зливи перетворювали польові аеродроми на непролазне болото. Лише ранкові заморозки давали літакам можливість піднятися у повітря – у тих поодиноких випадках, коли землю не огортав туман. Цей період вимушеної паузи у боях командування люфтваффе використало для реорганізації авіації безпосередньої підтримки сухопутних військ. Літаками Hs 129В укомплектували одну групу – IV(Pz)/SG 9. По суті, група була реорганізованими силами *Führer der Panzerjäger*: штаб Мейєра став штабом групи, загін 4.(Pz)/Sch.G 1 був реорганізований у

10.(Pz)/SG 9, 8.(Pz)/Sch.G 1 – в 11.(Pz)/G. 9, 4.(Pz)/Sch.G 2, 8.(Pz)/Sch.G 2 і 13.(Pz)/JG 51 – відповідно, у 12., 13. та 14.(Pz)/SG 9 (Smith, J. R. 1982, р. 7). Щоправда, вже 20 жовтня 11.(Pz)/SG 9 вивели з фронту до Німеччини, на аеродром Удетфельд, де реорганізували у «випробувальну команду 26» (Erprobungskommando 26), призначенням якої стало опрацювання нових методів боротьби з ворожими танками (Ledwoch, J. 1996, s. 20). Тож надалі на фронті діяли лише чотири загони Hs 129В.

Упродовж жовтня 1943 р. у боях за Дніпро було знищено чи пошкоджено близько 30 Hs 129В. Як і раніше, переважна кількість втрат припала на зенітний вогонь. 25–29 жовтня група IV(Pz)/SG 9, що перебувала на аеродромі Асканія-Нова, змушена була відбивати атаки противника, який наблизився на відстань 10–20 км. Аеродром підготували для кругової оборони, але в останній момент групу встигли вивести на аеродром Чаплинка. Наземний персонал і майно евакуювали транспортними літаками (Pegg, М. 1997, рр. 159–160).

Взимку 1943/1944 рр. чисельність авіаційного парку IV(Pz)/SG 9 коливалася на рівні близько 70 % від штатної. Боєготовими були, як правило, близько 50 штурмовиків. Серйозні проблеми виникли з гарматами МК 103: на морозі вони практично не працювали (Харук, А.І. 2012, с. 49).

На початку 1944 р. Правобережна Україна ще залишалася під німецьким контролем. Люфтваффе продовжували відігравати важливу роль у прикритті проломів між відступаючими німецькими з'єднаннями і підтримували контратаки наземних військ, метою яких була затримка радянського наступу.

Протягом першої декади січня 1944 р. пілоти Hs 129В щоденно виконували по кілька бойових вильотів, підтримуючи наземні частини, що оборонялися у районі Бердичева. 5 січня значного успіху досяг загін 10.(Pz)/SG 9 – його пілотам вдалося знищити 12 танків та 12 вантажівок. А вночі з 8 на 9 січня радянські війська прорвали оборону, наближаючись до аеродрому Мала Виска, де перебували загони 10.(Pz)/SG 9 та 12.(Pz)/SG 9. Становище було настільки критичним, що особовий склад підготував «хеншелі» для застосування як наземні протитанкові засоби, встановивши їхні хвости на опори-козли (Pegg, М. 1997, р. 188–190).

10 січня штаб групи IV(Pz)/SG 9 і всі її загони передислокували на аеродром Калинівка (23 км на північ від Вінниці). Завданням штурмовиків було зупинити радянську танкову колону, що про-



рвала фронт на північний схід від міста. 30 січня загін 10.(Pz)/SG 9 за свої дії отримав подяку від генерала авіації Зейдемана, командира 8-го авіакорпусу. За три місяці після переформування у жовтні 1943 р. його пілоти знищили 219 ворожих танків (Харук, А.І. 2012, с. 50).

На початку лютого 1944 р. 10.(Pz)/SG 9 передислокували в Умань, звідки штурмовики літали на підтримку частин, що намагалися вирватися з оточення під Корсунем. Але через погані погодні умови штурмовики змогли здійснити лише кілька бойових вильотів. 1 березня загін перевели до Вінниці, де була бетонна злітно-посадкова смуга. Але вже 11 березня унаслідок нальоту на аеродром двох десятків Іл-2 загін 10.(Pz)/SG 9 втратив шість останніх боєздатних Hs 129B. Наступного дня персонал загону транспортними літаками вивезли до Проскурова (нині Хмельницький), де він отримав нові літаки. У той час Проскурів вже був майже оточений радянськими військами, які наблизилися до аеродрому на відстань 8 км. 12 березня штурмовики хвиля за хвилю піднімалися у повітря та атакували радянські танки. До настання темряви пілоти знищили 19 і пошкодили п'ять танків (Murawski, M.J. 2017b, s. 11). Незважаючи на зусилля авіації та наземних частин вермахту, під їх контролем залишалася лише невелика частина Проскурова, у тому числі й аеродром, що фактично опинився на лінії фронту. Тумани, що стояли в другій половині березня, унеможлилювали не тільки бойові вильоти, а й евакуацію літаків на безпечніший аеродром. Зрештою, 24 березня, незважаючи на нелютну погоду, штурмовики загону 10.(Pz)/SG 9 піднялися у повітря і перелетіли до Кам'янець-Подільського. Не затримавшись там надовго, загін передислокувався до Чернівців, де пробув лише два дні. Наступною базою для винищувачів танків став Львів, де на добре обладнаному аеродромі з бетонною злітно-посадковою смугою зосередився майже весь 8-й авіакорпус. Загалом за березень і початок квітня 1944 р. загін 10.(Pz)/SG 9 записав на свій рахунок 100 знищених танків, близько 30 самохідних гармат, сотні автомобілів і возів, а також шість збитих ворожих літаків. У той час, коли 10.(Pz)/SG 9 застосовували, переважно, за прямим призначенням – як протитанкову частину, головними цілями двох інших загонів – 13. I 14.(Pz)/SG 9 – були колони піхоти та обози. Результати ж дій проти танків були скромнішими – наприклад, загін 13.(Pz)/SG 9 у березні 1944 р. знищив 41 і пошкодив 21 ворожий танк (Pegg, M. 1997, pp. 205–206).

У квітні 1944 р. різко погіршилося становище 17-ї армії вермахту, що оборонялася в Криму. Радянські війська розгорнули на півострові широкомасштабну наступальну операцію, щоб повністю очистити Крим від противника. Німецьке командування, розуміючи, що зрештою півострів доведеться залишити, прагнуло виграти час, щоб евакуювати на материк якомога більше військ і майна. Тому 10 квітня 1944 р. на кримський аеродром Карангут (на південний захід від Джанкою) перекинули загін 10.(Pz)/SG 9, що негайно вступив у бій, діючи проти радянських військ у районі Феодосії. Лише за перші три дні боїв загін, за офіційними даними, знищив 82 ворожих танки, заслуживши згадку у наказі по вермахту від 13 квітня 1944 р. (Murawski, M.J. 2017b, s. 11). Але натиск радянських військ не послабшав, і невдовзі в руках німців залишився лише Севастополь та його околиці. Туди, на аеродром Херсонес, передислокували і загін 10.(Pz)/SG 9. 3 17 квітня цей аеродром опинився в межах досяжності не лише авіації, а й артилерії противника, але винищувачі танків продовжували бойову роботу. Лише 8 травня, коли танки Т-34 були вже на аеродромі, загін 10.(Pz)/SG 9 вивели до Кишинєва (Pegg, M. 1997, pp. 207–208).

3 травня до середини липня 1944 р. група IV(Pz)/SG 9 діяла над Молдовою і Румунією, базуючись на аеродромі Бакеу. Коли ж 14 липня Червона армія почала Львівсько-Сандомирську наступальну операцію, групу перекинули під Львів, на аеродром Лисятичі. Винищувачі танків діяли досить результативно – наприклад, загін 13.(Pz)/SG 9 за два тижні боїв знищив 38 танків. Із середини липня і до кінця серпня загоны Hs 129B були найактивнішими частинами люфтваффе. І хоча кількість їх була незначною для зміни ситуації на усьому фронті, у боях місцевого значення штурмовики могли суттєво допомогти наземним частинам. Однак уже в серпні група вимушена була передислокуватися на територію Польщі (аеродром Важинь) (Харук, А.І. 2012, с. 54–55). Так завершився бойовий шлях штурмовиків Hs 129B в Україні.

Окремо варто сказати про участь у боях над Україною румунських штурмовиків. Ця країна отримала 40 Hs 129B-2, якими озброїли 8-му штурмову авіагрупу (41-ша, 42-га і 60-та ескадрильї). 30-мм гармати німці не передавали, тому румунські Hs 129B-2 використовували не як протитанкові літаки, а як класичні штурмовики (Kempski, B. 2004, s. 10). Румунські пілоти отримала «хеншелі» в липні 1943 р. в Умані. 5 серпня



1943 р. всі три ескадрильї 8-ї штурмової авіагрупи перелетіли до Маріуполя, де частину оголосили боєготовою, передавши у підпорядкування німецькому 4-му повітряному флоту. 10 серпня групу передислокували до Краматорська, і саме звідти 16 серпня румунські «хеншелі» виконали перші бойові вильоти. Літаки завдавали ударів по радянських військах у районі Ізюма. Ведучими ланок у цих перших операціях були німецькі пілоти (Stachura, P., Bernard, D. & Haladěj, D. 1996, s. 44).

Аеродром у Краматорську зазнав регулярних нальотів радянської авіації (15, 16, 17 та 19 серпня), внаслідок чого кілька Hs 129B-2 були пошкоджені. Тому 20 серпня румунську групу повернули до Маріуполя. До 2 вересня румунські штурмовики вели інтенсивну бойову роботу, щодня вилітаючи на завдання. Зміна лінії фронту внаслідок радянського наступу змушувала румунську штурмову авіагрупу з 11 вересня по 29 жовтня кілька разів міняти місце дислокації – Дніпропетровськ, Мелітополь, Генічеськ. На той час із 40 переданих німцями Hs 129B-2 залишилося лише 25 літаків. 30 жовтня літаки групи перелетіли до Чаплинки, звідки літали для ударів по радянських частинах, що наступали на Миколаїв (Murawski, M.J. 2017b, s. 18).

2 листопада 8-ма авіагрупа перелетіла до Херсона. У наступні вісім днів пілоти групи здійснили кілька сотень бойових вильотів, намагаючись стримати радянські війська. Цими днями було збито п'ять Hs 129B-2, двоє пілотів загинули. 12 листопада групу передислокували до Мико-

лаєва. Упродовж наступного місяця головним завданням для румунських штурмовиків стали нальоти на радянські плацдарми на Правобережній Україні в районах Херсона та Нікополя. А 3 січня 1944 р. румунські «хеншелі» перебазували до Лепетихи. Бойову роботу на кілька тижнів призупинили через сувору зиму. 6 лютого групу повернули до Миколаєва. Упродовж березня штурмовики підтримували румунські війська, що оборонялися у нижній течії Південного Бугу, а згодом – у районі Одеси. 4 квітня 8-му штурмову авіагрупу вивели у Румунію (Харук, А.И. 2012, с. 65).

Висновки. Увесь хід бойових дій на Східному фронті показав, що люфтваффе ані до початку війни, ані протягом війни не мали підходящого штурмового літака для дій над полем бою. Літак Hs 129B виявився єдиним спеціалізованим штурмовиком, але він був далеким від ідеалу. До того ж кількість таких машин виявилася мізерною порівняно з дивізіями та корпусами радянських штурмовиків Іл-2. Кілька загонів «хеншелів» не могли вплинути на хід бойових дій у цілому, однак, були спроможними виправити становище на невеликій ділянці фронту. Командування люфтваффе застосовувало їх як своєрідну «пожежну команду», яку кидали на найбільш критичні ділянки фронту. Основним театром застосування Hs 129B була Україна, де ці літаки майже безперервно діяли з травня 1942 р. до травня 1944 р. (і потім недовго у липні 1944 р.). У 1942–1943 рр. ці літаки відіграли помітну роль у боях за Харків, у 1944-му – в оборонних операціях на Правобережній Україні.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ І ЛІТЕРАТУРИ

- Bernárd, D. (2001). *Henschel Hs 129 in Action*. Carrolton: Squadron/Signal Publ., Inc., 48 p.
- Kempski, B. (2004). *Samolot szturmowy Henschel Hs 129*. Warszawa: Bellona, 32 s.
- Ledwoch, J. (1996). *Henschel Hs 129*. Warszawa: Militaria, 42 s.
- Murawski, M.J. (2017a). Samolot szturmowy Henschel Hs 129. *Wojsko i Technika Historia*. Numer specjalny 2, s. 4–21.
- Murawski, M.J. (2017b). Samolot szturmowy Henschel Hs 129. *Wojsko i Technika Historia*. Numer specjalny 3, s. 4–19.
- Pegg, M. (1997). *Hs 129 Panzerjäger!* Burgess Hill: Classic Publ., 342 p.
- Ryś, M. (2006a). Henschel Hs 129. *Nowa Technika Wojskowa*. № 3, s. 68–73.
- Ryś, M. (2006b). Henschel Hs 129. *Nowa Technika Wojskowa*. № 4, s. 71–77.
- Smith, J. R. (1982). *The Henschel Hs 129*. Windsor: Profile Books Ltd., 16 p.
- Stachura, P., Bernard, D. & Haladěj, D. (1996). *Henschel Hs 129*. Praha: MBI, 60 s.
- Харук, А. И. (2012). «Летающий танк» Гитлера. Штурмовик Hs 129 – от «самолета поля боя» до «убийцы танков». Москва: Яуза, ЭКСМО, 96 с.



REFERENCES

- Bernárd, D. (2001). *Henschel Hs 129 in Action*. Carrolton: Squadron/Signal Publ., Inc., 48 p. [in English].
- Kempski, B. (2004). *Samolot szturmowy Henschel Hs 129* [Henschel Hs 129 attack aircraft]. Warszawa: Bellona, 32 s. [in Polish].
- Ledwoch, J. (1996). *Henschel Hs 129*. Warszawa: Militaria, 42 s. [in Polish].
- Murawski, M.J. (2017a). Samolot szturmowy Henschel Hs 129 [Henschel Hs 129 attack aircraft]. *Wojsko i Technika Historia*. Numer specjalny 2, s. 4–21. [in Polish].
- Murawski, M.J. (2017b). Samolot szturmowy Henschel Hs 129 [Henschel Hs 129 attack aircraft]. *Wojsko i Technika Historia*. Numer specjalny 3, s. 4–19. [in Polish].
- Pegg, M. (1997). *Hs 129 Panzerjäger!* Burgess Hill: Classic Publ., 342 p. [in English].
- Ryś, M. (2006a). Henschel Hs 129. *Nowa Technika Wojskowa*. № 3, s. 68–73. [in Polish].
- Ryś, M. (2006b). Henschel Hs 129. *Nowa Technika Wojskowa*. № 4, s. 71–77. [in Polish].
- Smith, J. R. (1982). *The Henschel Hs 129*. Windsor: Profile Books Ltd., 16 p. [in English].
- Stachura, P., Bernard, D. & Haladěj, D. (1996). *Henschel Hs 129*. Praha: MBI, 60 s. [in Czech].
- Kharuk, A. I. (2012). “*Letayushij tank*” Gitlera. *Shturmovik Hs 129 – ot “samoleta polya boya” do “ubijcy tankov”* [Hitler’s “Flying Tank” Attack aircraft Hs 129 – from “battlefield aircraft” to “tank killer”]. Moskva: Yauza, EKCMO, 96 s. [in Russian].

Andrii KHARUK

Doctor of Historical Sciences, Professor
Hetman Petro Sahaidachnyi National Army Academy
(Lviv, Ukraine)

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-3459-1657>

LUFTWAFFE “FIRE TEAM” IN THE BATTLE OVER UKRAINE: COMBAT OPERATIONS OF HS 129 STORM FIGHTERS

During World War II, the Luftwaffe used a single type of specialized attack aircraft – the Henschel Hs 129. The main theatre of its use was the southern sector of the Eastern Front, that is, the territory of Ukraine. Here these aircraft operated almost continuously from May 1942 to May 1944 (and then for a short time in July 1944). In 1942–1943, these aircraft played a notable role in the battles for Kharkiv, in 1944 – in defensive operations in Right-Bank Ukraine. Also in 1942 and 1944 Hs 129 operated in the Crimea, in 1943 – early 1944 participated in the battles for the Dnipro. The tactics of using Luftwaffe attack aircraft were largely formed under the influence of their insufficient numbers. Formed into small units, they manoeuvred along the front line, concentrating on key areas. That is, they were used as a kind of “fire team”, trying to localize enemy breakthroughs. Several Hs 129 detachments could not influence the course of hostilities as a whole, but were quite capable of correcting the situation on a small section of the front.

Keywords: German-Soviet war, Luftwaffe, attack aircraft, Eastern Front, Ukraine.