

16+

Владимир Бровко

# ОПЕРАЦИЯ "FRANTIC"

# Владимир Петрович Бровко

## Операция «Frantic»

*[http://www.litres.ru/pages/biblio\\_book/?art=42874227](http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=42874227)*

*SelfPub; 2019*

### **Аннотация**

Данная книга рассказывает о засекреченной странице истории Великой Отечественной войны 1941—1945 г.г. – проведении США совместно с СССР «Операции "Frantic"». В ходе которой 22.06.1944 г. военная авиация США понесла самые большие потери за всю историю второй мировой войны.

# Содержание

Вступление	4
Часть 1	12
Часть 2	24
Конец ознакомительного фрагмента.	31

# Вступление

После окончания Второй мировой войны в нашем мире так уж парадоксально сложилась геополитическая ситуация, что ее окончательные результаты для «коалиции победителей»: США, Великобритании, Канады, Франции и СССР оказались диаметрально противоположными!

Ведь уже начиная с конца 1945 года из «горячей стадии» союзнических отношений, когда в ходе войны США и Великобритания оказывали существенную материальную помощь СССР, поставляя оружие, боеприпасы и военную технику, на практике реальные политические отношения между странами «победителями» и превратилась в «Холодную войну» продолжавшуюся до августа 1991 года, когда СССР как государство прекратил свое существование ...

И этому способствовали действия тогдашнего руководства СССР, которое после 1945 года начало реализацию нового этапа своего главного плана о свершении «Всемирной Коммунистической Революции». Однако не все так вышло как планировалось и СССР вовлеченный в непосильную для своей социалистической «плановой экономики», гонку вооружений, увы не то что не смог победить, а и не сумел выжить!

Так, после ряда военно-политических обострений, едва не закончившихся началом Третьей мировой войны (кубин-

ский Кризис), СССР быстро выдохся, отстал в своем научном и экономическом развитии, и постепенно перешел в последние 20 лет своего существования в «застой! но уже с приходом к власти Генерального секретаря ЦК КПСС М. Горбачева начал распадаться и разваливаться!

Вначале отделились «страны «социалистического лагеря», а потом пришла очередь и самого СССР! Что и было потом юридически оформлено после 23 декабря 1991 г. когда вместо СССР родилось неформальное объединение СНГ т.е. союз независимых от России республик.

В то же время скажем Великобритания и особенно США вновь возглавили список мировых держав и еще более укрепили свое геополитическое положение!

Но главный парадокс в результатах ВМВ состоит не в этом, а в том, что побежденные «фашистские государства» Германия и Италия и примкнувшая к ним» милитаристская Япония», стали сейчас! в отличии от бывшего СССР! высокоразвитыми странами с передовой европейской демократией. Куда, как на место постоянного жительства уже давно переехали большинство российских миллиардеров, миллионеров и членов их семей. То есть детей, внуков и правнуков тех советских солдат, боровшихся в теми же немцами и итальянцами.

А Япония главный стратегический союзник А. Гитлера и страна бросившая вызов могуществу США пережив послевоенный разгром и кризис вновь, стала самой высокоинду-

стриальной и влиятельной в мировой экономике, (особенно на Азиатско-тихоокеанском регионе), страной.

И, что самое примечательно, что формально Япония ни с СССР, ни с Россией как правопреемником, так и не подписала Мирный договор!!! А ведь прошло уже почти 75 лет!!! что ставит Российскую федерацию в крайне уязвимее положение в мировой политике!

Ведь ценой мира с Японией может быть только возврат японцам незаконно аннексированных Курильских островов и большей части острова Сахалина, а на это руководство РФ пока пойти не то что не способно, ибо боится правовых последствий этого «мирного договора» Ведь за передачей Японии Курил и Сахалина придется Германии вернуть город Кенигсберг и его окрестности, а также уступить ряд спорных районов Эстонии и Литве и т. д. и т.

**Но, давайте оторвемся от высокой политики и вернемся в русло нашего повествования о операции «FRANTIC» и тут я в продолжение сказанного, сразу скажу, что для бывших граждан СССР только после 1991 года стала, открываться ранее строго засекреченная информация о тех или иных событиях, связанных с Второй мировой войной как ее в СССР, называли -«Великой отечественной войной»**

**В том числе, стали появляться и правдивые публикации, о начале и ходе «Германо–советской войны 1941-1945 годов» и о ее подлинных героях**

Одной из таких, строго засекреченных страниц, «советской военной истории» если так можно назвать ту кучу книжной макулатуры с описанием событий ВОВ которую «сочинили» советские историки, стало уничтожение на военном аэродроме в черте украинского города Полтавы, в ночь с 21 на 22 июня 1944 г. целой армады американских бомбардировщиков Б-17 и десятки истребителей.

Сам налет немецкой авиации продолжался полтора часа, во время которого было сброшено около 100 тонн бомб.

Тогда погибло 36 советских солдат и офицеров (еще четверо скончались в госпитале) и два офицера ВВС США.

Из 78 "летающих крепостей" Б-17 было уничтожено 44 и повреждено 25.

Также был уничтожен весь запас авиатоплива и бомбовый боезапас, который тоже доставлялся в СССР из США в рамках военных поставок.

В общем убытки исчислялись миллионами долларов США.

Ведь один B-17 **Flying Fortress** по ценам 1944 года стоил примерно 238 329 долларов США. Умножим 69 уничтоженных и поврежденных до степени непригодности к полету 69 самолетов и получаем **16 444 701 доллар**.

А плюс горючее и боеприпасы, и стоимость их доставки из

США в СССР. Вот и образовалась в кошельке у "дяди Сема" большая недостача

Что, собой представлял в техническом плане самолет В-17 хорошо рассказано вот тут [http://ru.wikipedia.org/wiki/Boeing\\_B-17\\_Flying\\_Fortress](http://ru.wikipedia.org/wiki/Boeing_B-17_Flying_Fortress).

Сами же американцы же, подводя итоги своего участия во Второй мировой войне, **вынуждены были признать потерю своих самолетов под Полтавой, как самую крупную потерю воздушных сил США на аэродромах, за один день, за всю историю Второй мировой войны!**

И потом, с подачи военных историков, это событие для американской авиации стало называться "вторым" Перл – Харбором!

**Справка: (Пёрл-Харбор (англ. Pearl Harbor – Жемчужная гавань),** – гавань на острове Оаху, Гавайи. Большая часть гавани и прилегающих территорий заняты центральной базой тихоокеанского флота военно-морских сил США.

На которую 7 декабря 1941 года Япония совершила нападение н, что послужило поводом вступления США во Вторую мировую войну.

И этот повод был очень веским!

Японцами было потоплено 4 линкора, 2 эсминца, 1 минный заградитель. Ещё 4 линейных корабля, 3 лёгких крейсера и 1 эсминец получили серьёзные повреждения.

Потери американской авиации составили 188 самолётов уничтоженными, ещё 159 были тяжело повреждены.

Американцы потеряли 2403 человека убитыми (из них больше 1000 на борту взорвавшегося линкора "Аризона") и 1178 ранеными. Японцы потеряли 29 самолётов – 15 пикировщиков, 5 торпедоносцев и 9 истребителей. Были потоплены 5 сверхмалых подводных лодок. Потери в людях составили 55 человек.

Но, если тогда, американцы сразу признали факты нападения и понесенные потери, то в случае с событиями 22 июня 1944 года, все было сразу засекречено и в таком состоянии эта история, для граждан СССР отгороженных к тому же от всего мира "Железным занавесом" оставалась тайной за семью печатями до полного краха советской власти и отмены демократами, пришедшими к власти, политической цензуры в СМИ.

А ложь, в этой истории, уже началась с момента выхода сообщения "Советского информбюро" за 22 июня 1944 года.

Для тех, кто не жил в СССР и не знает сообщаю, что во время войны 1941-145 годов в СССР, это был главный источник официальных данных о положении в стране и на фронтах.

### **А вот и эта сводка... 22 Июня 1944 г.**

"На Карельском перешейке части Н-ского соединения, преодолевая сопротивление противника, заняли несколько населённых пунктов и уничтожили 800 финских солдат и офицеров.

Захвачено 2 крупных оклада с обмундированием и снаря-

жением, 40 вагонов с военными грузами, 16 орудий, 30 пулемётов и много боеприпасов.

На другом участке наша часть умелым обходным манёвром отрезала пути отхода остаткам разгромленных частей противника и истребила до 500 финнов.

Группа разведчиков во главе со старшим сержантом Брагиным проникла в тыл врага и обнаружила 5 финских танков, находившихся в засаде.

Разведчики связались с нашим танковым подразделением и вместе с танкистами внезапно напали на экипажи вражеских машин.

Финские танкисты были перебиты, пять исправных танков захвачены нашими бойцами.

Группа красноармейцев подразделения старшего лейтенанта Трофимова окрутила и уничтожила подразделение финских солдат, захватив при этом 3 танка и несколько крупнокалиберных пулемётов."

**Но ничего не было сообщено о событиях 22 июня 1944 г. под Полтавой и во всех других сводках Совинформбюро...**

Поэтому, я и предлагаю всем любителям военной истории подробно и главное объективно разобраться во всех хитро-сплетениях этой истории, назвав поименно всех подлинных ее героев и антигероев.

Тем более, что сам наш рассказ о событиях, связанных появления американские войск на Украине в 1944-1945 го-

дах, наряду с чисто военно-исторической темой, имеет еще и другую обратную сторону.

Тогда под Полтавой наверно впервые, и на строки более года, столкнулись, в смысле вместе воевали и жили рядом «два отдельных мира» : капиталистический олицетворением которого были США и социалистический мир – коммунистическая диктатура в форме СССР, времен правления И. Сталина.

И последствия этого «взаимодействия», а я бы сказал, еще как «взаимопроникновения» двух систем, на уровне обычных людей, для многих из них оказались сложными, а для некоторых закончились очень трагическим!

Со временем эти события обросли на «полтавской земле» легендами и мифами в которых мы попутно с описанием действий американцев на территории СССР, тоже пытаемся разобраться.

# Часть 1

## Операция "Фрэнтик". Рождение замысла.

Заканчивался второй год Второй мировой войны. Так называемые "Булавочные уколы", которые 1941-42 гг. наносила Германии английское бомбардировочная авиация, в отместку за налеты на Англию, были для немецких войск и их военной промышленности не опасными и в первую очередь из-за низкой эффективности этих ночных рейдов.

И вот тогда у премьер-министра Великобритании У. Черчилля родился план бомбить заводы Германии и ее сателлитов в дневное время.

В этом плане политическое и военное командование англичан и американцев видели важнейшую часть подготовки к будущему вторжению на континент и, в конечном итоге, ключ к своей победе над Германией в ходе сухопутных сражений.

Ради реализации этой идеи У. Черчилля в США стали наращивать производство бомбардировщиков и подготовку экипажей, разрабатывать новое прицельное и навигационное оборудование, строить новые авиабазы при этом постоянно совершенствуя тактику совместных действий.

Так уже 14-24 января 1943 г. на встрече союзников в Касабланке была принята директива, ставившая перед стратегической авиацией США и Великобритании следующие ос-

новные задачи:

"Последовательное разрушение и дезорганизация военной, промышленной и экономической системы Германии и подрыв морального духа немецкого народа, пока не будет решительно ослаблена его способность к вооруженному сопротивлению".

С американской стороны выполнение директивы возложили на две воздушные армии: 8-ю ВА, базировавшуюся в Англии, и 15-ю ВА, основные базы которой располагались в освобожденной части Италии.

Эти армии составляли стратегические силы США в Европе. И они совместно за 1943 г. они сбросили на Германию почти в пять раз больше бомб, чем в 1942 г.

А неприятный парадокс в этом плане, состоял в том, что уровень немецкого военного производства за год не только не снизился, но и вырос на 50%, а меры гражданской обороны и быстрое восстановление разрушенных предприятий предотвратили кризис морального духа населения и до победы над Германией было еще далеко!

Тогда была найдена своего рода "ахиллесова пята" немецкой армии и промышленности. Им оказался недостаток горючего для техники и промышленности. Поэтому в бомбовых ударах по Германии, акцент был перенесен на удары по нефтеперерабатывающим предприятиям.

В апреле 1944 г. 15-я ВА нанесла первый удар по нефтепромыслам Плоешти в Румынии, а 12 мая 8-я ВА начала

систематические налеты на нефтеперерабатывающие заводы непосредственно в Германии.

Военные операции осуществлялись с невиданным доселе размахом: в бомбардировках участвовало по 900-1400 бомбардировщиков одновременно и до 800 истребителей (общее количество бомбардировщиков в 8-й ВА составляло: апрель 1944 г. – 1049, декабрь – 1826, апрель 1945 г. – 2085).

Американцы правда несли и большие потери, однако и все больше немецких предприятий выходило из строя.

Апрельский 1944 года выпуск топлива для двигателей внутреннего сгорания сократился наполовину, а к сентябрю 1944 г. – в четыре раза.

Производство авиабензина упало до 10 тыс. т, тогда как минимальная месячная потребность ВВС фашистской Германии составляла 160 тыс. т. Так постепенно чаша весов, стала склоняться на сторону США и Англии.

Однако, не все нефтеперерабатывающие заводы Третьего рейха находились в пределах радиуса действия стартовавших из Англии и Италии бомбардировщиков.

Ряд объектов, которые располагались на востоке Германии и в ряде оккупированных стран Восточной Европы, продолжали функционировать и давать военную продукцию.

Но, зато до этих объектов могла долететь советская бомбардировочная авиация, поскольку Красная Армия на Восточном фронте упорно наступала, отвоевав уже большую часть Украины.

Тогда в штабе 8-й ВА родилась идея организовать там (на Украине) базы ВВС США.

После тщательного анализа всех возможностей они убедились, что проведение нескольких крупных бомбардировочных акций со сквозным пролетом воздушного пространства противника и посадкой на советских авиабазах позволит не только завершить разгром немецкой военной промышленности, но и сократить собственные потери, которые осенью 1943 г. достигли угрожающего уровня.

Вот некоторые факты. Если в налете на Бремен 17 апреля из 115 участвовавших самолетов 16 было сбито, а 44 повреждено, в налете на Берлин 28 июля было потеряно 22 "Летающие крепости" из 112, то во время катастрофического рейда 14 октября 1943 г. на шарикоподшипниковые заводы в Швейнфурте (Schweinfurt) из 291 бомбардировщика оказалось сбито 60, а 138 повреждено.

В этих условиях, американское командование решило изменить характер действий стратегической авиации, в частности, скоординировать удары 8-й и 15-й ВА, оснастить их истребителями с большой дальностью полета и применить, где это целесообразно, "челночную" тактику.

Посол США в СССР А. Гарриман в ходе беседы 2 февраля 1944 г. со Сталиным, так пояснил ему эту идею: "...организация сквозной бомбардировки значительно сократит потери в самолетах.

Немцы, зная, что бомбардировщики должны возвращать-

ся на свои базы примерно тем же путем, концентрируют в этом районе крупные силы истребителей, которые сбивают главным образом те самолеты, которые получили какие-либо повреждения в результате обстрела зенитной артиллерии.

Возможность сквозного пролета над Германией создаст новые условия и, конечно, будет содействовать уменьшению потерь.

Все это поможет поскорее разбить немцев".

Официальное предложение относительно предоставления авиабаз американская делегация сделала советской стороне 1 ноября 1943 г. и тогда же было решено:

"Чтобы, в целях осуществления сквозной бомбардировки промышленной Германии, были предоставлены базы на территории СССР, на которых самолеты США могли бы пополнять запасы горючего, производить срочный ремонт и пополнять боеприпасы.

Чтобы более эффективно осуществлялся взаимный обмен сведениями о погоде...

Чтобы было улучшено воздушное сообщение между этими двумя странами".

Сам И. Сталин как бы стоял от этих переговоров в стороне, но и он после долгих колебаний и консультаций, одобрил предложение своих западных союзников, очевидно придя к выводу о безусловной военной целесообразности предоставления баз американцам в СССР.

**Да и как не согласится если:**

Во – первых главными целями "челночных" бомбардировок были военные заводы Германии, разрушение которых полностью отвечало интересам СССР.

Во-вторых, в ходе обратных вылетов вполне можно было бы наносить сокрушительные удары непосредственно в интересах Красной Армии в оперативно-тактической глубине немецкой обороны.

В – третьих, все это делали бы американцы и за свой счет.

В – четвертых, ничего подобного "сталинские соколы" из советские ВВС пока сделать не могли.

Проблема завоевания США доверия И. Сталина и дачи им "добро" на открытие американских баз в Украине, еще решалась американцами кроме дипломатических переговоров и другими путями.

Так, Командование ВВС США пошло на то, чтобы передать Красной Армии некоторые секретные образцы своего вооружения.

Так, например, заместитель командующего ВВС СССР генерал А. Никитин докладывал В.М. Молотову 7 марта 1944 г.:

Заместителю Председателя Совета Народных Комиссаров Союза ССР тов. Молотову В.М.

Докладываю:

В ответ на нашу просьбу нами получено через генерала ДИН официальное согласие генерала АРНОЛЬДА передать нам бомбардировочный прицел "Норден", установленный на

самолёте "Летающая Крепость"

Прицел будет снят и передан после нескольких практических бомбометаний нашими штурманами.

Нами осмотрен 4-х моторный самолёт "Летающая Крепость" В-17.

Самолёт широко применяется для боевых действий днём по объектам Германии.

Самолёт представляет интерес для ВВС КА" (в последствии в СССР самолеты В-17 поставляемые из США полностью вытеснил советские Пе-8, а еще через время, в СССР были на основе скопированного американского бомбардировщика -29 стали выпускать и свою летающую крепость – Ту-4

А о том, как спецы РККА даже без ведома американцев, давно стали изучать и копировать их самолет В-17, хорошо рассказано в этом отрывке. <http://www.airpages.ru/uk/b17su.shtml>).

Эти факты надо знать, прежде чем, петь хвалу "гениальному советскому авиаконструктору академику АН СССР, генерал – полковнику – инженеру, трижды Герою Социалистического Труда Андрею Туполеву".

Под руководством Туполева спроектировано свыше ста типов самолётов, 70 из которых строились серийно.

А сколько их было скопировано «туполевскими инженерами» с американских самолетов???

И вот как все это начиналось...

"Красная Армия уже вошла на территорию стран Восточной Европы. Все чаще стали попадаться совершившие вынужденные посадки и брошенные экипажами английские и американские самолеты, в том числе и В-17.

Первоначально работы по поиску и восстановлению таких машин велись самостоятельно, отдельными частями или соединениями. Например, в Венгрии и Австрии сбором и восстановлением американских тяжелых бомбардировщиков сначала занимался 449-й бомбардировочный полк.

Старший инженер полка Н.А. Кузьмин самостоятельно, без инструкций, изучил эти машины.

За несколько дней он разобрался в устройстве моторов, приборов, агрегатов и систем, определил порядок их обслуживания и эксплуатации. С группой специалистов Кузьмин привел в порядок несколько бомбардировщиков.

Машины продемонстрировали командующему 3-м Украинским фронтом маршалу Ф.И. Толбухину и командующему 17-й воздушной армией генералу В.А.Судцу, причем один В-17 – в полете.

10 апреля 1945 г. появилась директива, обязывающая все части и подразделения сообщать о подобных находках штабу 18-й воздушной армии (наследницы АДД). Тяжелые бомбардировщики были остро необходимы советской авиации.

Выпущенных Пе-8 не хватало на вооружение даже одной дивизии, попытки получить подобную технику от союзников не удавались.

Решили собирать и восстанавливать брошенные В-17 и В-24, а затем доукомплектовать ими полки 45-й авиадивизии дальнего действия, тогда единственного в нашей стране соединения четырехмоторных бомбардировщиков.

Бомбардировщик В-17G (N43-38902) 13 апреля совершил вынужденную посадку в Польше, севернее Жешува, близ аэродрома 341-го полка. 22 апреля после ремонта его перегнали в Полтаву.

Это была первая "Крепость", поступившая в 45-ю дивизию. К середине мая по донесениям с мест в различных районах Польши, Румынии, Венгрии, Чехословакии и Югославии выявили 73 В-17 разные модификации.

Аппарат американского военного атташе в Москве знал о том, что наши собирают брошенную технику, но получил указание не вмешиваться.

Интересно, что по оценкам американцев количество восстановленных советскими ВВС самолетов было более чем вдвое меньше, чем на самом деле.

Один практически исправный В-17G, севший в Ясенках (Польша), вернули американцам. Четыре "Крепости" на указанных местах обнаружить не удалось.

Остальные имели повреждения различной тяжести.

Самолеты бились при посадке, секретное оборудование подрывалось по инструкции экипажами, кое-что расхищалось местным населением и солдатами. Большинство -17 находилось на территории Польши, где действовали отряды

"Армии Крайовой", нападавшие на советские войска.

29 мая 1945 г. в Демблине ими был взорван В-17, восстанавливавшийся группой специалистов 45-й дивизии. Несмотря на все трудности, к 1 июля 890-й полк имел на вооружении девять Пе-8, 19 В-25 и 12 В-17. Они дислоцировались на аэродроме Балбасово под Оршей.

"Летающие крепости" постепенно вытесняли изношенные Пе-8 и двухмоторные В-25. К началу октября поступление собранных в Европе четырехмоторных бомбардировщиков закончилось; в строю полка находились 16 исправных В-17. Все они относились к модификации G.

Одна машина более раннего типа, В-17F, поступила в ЛИИ НКАП, где прошла краткие летные испытания. Американские бомбардировщики считались временным оснащением полка до развертывания производства современных отечественных машин такого класса.

На них осуществлялись полеты по плану учебно-боевой подготовки дальнебомбардировочной авиации – для поддержания формы летного состава. "Летающие крепости" пользовались хорошей репутацией у советских летчиков.

По сравнению с отечественным Пе-8 американский бомбардировщик за счет турбо надува имел большую скорость и потолок. Значительно мощнее было вооружение, совершеннее оборудование. Самолеты оснащались всеми самыми современными навигационными средствами, прекрасными бомбовыми прицелами, отличным радиооборудованием.

Рассчитанные на многочасовые дальние рейды, "Крепости" обеспечивали экипажам уровень комфорта, просто немыслимый на советских машинах.

Отмечали очень хорошую герметизацию самолета – для наших самолетов щели и сквозняки являлись тогда нормой.

### **Б -17 был очень прост в пилотировании.**

Герой Советского Союза С.С. Сугак позже писал:

"Самолеты имели отличное управление, чутко реагировали на отклонение рулей. В управлении они оказались легче, чем наши Пе-8, на котором мне довелось много летать". За простоту в пилотировании наши летчики называли "Крепость" "четыrehмоторным У-2".

Из недостатков отмечали несколько худшие, по сравнению с Пе-8, взлетно-посадочные характеристики (хотя -17 было легче удержать на прямой при взлете с большим весом) и более ограниченный обзор из пилотской кабины.

В 1946 г. 890-й полк перевели в Казань. Несколько неисправных "Крепостей" бросили в Балбасове. Они стояли там до 1948 г.

В Казани самолеты часто осматривали работники местного авиазавода, как раз начинавшего осваивать производство Ту-4, скопированного с американского В-29. Элементы оборудования последнего имели много общего с установленным на В-17.

Летом 1947 г. полк начал получать первые Ту-4. В-17 постепенно отправлялись на стоянку, а затем разрезались на

металлолом. Всего через 890-й полк прошел 21 В-17G. "Летающие крепости" использовались в нашей стране не только в этом строевом полку, но и в различных исследовательских учреждениях. Количество гражданских "Крепостей" постепенно увеличивалось.

Если на 1 октября 1947 г. в стране имелась всего одна такая машина, принадлежавшая министерству авиапромышленности (в ЛИИ), то на 1 января 1949 г. их уже стало две. В 3-м квартале того же года по решению Совета министров военные передали МАП еще один В-17, получивший номер И-1006.

Пять -17 служили в НИИ-17 в качестве летающих лабораторий для испытаний радиооборудования. В 1952 г. на одном из них опробовали РЛС "Сокол", предназначенную для перехватчика Як-25.

Один -17 в 1948 г. использовался в НИИ ВВС для испытания новых парашютов, с него совершались групповые высотные прыжки. Когда списали последнюю советскую "Крепость", остается неизвестным".

А возвращаясь к истории операции "Фрэнтик" что означало в переводе «НЕИСТОВЫЙ», надо сказать, что в общем, к концу 1943 г. этот вопрос об американских военных базах на Украине, в политическом плане, между США и СССР был решен и настало время практических действий...

## Часть 2

**Полтава. Июнь 1944 год. 169 отдельная база особого назначения**

Для целей перебазирования своих бомбардировщиков, дислоцированных на английских и итальянских базах, военное командование США вначале просили власти СССР предоставить им шесть аэродромов.

Они были нужны как для дислокации 360 бомбардировщиков В-17 и одновременного обеспечения там возможности их срочного ремонта, дозаправки и укомплектования боезапасами для обратного перелета.

И хотя в СССР как мы знаем из первой части этой работы приняли предложение союзников, но в результате переговоров, все же было принято окончательное решение о выделении американцам только трех аэродромов.

Расположенных в украинских городах: Полтава, Миргород и Пирятин.

Выбор американцев пал на эти населенные пункты Украины не случайно.

Ведь В-17 – тяжелые бомбардировщики, требующие длинной взлетно-посадочной полосы, больших стоянок, резервуаров для горючего и т.д. и не всякий аэродром мог служить им базой.

В-17 как самолет мог нести на себе до 8 тонн бомб, и был

оснащен 13 пулеметами. Экипаж состоял из 10 человек – 6 из них были стрелки.

А 360 бомбардировщиков это уже 3 600 членов только летного персонала, а еще техники, связисты, штабисты и прочие службы.

Сама Полтава была лучшим место для создания американской базы ВВС потому, что на полтавском аэродроме еще до начала войны базировались советские самолеты из 1-й Авиационной армии особого назначения. Там же работали единственные в стране Высшие штурманские курсы ВВС.

А сам аэродром уже имел взлетно-посадочную полосу с твердым покрытием, именно поэтому его можно было в сжатые сроки путем модернизации подготовить к приему "летающих крепостей".

Немаловажную роль при выборе Полтавы в качестве главной базы сыграла также 100-километровая близость аэродромов Миргорода и Пирятина.

Эти аэродромы предназначались для дислокации истребителей дальнего радиуса действия "Мустанг", прикрывавших бомбардировщики от истребителей люфтваффе во время рейдов в тыл врага.

Поэтому для ВВС США особо важно было, чтобы на всех трех базах была одинаковая погода.

Особое внимание обращалось и на наличие сети площадок для базирования советских частей ПВО (полевые аэродромы Карловка, Петривцы, Гребенка и др.).

Кроме того, район Полтавы имел еще и одну любопытную особенность!

Он находился на одинаковом расстоянии и от баз -17 в Англии и Италии.

Поэтому эти три аэродромы и послужили в СССР основой для формирования особой воинской части РККА -"169-й Авиабаза особого назначения", командиром которой был назначен генерал-майор Александр Перминов, начальником штаба – полковник С.К.Ковалев, начальником оперативного отдела – майор Н.Ф. Щепанкова.

Батальонами аэродромного обслуживания командовали: в Полтаве -майор А. Компанеец, в Миргороде – майор Г. Тадеев, в Пирятине – майор А. Ковзель.

Воздушное прикрытие полтавского аэродромного узла входило в задачу 310-й авиадивизии ПВО (командир – полковник А.Т. Костенко) и зенитных частей 6-го корпуса ПВО (командир корпуса -генерал-майор П.А. Кривко).

Прикрытие бомбардировщиков -17 над линией фронта возложили на 329-ю АД полковника Осипова, а доставку для них грузов по воздуху выполняли летчики 2-й транспортной АД генерал-майора Грачева.

С американской стороны для руководства операциями было сформировано "Восточное авиационное командование" во главе с полковником Альфредом Кесслером (Alfred Kessler) и со штабом в Полтаве.

Затем командование "челночными" авиабазами принял

генерал-майор Роберт Уэлш (Robert Walsh), а повышенный в звании до бригадного генерала Кесслер стал у него начальником штаба

Новым авиабазам в ВВС США присвоили следующие номера: полтавской – 559, пирятинской – 560, миргородской – 561.

Оперативные группы для деловых контактов с американцами возглавляли: в Полтаве – подполковник А.Бондаренко. в Миргороде – майор А.Ерко, в Пирятине – подполковник М.Лысенко.

Но, не смотря на пригодность Полтавского аэродрома, к приему современных военных самолетов, американские Базы стратегической авиации для приема таких самолетов как В-17 все же нуждались больших взлетно-посадочных полосах, обязательно с твердым покрытием, в новом и мощном радиотехническом оборудовании, в комплексе сооружений для обслуживания и ремонта.

Кроме того, согласно планам, в день прилета на такую базу должно было приземляться до 360 "летающих крепостей В-17" что требовало наличия большого числа технического персонала.

Для обустройства 169-й АБОН из Ливерпуля вышел конвой из пяти судов, с 50 тыс. тонн груза!!!

А везли все: авиационный бензин, масло, запчасти к самолетам, бомбы и боеприпасы, металлические плиты для ВПП, стройматериалы, автомобили, медицинское оборудование.

Корабли благополучно прибыли в СССР 5 апреля 1944 года, а 14 апреля в Полтаву прибыла первая группа из 46 офицеров США.

Все грузы по железной дороге и частично транспортными самолетами, без промедления отправили к местам назначения.

6 мая 1944 г. из Ирана прибыл и первый эшелон с постоянным американским составом авиабазы (390 человек).

Оборудовать авиабазу предстояло в кратчайшие сроки.

И затем всего за месяц – к 15 мая был выполнен практически весь объем работ.

Все строительные и неквалифицированные работы выполняли советские военнослужащие из батальона аэродромного обслуживания укомплектованные женщинами.

Отдельно готовили взлетно-посадочные полосы, аэродромное оборудование, ремонтные и жилые помещения, госпитали.

**Вот как потом в своих мемуарах вспоминал об этих днях глава военной миссии США в Москве генерал Дин (Deane):**

"Я посетил Кесслера дважды... Первый визит состоялся через неделю после прибытия его маленького штаба в Полтаву.

Сделано было еще не много. Но Кесслер вместе с Перминовым уже выработали совместный план работы, которую необходимо выполнить после прибытия американского обо-

рудования и персонала.

Мы втроем обсудили этот план, и я понял, что они хорошо владеют ситуацией.

Мой следующий визит пришелся на середину мая (через три недели), когда генерал-майор Фрэд Андерсон (Anderson), заместитель Спаатса (Spaatz) ", прибыл с целью проверки продвижения нашей работы.

Поразительно, сколько было выполнено за тот короткий промежуток времени! Большинство персонала уже прибыло, на подходе были и последние поезда с оборудованием.

Летное поле кишело женщинами, укладывавшими железные плиты на взлетные полосы.

Работа шла непрерывно и прогрессировала с такой скоростью, что казалось, стальной ковер в милю длиной вырастал на глазах.

Было очевидно, что здесь задержки не будет..."

При описании обустройства 169 отдельной авиабазы надо считается и тем, что для СССР важным было то, что сама база, как бы была, полпредом советских ВВС перед лицом союзников.

И поэтому все на ней должно было быть образцовым, включая организацию досуга.

В послевоенной и полуразрушенной Полтаве, открыли Американский клуб, где показывали американские фильмы, специальную библиотеку с американской литературой, бар-танцевальную площадку и даже место для отправления ре-

лигиозных обрядов.

Прилетевший в Советский Союз в ходе проведения первой операции "Фрэнтик" командующий 15-й ВА генерал-лейтенант А.Эйкер (Eaker) в беседе с Молотовым 5 июня дал такую оценку проведенной работе:

"Подготовленные в СССР базы значительно лучше средних баз, имеющихся у американцев в Италии. И эти базы были подготовлены быстрее, чем это обычно делают американцы".

Когда основные работы по подготовке Полтавского аэродромного узла были завершены, их принимала специальная инспекторская группа, которую возглавил Андерсон и в которую входили также Дин, Гарриман и др.

В их отчете было отмечено, что за столь короткий срок, персоналом базы было произведено 29000 куб. м земляных работ, уложено почти 250000 кв. м металлических плит, построено или капитально отремонтировано: дом для офицерского состава на 96 квартир, 3 казармы на 1300 человек, 20 корпусов для санитарных частей на 720 человек, 7 пищеблоков, 6 банно-прачечных, 3 летних лагеря, 3 насосные станции с артезианскими скважинами, 3 командных пункта, 150 убежищ.

# Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.